

**BÁO CÁO ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG**

**Dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 171/2016/NĐ-CP ngày 27/12/2016 của Chính phủ quy định về đăng ký, xóa đăng ký và mua, bán, đóng mới tàu biển đã được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 86/2020/NĐ-CP**

Kính gửi: Thủ tướng Chính phủ

Căn cứ quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Bộ Giao thông vận tải (Bộ GTVT) báo cáo đánh giá tác động dự thảo Nghị định số 171/2016/NĐ-CP ngày 27/12/2016 của Chính phủ quy định về đăng ký, xóa đăng ký và mua, bán, đóng mới tàu biển đã được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 86/2020/NĐ-CP với những nội dung sau:

**I. Đối với những nội dung cần sửa đổi, bổ sung trong phạm vi điều chỉnh của Nghị định số 171/2016/NĐ-CP và Nghị định số 86/2020/NĐ-CP**

Nghị định số 171/2016/NĐ-CP ngày 27/12/2016 của Chính phủ về đăng ký, xóa đăng ký và mua, bán, đóng mới tàu biển (sau đây gọi tắt là Nghị định 171), có hiệu lực thi hành từ ngày 01/7/2017 đã được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 86/2020/NĐ-CP. Sau hơn 7 năm thực hiện, Nghị định đã đi vào cuộc sống, tạo thuận lợi trong công tác quản lý, đăng ký tàu biển và các quan hệ dân sự khác có liên quan đến đăng ký tàu biển và sở hữu tàu biển. Tuy nhiên, sau hơn 06 năm thực hiện đã phát sinh một số tồn tại, bất cập phát sinh từ thực tiễn và từ chính những quy định của Nghị định cần nghiên cứu, sửa đổi bổ sung cho phù hợp để bảo đảm sự thống nhất giữa các văn bản quy phạm pháp luật và yêu cầu thực tiễn, nâng cao hiệu lực, hiệu quả trong công tác quản lý nhà nước, một số tồn tại, bất cập chính như sau:

- Về đăng ký, xóa đăng ký tàu biển: thành phần hồ sơ trong các thủ tục hành chính về đăng ký, xóa đăng ký tàu biển cần sửa đổi để phù hợp với Luật căn cước năm 2023 số 26/2023/QH 15, Luật Cư trú năm 2020 số 68/2020/QH 14 và Quyết định số 06 ngày 06/01/2022 của Thủ tướng Chính phủ Phê duyệt đề án phát triển ứng dụng dữ liệu về dân cư, định danh và xác thực điện tử phục

vụ chuyển đổi số quốc gia giai đoạn 2022-2025, tầm nhìn đến năm 2030, đề xuất giảm thành phần hồ sơ, thay thế các trường thông tin để đơn giản hóa thủ tục hành chính, không yêu cầu người dân khai báo lại các thông tin đã có trên CSDL quốc gia về dân cư. Phù hợp với quy định tại Nghị định số 45/2020/NĐ-CP của Chính phủ về thực hiện thủ tục hành chính trên môi trường điện tử, Nghị định số 42/2022/NĐ-CP ngày 24/6/2022 của Chính phủ quy định về việc cung cấp thông tin và dịch vụ công trực tuyến của cơ quan nhà nước trên môi trường mạng.

- Về quy định mua, bán tàu biển: Bộ Luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 không quy định hoạt động mua, bán, đóng mới tàu biển là đặc thù; các hoạt động đầu tư mua, bán, đóng mới tàu biển cũng như các tài sản khác hiện nay đã được quy định và hướng dẫn tại các văn bản quy phạm pháp luật có liên quan như: Luật Đấu thầu, Luật Doanh nghiệp, Luật Đầu tư công.

- Về cách xác định tuổi của tàu biển: theo quy định của từng nước, tuổi tàu biển có thể được tính từ ngày đặt sóng chính, ngày hạ thủy, ngày bàn giao. Hiện nay một số nước như Hàn Quốc, Nhật Bản xác định tuổi tàu theo ngày bàn giao. Quy định theo hướng tuổi tàu được tính từ “ngày bàn giao” thể hiện tuổi con tàu được tính từ khi hoàn thiện, có thể đưa vào khai thác sử dụng đồng thời thống nhất với quy định cách tính tuổi phương tiện thủy nội địa tại NĐ số 111/2014/NĐ-CP Quy định niên hạn sử dụng của phương tiện thủy nội địa.

- Hiện nay, đội tàu biển mang cờ quốc tịch Việt Nam chủ yếu là tàu trọng tải nhỏ chở hàng khô, hàng rời; thiếu tàu container trọng tải lớn chạy tuyến quốc tế. Vì vậy, cần bổ sung quy định cho phép tàu container dưới 17 tuổi được phép mang cờ quốc tịch Việt Nam để đáp ứng nhu cầu đáp ứng nhu cầu vận tải hàng hóa bằng tàu container, tăng tổng trọng tải GRT của đội tàu container quốc gia, góp phần làm tăng thị phần, năng lực vận tải hàng hóa xuất, nhập khẩu của đội tàu biển Việt Nam, giảm bớt phụ thuộc vào các hãng tàu nước ngoài đối với hàng hóa xuất nhập khẩu trong nước

- Ngoài ra, theo đường ngoại giao, có nhiều quốc gia, tổ chức có mong muốn muốn trao tặng các tổ chức, cơ sở đào tạo của Việt Nam các tàu biển mà họ không còn nhu cầu sử dụng, trong đó phải kể đến loại tàu biển để phục vụ công tác huấn luyện thuyền viên, tàu cứu nạn Các tàu biển này vẫn còn hoạt động rất tốt, và rất cần thiết đối với các tổ chức được trao tặng của Việt Nam. Vì vậy, cần bổ sung quy định về đăng ký đối với trường hợp này để phù hợp với thực tế.

Từ những nội dung phân tích nêu trên, việc xây dựng Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 171/2016/NĐ-CP ngày 27/12/2016 của Chính phủ về đăng ký, xóa đăng ký và mua, bán, đóng mới tàu biển, đã được

sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 86/2020/NĐ-CP ngày 23 tháng 7 năm 2020 là cần thiết.

Trên cơ sở nội dung rà soát đánh giá nêu trên, dự thảo được kết cấu thành 03 Điều và 01 Phụ lục.

## **II. Đánh giá tác động những nội dung sửa đổi**

### ***1. Đánh giá việc thực hiện thủ tục hành chính đăng ký, xóa đăng ký tàu biển tàu biển***

#### **a) Vấn đề cần giải quyết**

(1) Các thành phần hồ sơ cần phù hợp theo quy định để thực hiện thủ tục hành chính trên môi trường điện tử

(2) Hình thức nộp hồ sơ, nhận kết quả cần điều chỉnh để phù hợp cung cấp dịch vụ công trực tuyến toàn trình.

(3) Bộ thành phần hồ sơ là Căn cước công dân, Chứng minh nhân dân

#### **b) Mục tiêu chính sách dự kiến**

Quy định thủ tục hành chính đăng ký, xóa đăng ký tàu biển để bảo đảm sự minh bạch, rõ ràng, giảm thành phần hồ sơ yêu cầu nộp, đơn giản hóa thủ tục hành chính, không yêu cầu người dân khai báo lại các thông tin đã có trên CSDL quốc gia về dân cư, đảm bảo cung cấp dịch vụ công trực tuyến mức độ toàn trình

#### **c) Phương án để giải quyết vấn đề:**

Phương án 1: Giữ nguyên như Nghị định

Phương án 2: Sửa đổi, bổ sung như sau:

- Chấp nhận *bản sao điện tử được cấp từ sổ gốc hoặc bản sao điện tử được chứng thực từ bản chính* theo quy định của Nghị định 45/2020/NĐ-cp.

- Bổ sung hình thức nộp hồ sơ qua Cổng dịch vụ công trực tuyến và nộp lệ phí qua Cổng dịch vụ công trực tuyến.

- Bộ thành phần hồ sơ là Căn cước công dân, Chứng minh nhân dân đối với chủ tàu là cá nhân.

#### ***Tác động về kinh tế và hệ thống pháp luật***

Việc quy định thành phần hồ sơ phù hợp Nghị định 45/2020/NĐ-CP, Bổ sung hình thức nộp hồ sơ qua cổng Dịch vụ công trực tuyến theo Nghị định 42/2022/NĐ-CP phù với chủ trương, chỉ đạo của Chính phủ tại Quyết định số 06 ngày 06/01/2022 của Thủ tướng Chính phủ Phê duyệt đề án phát triển ứng dụng dữ liệu về dân cư, định danh và xác thực điện tử phục vụ chuyển đổi số quốc gia giai đoạn 2022-2025, tầm nhìn đến năm 2030. Tạo điều kiện thuận lợi, hiệu quả hơn trong việc thực hiện thủ tục hành chính cho cá nhân, doanh nghiệp.

#### ***Tác động đến các quyền và nghĩa vụ cơ bản của công dân***

Việc quy định phê duyệt phương án bảo đảm an toàn hàng hải đảm bảo không ảnh hưởng đến quyền và nghĩa vụ cơ bản của công dân. Giảm bớt chi phí đi lại cho người dân khi thực hiện thủ tục hành chính trên Cổng dịch vụ công trực tuyến.

Đánh giá tác động chỉ ra rằng phương án 2 là hợp lý.

**2. Đánh giá việc bỏ quy định hình thức mua, bán, đóng mới tàu biển trong dự thảo Nghị định**

a) Vấn đề cần giải quyết

Đảm bảo tính thống nhất khi áp dụng quy định pháp luật chuyên ngành

b) Mục tiêu chính sách dự kiến

Tránh phát sinh những quy định khác nhau giữa các văn bản quy phạm pháp luật chuyên ngành, gây khó khăn khi các cá nhân, tổ chức tham chiếu quy định pháp luật để thực hiện việc mua, bán, đóng mới tàu biển.

c) Các phương án để giải quyết vấn đề:

Phương án 1: Giữ nguyên như Nghị định

Phương án 2: Bỏ nội dung hướng dẫn về mua, bán, đóng mới tàu biển

*Tác động về kinh tế và hệ thống pháp luật*

Việc bỏ hướng dẫn về hình thức, quy trình thực hiện, thẩm quyền phê duyệt, hồ sơ mua, bán, đóng mới tàu biển không ảnh hưởng đến kinh tế, làm rõ ràng minh bạch, đảm bảo tính thống nhất trong các văn bản hướng dẫn thực hiện quy định pháp luật chuyên ngành.

*Tác động đến các quyền và nghĩa vụ cơ bản của công dân*

Việc bỏ các quy định về hình thức, quy trình thực hiện, thẩm quyền phê duyệt, hồ sơ mua, bán, đóng mới tàu biển không ảnh hưởng đến quyền và nghĩa vụ cơ bản của công dân; đồng thời đảm bảo tính thống nhất áp dụng văn bản hướng dẫn luật chuyên ngành tạo thuận lợi cho tổ chức, cá nhân áp dụng thực hiện.

Đánh giá tác động chỉ ra rằng phương án 2 là hợp lý.

**3. Đánh giá việc cho phép tàu container không quá 17 tuổi có sức chở từ 1500TEU chở lên được pháp mang cờ quốc tịch Việt Nam theo hướng giao Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quyết định**

a) Vấn đề cần giải quyết

Quy định trường hợp đặc biệt do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quyết định đối với tàu biển container không quá 17 tuổi có sức chở từ 1500TEU trở lên được phép mang cờ quốc tịch Việt Nam

b) Mục tiêu chính sách dự kiến

Đáp ứng nhu cầu vận tải hàng container ngày càng là xu hướng hiện nay, làm tăng trọng tải đội tàu container mang cờ quốc tịch Việt Nam mà không làm già hóa đội tàu, tăng khả năng cạnh tranh, tăng thị phần vận tải của đội tàu Việt Nam, giảm bớt chi phí cho doanh nghiệp khi không phải đầu tư mua tàu mới.

c) Các phương án để giải quyết vấn đề:

- Phương án 1: Giữ nguyên quy định hiện hành về tuổi của tàu biển container được phép đăng ký mang cờ quốc tịch Việt Nam.

- Phương án 2: Quy định trường hợp đặc biệt do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quyết định đối với tàu biển container không quá 17 tuổi có sức chở từ 1500TEU trở lên.

*Tác động về kinh tế và hệ thống pháp luật*

Ngày 28/9/2022, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Quyết định số 1254/QĐ-BGTVT của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải phê duyệt Đề án phát triển đội tàu vận tải biển của Việt Nam với mục tiêu phát triển đội tàu biển mang cờ quốc tịch Việt Nam, đặt biệt là đội tàu chở hàng container, phát triển đội tàu biển Việt Nam vận tải tuyến quốc tế để đảm bảo chủ động trong vận tải hàng hóa xuất, nhập khẩu của Việt Nam.

*Tác động đến các quyền và nghĩa vụ cơ bản của công dân*

Việc bổ sung quy định về giới hạn tuổi tàu container được phép đăng ký mang cờ quốc tịch Việt Nam không làm ảnh hưởng đến các quyền và nghĩa vụ cơ bản của công dân. Phát huy tối đa tiềm năng, lợi thế về vị trí địa lý và điều kiện tự nhiên của đất nước, đặc biệt là tiềm năng biển để phát triển vận tải biển một cách đồng bộ, có trọng tâm, trọng điểm với những bước đi thích hợp.

Đánh giá tác động chỉ ra rằng phương án 2 là hợp lý.

**4. Đánh giá việc bổ sung quy định về Trường hợp tàu biển được tặng, cho, viện trợ theo hình thức ngoại giao để đào tạo, huấn luyện, tìm kiếm cứu nạn**

a) Vấn đề cần giải quyết

Quy định trường hợp đặc biệt do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quyết định đối với trường hợp tàu biển được tặng, cho, viện trợ theo hình thức ngoại giao để đào tạo, huấn luyện, tìm kiếm cứu nạn: không quá 25 năm và phải đảm bảo các tiêu chuẩn về an toàn, an ninh hàng hải và bảo vệ môi trường theo quy định.

b) Mục tiêu chính sách dự kiến

Bổ sung quy định này để tiếp nhận qua đường ngoại giao các tàu biển nước ngoài tặng cho, hiến, biếu, đóng góp, viện trợ, tài trợ cho Việt Nam để phục vụ công tác đào tạo, huấn luyện thuyền viên, tàu tìm kiếm cứu nạn.

*Tác động về kinh tế và hệ thống pháp luật*

Hiện nay, theo đường ngoại giao, có nhiều quốc gia, tổ chức có mong muốn muốn trao tặng các tổ chức, cơ sở đào tạo của Việt Nam các tàu biển mà họ không còn nhu cầu sử dụng, trong đó phải kể đến loại tàu biển để phục vụ công tác huấn luyện thuyền viên, tàu nghiên cứu... Các tàu biển này vẫn còn hoạt động rất tốt, và rất cần thiết đối với các tổ chức được trao tặng của Việt Nam. Vì vậy, việc bổ sung quy định về đăng ký đối với các tàu này là cần thiết và phù hợp.

*Tác động đến các quyền và nghĩa vụ cơ bản của công dân*

Việc bổ sung quy định đối với trường hợp tàu biển được tặng, cho, viện trợ theo hình thức ngoại giao để đào tạo, huấn luyện, tìm kiếm cứu nạn không làm ảnh hưởng đến các quyền và nghĩa vụ cơ bản của công dân. Phát huy tối đa tiềm năng, lợi thế về vị trí địa lý và điều kiện tự nhiên của đất nước, đặc biệt là tiềm năng biển để phát triển vận tải biển một cách đồng bộ, có trọng tâm, trọng điểm với những bước đi thích hợp.

Đánh giá tác động chỉ ra rằng việc bổ sung quy định là cần thiết.

### 5. ***Đánh giá việc sửa đổi quy định về cách xác định tuổi tàu***

#### a) Vấn đề cần giải quyết

Quy định tuổi của tàu biển được tính bằng số năm và bắt đầu từ ngày bàn giao

#### b) Mục tiêu chính sách dự kiến

Sửa đổi cách tính tuổi tàu theo “ngày bàn giao” để phù hợp với thực tế. Quy định theo hướng tuổi tàu được tính từ “ngày bàn giao” thể hiện tuổi con tàu được tính từ khi hoàn thiện, có thể đưa vào khai thác sử dụng đồng thời thống nhất với quy định cách tính tuổi phương tiện thủy nội địa tại NĐ số 111/2014/NĐ-CP Quy định niên hạn sử dụng của phương tiện thủy nội địa.

- Phương án 1: Giữ nguyên quy định hiện hành về xác định tuổi của tàu biển.

- Phương án 2: Quy định tuổi của tàu biển được tính bằng số năm và bắt đầu từ ngày bàn giao

#### *Tác động về kinh tế và hệ thống pháp luật*

Việc sửa đổi quy định này phù hợp với một số yêu cầu, nhiệm vụ trong Nghị quyết số 58/NQ-CP về một số chính sách, giải pháp trọng tâm hỗ trợ doanh nghiệp chủ động thích ứng, phục hồi nhanh và phát triển bền vững đến năm 2025, trong đó giao “*Bộ Giao thông vận tải, các bộ, ngành liên quan và các địa phương đẩy mạnh công tác thực hiện và giải ngân vốn đầu tư công xây dựng kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội, đặc biệt là các dự án trọng điểm, quan trọng quốc gia, khơi thông nguồn lực cho hoạt động đầu tư sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp, có giải pháp giảm chi phí cước vận tải biển quốc tế cho doanh nghiệp*”.

Việc sửa đổi cách xác định tuổi tàu theo “ngày bàn giao” góp phần thúc đẩy doanh nghiệp vận tải biển trang bị những tàu phù hợp với tài chính, năng lực khai thác, nâng cao tổng trọng tải GRT đội tàu biển quốc gia, nhằm làm tăng thị phần vận tải biển của đội tàu biển quốc gia giảm bớt lệ thuộc vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu bằng đường biển của các hãng tàu nước ngoài

#### *Tác động đến các quyền và nghĩa vụ cơ bản của công dân*

Việc sửa đổi cách tính tuổi tàu theo “ngày bàn giao” không làm ảnh hưởng đến các quyền và nghĩa vụ cơ bản của công dân. Phát huy tối đa tiềm

năng, lợi thế về vị trí địa lý và điều kiện tự nhiên của đất nước, đặc biệt là tiềm năng biển để phát triển vận tải biển một cách đồng bộ, có trọng tâm, trọng điểm với những bước đi thích hợp.

Đánh giá tác động chỉ ra rằng phương án 2 là hợp lý.

Việc xây dựng dự thảo Nghị định nhằm bảo đảm tính hợp hiến, hợp pháp và thống nhất, đồng bộ các quy định của Nghị định với các quy định của Bộ luật Hàng hải Việt Nam ngày 25 tháng 11 năm 2015 và các Điều ước quốc tế mà Việt Nam là quốc gia thành viên để phù hợp với thực tiễn trong lĩnh vực hàng hải.