|  |  |
| --- | --- |
| **BỘ XÂY DỰNG**\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ | **CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM Độc lập - Tự do - Hạnh phúc****\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_** |
| Số: /BC-BXD | *Hà Nội, ngày tháng năm 2025* |

 **BÁO CÁO ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CỦA CHÍNH SÁCH**

**Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 92/2016/NĐ-CP ngày 01/7/2016 của Chính phủ quy định về các ngành, nghề kinh doanh có điều kiện trong lĩnh vực hàng không dân dụng (được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 89/2019/NĐ-CP ngày 15/11/2019 của Chính phủ).**

Thực hiện Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2025; Bộ Xây dựng báo cáo đánh giá tác động của chính sách đối với dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 92/2016/NĐ-CP ngày 01/7/2016 của Chính phủ quy định về các ngành, nghề kinh doanh có điều kiện trong lĩnh vực hàng không dân dụng được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 89/2019/NĐ-CP ngày 15/11/2019 của Chính phủ (sau đây viết tắt là Nghị định số 92/2016/NĐ-CP) với các nội dung sau:

**I. Xác định vấn đề bất cập tổng quan**

**1. Bối cảnh xây dựng chính sách**

Hiện nay, các quy định pháp lý chưa cho phép các tàu bay của Trung Quốc được nhập khẩu vào Việt Nam do quy định chỉ cho phép nhập khẩu các tàu bay được Cục Hàng không liên bang Mỹ (FAA) hoặc Cơ quan an toàn hàng không châu Âu (EASA) hoặc Nhà chức trách hàng không Việt Nam cấp Chứng nhận loại tàu bay.

 Tàu bay nhập khẩu vào Việt Nam tại khoản 3 Điều 18 (Giấy chứng nhận Loại) Luật Hàng không dân dụng Việt Nam quy định như sau: “Tàu bay, động cơ tàu bay, cánh quạt tàu bay khi sản xuất tại Việt Nam hoặc nhập khẩu vào Việt Nam phải phù hợp với Giấy chứng nhận loại tương ứng do Bộ Giao thông vận tải (nay là Bộ Xây dựng) cấp hoặc công nhận.”; Khoản 2 Điều 12d Nghị định số 92/2016/NĐ-CP quy định: “Các chủng loại tàu bay nhập khẩu vào Việt Nam được Cục Hàng không liên bang Mỹ (FAA) hoặc Cơ quan an toàn hàng không châu Âu (EASA) hoặc Nhà chức trách hàng không Việt Nam cấp Giấy chứng nhận loại tàu bay.”

Như vậy, tại thời điểm ban hành Nghị định số 92/2016/NĐ-CP, Chính phủ chỉ quy định giới hạn các chủng loại tàu bay nhập khẩu vào Việt Nam được FAA hoặc EASA hoặc Nhà chức trách hàng không Việt Nam cấp Giấy chứng nhận loại tàu (TC) bay, chưa quy định cho phép nhập khẩu tàu bay từ TC được cấp các nhà chức trách khác hoặc cho phép tàu bay nhập khẩu có TC được Nhà chức trách hàng không Việt Nam (Cục Hàng không Việt Nam) công nhận đối với những tàu bay chưa được FAA và EASA cấp Giấy chứng nhận loại.

Trong thực tiễn, Thủ tục cấp Giấy chứng nhận loại chỉ được thực hiện khi Việt Nam là quốc gia thiết kế và Cục Hàng không Việt Nam xây dựng ban hành các tiêu chuẩn, có đầy đủ nguồn nhân lực có trình độ để đảm bảo thực hiện quá trình phê chuẩn Giấy chứng nhận loại. Thời gian để xây dựng tiêu chuẩn, hoàn thiện quy trình và chuẩn bị đầy đủ nhân lực mất rất nhiều năm. Quá trình thực hiện Cấp giấy chứng nhận loại cũng sẽ cần rất nhiều thời gian (Ví dụ: EASA thực hiện trong vòng 08 năm đối với tàu bay A350, FAA thực hiện trong vòng 08 năm đối với tàu bay B787).

Trong thực tiễn kể từ năm 2006 đến hiện nay, ngành hàng không Việt Nam đã và đang khai thác các loại tàu bay được 6 nhà chức trách hàng không cấp Giấy chứng nhận loại bao gồm Cục Hàng không Liên Bang Mỹ (FAA) đối với các tàu bay Boeing 737, 767, 777, 787; Gulf stream G450, G650; Cesna C206; Cơ quan an toàn hàng không Châu Âu (EASA) (bao gồm nhà chức trách hàng không Vương Quốc Anh đến hết năm 2020, sau đó nhà chức trách hàng không Vương Quốc Anh tách ra khỏi EASA) đối với tàu bay Airbus A319, 320, 321, 330, 350; ATR 72; Helicopter EC 155, EC 225, AS332L2, Capri G2; AW 189; Falcon 7x, Falcon 2000; Cục Hàng không Brazil đối với tàu bay Embraer 145, 190; Bộ Giao thông Vận tải Canada đối với tàu bay Bell 505; Bombadier CRJ 900 và Nhà chức trách hàng không Liên bang Nga đối với các trực thăng Mi 17/172.

Giữa các quốc gia thiết kế chế tạo nêu trên cũng có các thỏa thuận song phương về việc công nhận lẫn nhau các quy trình, tiêu chuẩn đủ điều kiện bay và cấp chứng nhận Loại, quá trình chế tạo đối với tàu bay của từng quốc gia sản xuất.

 **2. Mục tiêu xây dựng của chính sách**

- Hoàn thiện hệ thống pháp luật đảm bảo đồng bộ, thống nhất trong hệ thống pháp luật Việt Nam từ Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (Luật HKDD) đến Nghị định số 92/2016/NĐ-CP và Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng ban hành kèm theo Thông tư 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/01/20211 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải (nay là Bộ Xây dựng).

- Đảm bảo văn bản quy phạm pháp luật tạo hành lang pháp lý, phù hợp với thực tiễn phát triển ngành hàng không dân dụng để tạo điều kiện thuận lợi cho các hoạt động hàng không của Việt Nam.

- Tăng cường hợp tác hữu nghị giữa Việt Nam với các đối tác truyền thống, tạo cơ hội, động lực mới cho ngành hàng không Việt Nam phát triển và là cơ sở quan trọng từng bước xây dựng phát triển ngành hàng không Việt Nam thông qua tăng cường hợp tác, học tập, trao đổi kinh nghiệm, đặc biệt trong thiết kế, chế tạo tàu bay và các sản phẩm của tàu bay.

**II. Đánh giá tác động của chính sách**

**Nội dung chính sách:**

 **1. Xác định vấn đề bất cập:**

 Hiện tại, quy định đối với tàu bay nhập khẩu vào Việt Nam trên cơ sở quy định của Luật HKDD, Nghị định số 92/2016/NĐ-CP và Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng ban hành kèm theo Thông tư 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/01/20211.

Trong thời gian vừa qua, do ảnh hưởng của đại dịch Covid, tình hình chiến sự xảy ra trên một số khu vực trên thế giới ảnh hưởng đến dây chuyền cung cấp vật tư, khả năng cung cấp tàu bay đầy đủ từ các nhà sản xuất tàu bay truyền thống như Airbus, Boeing và Embraer (được FAA và EASA cấp Giấy chứng nhận Loại), đúng hạn và đầy đủ cũng như do ảnh hưởng của lệnh triệu hồi đối với động cơ Pratt Witney ảnh hưởng đáng kể đến hoạt động khai thác tàu bay của Việt Nam trong việc đáp ứng nhu cầu của thị trường hàng không nói riêng và nhu cầu phát triển kinh tế xã hội nói chung. Trong tình hình đó, việc giới hạn cho phép các tàu bay khai thác tại Việt Nam chỉ có Giấy chứng nhận Loại (TC) do Cục Hàng không Việt Nam cấp hoặc FAA hoặc EASA cấp (mà không cho phép tàu bay được cấp TC từ các quốc gia khác cấp hoặc cho phép tàu bay do Cục Hàng không Việt Nam công nhận) sẽ làm hạn chế cơ hội của các Hãng hàng không trong việc tiếp cận các loại tàu bay được thiết kế, chế tạo bởi các quốc gia khác có năng lực toàn cầu về khoa học và công nghệ.

 **2. Mục tiêu chính sách:**

 Đảm bảo sự phù hợp và đồng bộ, phân cấp các văn bản dưới Luật, tuân thủ chặt chẽ Luật HKDD Việt Nam và phù hợp thực tiễn hoạt động ngành hàng không Việt Nam.

Tạo hành lang, động lực phát triển mới cho hoạt động hàng không dân dụng.

**3. Giải pháp thực hiện chính sách:**

- Giải pháp 1: Giữ nguyên như quy định tại khoản 2 Điều 12d Nghị định số 92/2016/NĐ-CP.

- Giải pháp 2: Sửa đổi, bổ sung khoản 2 Điều 12d của Nghị định số 92/2016/NĐ-CP theo hướng bổ sung tàu bay do nhà chức trách hàng không Trung Quốc cấp Giấy chứng nhận Loại; đồng thời sửa đổi, bổ sung để phù hợp với thực tiễn đối với tàu bay nhập khẩu vào Việt Nam có TC (ngoài FAA, EASA, CAAV cấp) do Nhà chức trách hàng không Brazil, Nhà chức trách hàng không Canada, Nhà chức trách hàng không Liên bang Nga, Nhà chức trách hàng không Vương quốc Anh cấp.

 **4. Tác động của giải pháp**

 a) Giải pháp 1: Trong trường hợp giữ nguyên như Giải pháp 1 thì không giải quyết, tháo gỡ được các khó khăn vướng mắc trong thực tiễn hoạt động hàng không và không đảm bảo việc tạo hành lang pháp lý thuận lợi cho hoạt động hàng không được phát triển.

 b) Giải pháp 2:

- Đảm bảo hệ thống pháp luật đảm bảo đồng bộ, thống nhất trong hệ thống pháp luật Việt Nam từ Luật HKDD đến Nghị định số 92/2016/NĐ-CP và Bộ Quy chế An toàn hàng không dân dụng ban hành kèm theo Thông tư 01/2011/TT-BGTVT ngày 27/01/20211.

- Tạo hành lang pháp lý, phù hợp với thực tiễn phát triển ngành hàng không dân dụng.

- Thông qua việc sửa đổi, bổ sung Nghị định, giúp tăng cường hợp tác hữu nghị giữa Việt Nam với các đối tác truyền thống, tạo cơ hội, động lực mới cho ngành hàng không Việt Nam phát triển và là cơ sở quan trọng từng bước xây dựng phát triển ngành hàng không Việt Nam thông qua tăng cường hợp tác, học tập, trao đổi kinh nghiệm, đặc biệt trong thiết kế, chế tạo tàu bay và các sản phẩm của tàu bay.

- Việc sửa đổi, bổ sung Nghị định sẽ giải quyết những vấn đề cấp bách phát sinh trong thực tiễn, cụ thể như sau:

+ Nhu cầu phát triển kinh tế xã hội

\* Nguồn cung tàu bay trên toàn cầu hạn chế do ảnh hưởng của đại dịch Covid, địa chính trị dẫn đến ảnh hưởng chuỗi cung ứng vật tư toàn cầu, ảnh hưởng của lệnh triệu hồi động cơ Pratt Witney đến các tàu bay của Việt Nam đã ảnh hưởng lớn đến hoạt động và khả năng duy trì và mở rộng, phát triển thị trường của các hãng hàng không của Việt Nam.

\* Nguồn cung tàu bay hiện nay đang phụ thuộc vào tàu bay sản xuất chủ yếu bởi Airbus, Boeing và Embraer do đó có ảnh hưởng lớn đến nhu cầu khai thác đa dạng đội bay, lợi thế đàm phán và khả năng tiếp cận ưu tiên tàu bay, tiếp cận cấu hình tàu bay phù hợp với nhu cầu phát triển và cơ sở hạ tầng sân bay khai thác theo nhu cầu của hãng hàng không.

\* Quy định của pháp luật giới hạn chỉ cho phép công nhận các tàu bay có Giấy chứng nhận loại do Cục Hàng không Liên Bang Mỹ (FAA), Cơ quan an toàn hàng không Châu Âu (EASA), các nhà chức trách hàng không Brazil, Nga và Canada đã đảm bảo cho hoạt động khai thác tàu bay của ngành hàng không Việt Nam. Tuy nhiên, sau đại dịch covid, trước các diễn biến về tình hình địa chính trị trên thế giới, trước các thành tựu khoa học công nghệ mới không thể phủ nhận của một số quốc gia trong thời gian vừa qua, việc giới hạn tàu bay theo quy định hiện hành sẽ làm mất đi cơ hội tiếp cận của các Hãng hàng không Việt Nam trong hợp tác, đổi mới công nghệ, nâng cao năng lực cạnh tranh và hạn chế không gian phát triển của các hãng hàng không trong điều kiện tình hình mới.

\* Việc sửa đổi, bổ sung các quy định chắc chắn sẽ tạo lợi thế dẫn dắt, hành lang pháp lý và cơ hội phát triển mang tính đột phát cho hoạt động của ngành hàng không trong tương lai.

\* Việc sửa đổi, bổ sung cũng phù hợp với nhu cầu về khai thác kinh doanh của hãng hàng không của Việt Nam.

+ Tăng cường hợp tác, hữu nghị với các quốc gia

Việc sửa đổi, bổ sung các quy định hiện nay cũng thể hiện sự công nhận của Việt Nam đối với năng lực khoa học công nghệ của các quốc gia từ đó nâng cao sự tin tưởng, hiểu biết và quan hệ hữu nghị truyền thống, không chỉ giúp cho ngành hàng không Việt Nam có những cơ hội mới, mà còn đem lại những lợi ích chung cho phát triển hạ tầng, giao thông nói riêng và phát triển, tăng trưởng kinh tế nói chung.

+ Nâng cao năng lực cạnh tranh và công nghiệp hàng không quốc gia của Việt Nam liên quan đến thiết kế, chế tạo, sản xuất tàu bay và thiết bị tàu bay; tiếp cận khoa học, công nghệ, chuyển đổi số thông qua hợp tác với các nhà chức trách hàng không trên thế giới, với các nhà sản xuất tàu bay mới. Việc chấp nhận các loại tàu bay mới với các thương hiệu mới đem lại cơ hội cho việc tiếp cận thông tin, tiếp cận kiến thức, kinh nghiệm thông qua việc hợp tác với các quốc gia nâng cao năng lực hơn nữa cho ngành hàng không Việt Nam trước các yêu cầu ngày càng cao của nhu cầu phát triển trong kỷ nguyên mới.

c) Đảm bảo an ninh, an toàn hàng không

Để xây dựng chính sách, Bộ Xây dựng đã chỉ đạo Cục Hàng không Việt Nam thực hiện khảo sát, tìm hiểu tổng quan về kỹ thuật, khai thác, bảo dưỡng và các tiêu chuẩn thiết kế, chế tạo, thử nghiệm và quy trình cấp Giấy chứng nhận loại tàu bay ARJ21- 700 (C909) của COMA. Thông qua khảo sát có thể đánh giá:

- Về hệ thống Quy chế an toàn hàng không (Regulation) của Trung Quốc

Hệ thống quy chế an toàn (CAAC Regulations) của Trung Quốc được thiết lập các Phần (Parts) tương tự như cách tổ chức các Parts của Cục Hàng không Liên Bang Mỹ (FAA). Trong đó, liên quan đến thiết kế, chế tạo tàu bay, các quy định của Trung Quốc bao gồm CCAR 25 Tiêu chuẩn thiết kế đủ điều kiện bay tàu bay vận tải hàng không, CCAR 33 Tiêu chuẩn thiết kế đủ điều kiện bay của động cơ tàu bay, CCAR 34 các yêu cầu về phát thải và lưu thông nhiên liệu đối với động cơ Tuốc bin, CCAR 36 các tiêu chuẩn về tiếng ồn đối với chứng nhận loại và đủ điều kiện bay của tàu bay tương đương với hệ thống quy định và tiêu chuẩn của FAA (FAR) 25, 33, 34, 36. Thông qua IPA giữa Cục HKDD Trung Quốc (CAAC) và Cục Hàng không Liên Bang Mỹ (FAA), thông tin về sự khác biệt đáng kể về tiêu chuẩn đủ điều kiện bay giữa hai quốc gia liên quan đến thiết kế loại tàu bay sẽ được nhận dạng trên cơ sở đối chiếu quy định của hai quốc gia. Qua báo cáo khác biệt tiêu chuẩn đáng kể (Significant Standards Differences (SSD) giữa CAAC và FAA đối với thiết kế máy bay vận tải chủ yếu liên quan đến việc các chỉ dẫn duy trì đủ điều kiện bay và nhãn, mác đối với cửa thoát hiểm phải chuẩn bị bằng tiếng Trung Quốc.

- Về quá trình cấp Giấy chứng nhận loại tàu bay C909: COMAC nộp đơn xin cấp Chứng nhận loại (TC) lần đầu từ ngày 20/01/2003 và cho đến ngày 29/12/2014 đã được Cục hàng không Trung Quốc (CAAC) cấp TC cho tàu bay Tàu bay ARJ21-700 (C909).

Trang thiết bị chính lắp trên tàu bay gồm hai động cơ GE CF34-10A của General Electric (Mỹ), Landing gear của Liebherr Aerospace (Pháp), động cơ phụ (APU) của Hamilton Sunstrand (Mỹ), các thiết bị thuộc Flight control của Honeywell (Mỹ), Thiết bị thuộc hệ thống điện, điện tử (Avionic) của Rockwell Collins (Mỹ). Trong số 22 nhà sản xuất thiết bị gốc (OEM) quan trọng, có 3 nhà sản xuất của Trung Quốc (chiếm tỷ lệ 13,6%).

- Về dữ liệu khai thác thực tế

Tính đến 05/01/2025, 160 tàu bay C909 đã được cung cấp đến tổng cộng 12 hãng hàng không trong đó có 11 của Trung Quốc và 01 của Indonesia, đã chuyên chở tổng cộng hơn 19,16 triệu hành khách trên tổng cộng 633 đường bay tới 158 thành phố, 181 sân bay với giới bay tích lũy tổng là hơn 550,000 giờ bay và hơn 330,000 lượt cất hạ cánh. Qua dữ liệu báo cáo của COMAC, không có tai nạn, sự cố nghiêm trọng xảy ra với tàu bay C909 kể từ khi tàu bay này đi vào hoạt động. Trong năm 2024, giờ bay trung bình khai thác tàu bay C909 hàng ngày vào khoảng 5,2 giờ (block time) với độ tin cậy (dispatch reliability) vào khoảng hơn 99%. Cũng trong năm 2024, đội bay C909 bay được khoảng 194,000 giờ với khoảng hơn 135,000 lượt CHC trong đó 509 gián đoạn khai thác (interruptions) bao gồm 131 chuyến bay bị hủy vì lý do kỹ thuật (mechanical reasons). Tỷ lệ gián đoạn khai thác do kỹ thuật là 3,77 trên 1000 chuyến bay, và tỷ lệ hủy chuyến là 0,97 trên 1000 chuyến bay.

- Về năng lực của nhà chức trách hàng không Trung Quốc theo Thanh sát an toàn hàng không toàn cầu (USOAP) của ICAO

Trung Quốc (2024): Thực thi hiệu quả (EI) 90,19%; AIR: 94,83% và là một trong trong những quốc gia có chỉ số cao nhất trong nhóm 7 nhà chức trách hàng không của các quốc gia dự kiến đưa vào Nghị định.

 **5. Kiến nghị lựa chọn:**

 Đề nghị lựa chọn phương án 2: Sửa đổi, bổ sung Khoản 2 Điều 12d của Nghị định số 92/2016/NĐ-CP.

**III. Ý kiến tham vấn**

Trong quá trình xây dựng Dự thảo Nghị định, Bộ Xây dựng đã gửi văn bản gửi xin ý kiến các bộ, ngành, địa phương, các cơ quan, đơn vị liên quan để xin ý kiến đối với dự thảo Nghị định; đăng tải toàn văn hồ sơ Dự thảo Nghị định trên Cổng thông tin điện tử của Bộ Xây dựng để xin ý kiến phản biện của xã hội với mục tiêu mong nhận được tối đa các ý kiến góp ý, qua đó tổng hợp, tiếp thu và giải trình để hoàn thiện Dự thảo Nghị định.

 **IV. Giám sát và đánh giá**

Sau khi Nghị định được ban hành, các cơ quan từ Trung ương đến địa phương có trách nhiệm thi hành chính sách, giám sát và đánh giá việc thi hành chính sách:

- Cơ quan chịu trách nhiệm tổ chức thi hành chính sách: Bộ Xây dựng và các Bộ, ngành liên quan; Cục Hàng không Việt Nam; Các cơ quan khác có liên quan;

- Cơ quan giám sát thực hiện chính sách: Chính phủ, Văn phòng Chính phủ, các Bộ, ngành liên quan;