|  |  |
| --- | --- |
| **BỘ XÂY DỰNG** | CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**Độc lập - Tự do - Hạnh phúc** |

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

**Dự thảo Nghị định quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa, Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa**

Kính gửi: Chính phủ

Căn cứ quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Bộ Xây dựng báo cáo đánh giá tác động của chính sách dự thảo Nghị định quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành Luật Giao thông đường thủy nội địa, Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa với những nội dung sau:

**I. XÁC ĐỊNH VẤN ĐỀ TỔNG QUAN**

**1. Bối cảnh xây dựng chính sách**

Giao thông vận tải đường thủy nội địa là phương thức vận tải có nhiều ưu việt, vận tải số lượng hàng hóa lớn, hàng siêu trường, siêu trọng, giá thành thấp, ít gây ô nhiễm môi trường, là phương thức vận tải đang được nhiều nước ưu tiên sử dụng, đầu tư phục vụ quá trình phát triển bền vững. Việt Nam có hệ thống 3.551 sông kênh với tổng chiều dài 80.577 km, 3.260 km bờ biển, 124 cửa sông ra biển là nguồn tài nguyên lớn để vận tải thuỷ và là đặc điểm cạnh tranh quốc gia đặc thù. Tuy nhiên, nhiều năm qua, hoạt động vận tải thủy phát triển chưa tương xứng với tiềm năng, thế mạnh quốc gia, việc thực thiện, tuân thủ pháp luật về giao thông đường thủy còn hạn chế, mà nguyên nhân chủ yếu do:

1. Về hệ thống các văn bản quy phạm pháp luật: Đối với hoạt động quản lý đường thủy nội địa, Bộ Xây dựng đã chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành liên quan ban hành nhiều Thông tư nhằm thống nhất quản lý trong phạm vi cả nước. Tuy nhiên, vì có nhiều văn bản chỉ điều chỉnh hoạt động trong một lĩnh vực, nên các quy định tản mạn, trùng lặp, khó tra cứu, việc tiếp cận với quy định pháp luật của người dân, doanh nghiệp chưa được thuận lợi. Cụ thể như:

a) Nghị định số 24/2015/NĐ-CP ngày 27/02/2015 của Chính phủ:

- Điều 8 trùng lặp với khoản 11 Điều 3, Điều 58; khoản 1, khoản 10 Điều 66 Nghị định 08/2021/NĐ-CP ngày 28/01/2021 của Chính phủ;

- Điều 9 trùng lặp với Điều 61 Nghị định 08/2021/NĐ-CP ngày 28/01/2021 của Chính phủ;

- Điều 11 trùng lặp với khoản 3 Điều 61, Điều 62, khoản 4 Điều 63, các Điều 64, 65, 66 Nghị định 08/2021/NĐ-CP ngày 28/01/2021 của Chính phủ và khoản 4 Điều 2 Nghị định 06/2024/NĐ-CP ngày 25/01/2024 của Chính phủ.

b) Luật Giao thông đường thủy nội địa và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa tại các Điều 14, 15, 16, 17, 18 được quy định cụ thể tại Điều 32 Nghị định 08/2021/NĐ-CP ngày 28/01/2021 của Chính phủ.

c) Một số quy định về thủ tục hành chính để giải quyết nhu cầu của người dân, doanh nghiệp còn thiếu (*có quy định nội dung nhưng thiếu thủ tục hành chính*), còn nhiều thành phần hồ sơ liên quan đến TTHC đầu tư xây dựng, khai thác đường thủy nội địa, đặc biệt đối với quy định liên quan đến quy hoạch còn nhiều bất cập (*như quy định tại Điều 4 Nghị định số 08/2021/NĐ-CP ngày 28/01/2021 của Chính phủ có quy định “Đầu tư xây dựng luồng đường thủy nội địa, cảng, bến thủy nội địa (trừ bến thủy nội địa phục vụ thi công công trình chính), khu neo đậu phải phù hợp với quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa và quy hoạch khác có liên quan theo quy định của pháp luật về quy hoạch” nhưng hiện nay chỉ có 32/63 địa phương có quy hoạch chi tiết bến thủy nội địa, còn lại 31/63 địa phương chỉ có phương án phát triển giao thông chung chung trong quy hoạch và 63/63 địa phương không có quy hoạch khu neo đậu dẫn đến bến, khu neo đậu không phép phát sinh nhiều đặc biệt tại khu vực sông Tiền, sông Hậu (khu vực giáp biên giới với Campuchia)*); quy định về thủ tục cho phương tiện vào, rời cảng, bến thủy nội địa chưa điều chỉnh đối với tình huống thực tế (*như đối với phương tiện, tàu biển vào sửa chữa, hoán cải,…*), đã dẫn đến tình trạng không có quy định để thực hiện, giải quyết không thống nhất giữa các đơn vị, địa phương gây khó khăn cho tổ chức, cá nhân kinh doanh dịch vụ vận tải, nhiều thủ tục hành chính còn thiếu hoặc còn gắn liền với hoạt động kiểm tra trực tiếp phương tiện nên chưa triển khai triệt để được nhiệm vụ thực hiện thủ tục hành chính trên môi trường điện tử, chưa tạo điều kiện thuận lợi cho người dân triển khai thực hiện các thủ tục hành chính. Để đơn giản hóa thủ tục hành chính, tạo điều kiện cho các nguồn lực đầu tư khai thác vận tải thuỷ nội địa sẽ cần rà soát điều chỉnh, bổ sung thủ tục hành chính theo hướng lược bớt thủ tục, thành phần hồ sơ của thủ tục, ứng dụng khoa học - công nghệ, công nghệ thông tin trong hoạt động đường thủy nội địa nhưng vẫn phải đủ quy định về thủ tục hành chính để tổ chức, cá nhân liên quan có căn cứ thực hiện.

2. Hoạt động đường thủy nội địa liên quan đến chức năng quản lý nhà nước của nhiều bộ, ngành; Ủy ban nhân dân các cấp đều là chủ thể quản lý, điều hành hoạt động giao thông đường nội địa trên tuyến đường thủy nội địa quốc gia và đường thủy nội địa địa phương. Để giao thông vận tải đường thủy nội địa phát triển hiệu quả, an toàn và bền vững thì sự việc phối hợp của các bộ, ngành, địa phương trong việc xây dựng thể chế, chính sách, tổ chức thực hiện quy định của pháp luật về giao thông đường thủy nội địa là rất quan trọng. Tuy nhiên, thời gian qua, sự phối hợp này chưa rõ ràng trách nhiệm, chưa được thường xuyên, đồng bộ, một số địa phương chưa chú trọng đến quản lý, điều hành hoạt động giao thông đường thủy nội địa. Do đó, để tăng cường hiệu lực, hiệu quả quản lý hoạt động đường thủy nội địa, cần thiết phải có các quy định rõ hơn về trách nhiệm, có tính chất điều chỉnh rộng liên bộ, liên ngành, phối hợp tốt giữa trung ương và địa phương được quy định trong Nghị định của Chính phủ.

3. Về kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa

- Trong tổng số 80.577 km sông, kênh, rạch… có khoảng 41.900 km đang khai thác vận tải, nhưng mới đưa vào quản lý 26.600 km đạt 63,33%, (*đường thủy nội địa quốc gia 7.072 km và đường thủy nội địa địa phương 19.528 km*). Vùng nước từ mép hành lang bảo vệ luồng về phía mỗi bờ có hoạt động vận tải thủy và các hoạt động khác, như nuôi trồng thủy sản (*lồng, bè cá*), đăng đáy cá; khai thác khoáng sản; xây dựng công trình. Như vậy, về chiều dài còn trên 15.000 km sông, kênh, rạch và hàng chục ngàn km2 vùng nước ngoài phạm vi luồng đường thủy nội địa có ảnh hưởng đến hoạt động vận tải chưa được phân định tổ chức quản lý rõ ràng, đây là khoảng trống tạo ra các bất cập về an toàn giao thông, khai thác tài nguyên khoáng sản, môi trường;

- Hiện có 6.274 bến thủy nội địa (*giảm 26,2% so với tổng kết năm 2018*), trong đó có 1.902 (*giảm 40,2% so với năm 2018*) bến không có giấy phép hoạt động, chiếm tỷ lệ 30,3% so với tổng số hiện có (*giảm 4,7% so với tổng kết năm 2018*). Những bến thủy không được cấp giấy phép hoạt động nhưng vẫn hoạt động khai thác nhiều năm qua, gây mất an toàn cho các công trình, ảnh hưởng đến an toàn giao thông, tiềm ẩn nhiều bất cập, thiếu cơ chế giám sát để quản lý có hiệu quả; sự đan xen giữa cảng biển và tuyến luồng đường thủy nội địa cũng gây bất cập đến hoạt động quản lý.

Việc phân cấp, phân quyền về kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa đã được quy định trong Luật Giao thông đường thủy nội địa, song trong quá trình triển khai thực hiện, còn nhiều vướng mắc, bất cập chưa được giải quyết, cụ thể:

+ Chưa có quy định về phân cấp luồng (tuyến);

+ Bộ Giao thông vận tải (nay là Bộ Xây dựng) đã ban hành Thông tư số 33/2023/TT-BGTVT ngày 28/11/2023 quy định về phân cấp quản lý nhà nước chuyên ngành về giao thông vận tải đường thủy nội địa tại cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu. Tuy nhiên, công tác phân cấp vẫn chưa được đầy đủ, toàn diện đối với một số nội dung liên quan đến công tác thỏa thuận, công bố hoạt động của cảng, bến, khu neo đậu, … hiện vẫn đang do cơ quan trung ương thực hiện theo quy định tại Nghị định số 08/2021/NĐ-CP ngày 28/01/2021 của Chính phủ nên chưa tổ chức phân cấp được các nhiệm vụ này về địa phương.

+ Hiện tại có nhiều địa phương bị chống quản lý nhà nước tại cảng bến thủy nội địa do địa phương chưa đủ điều kiện thực hiện (*đặc biệt là tổ chức bộ máy, nhân sự chuyên môn liên quan đến tiêu chuẩn theo yêu cầu về vị trí việc làm chuyên môn, tiêu chuẩn, chức danh lãnh đạo quản lý,…*), đặc biệt là khi phương tiện của địa phương vận chuyển hàng hóa, hành khách qua địa phương khác có đủ giấy tờ hợp lệ đối với phương tiện, thuyền viên, người lái phương tiện,… theo quy định pháp luật nhưng không có giấy phép rời cảng (*do địa phương chưa đủ điều kiện để triển khai thực hiện công tác quản lý nhà nước về đường thủy nội địa tại địa phương nên chưa có tổ chức thực hiện cấp*) dẫn đến thủ tục vào các cảng, bến, khu neo đậu làm hàng thiếu thủ tục vào cảng và sẽ bị xử phạt vi phạm hành chính theo quy định.

- Quy định về kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa tạm thời đối với luồng, hoạt động huấn luyện, đào tạo, sửa chữa, đăng kiểm phương tiện,… hiện được chưa quy định cụ thể về nội dung và thủ tục hành chính dẫn đến một số hoạt động như khai thác cát tại các mỏ cát phục vụ thi công công trình đường bộ gặp nhiều khó khăn, nhiều cấp thực hiện hoặc việc đăng kiểm phương tiện tại các vùng hồ, vùng sâu vùng xa thì tổ chức, cá nhân cần phải đưa phương tiện về các vị trí có cơ sở sửa chữa, đóng mới đủ điều kiện theo quy định về đăng kiểm để thực hiện gây tốn kém cho người dân (*tại một số tỉnh Hòa Bình, Tây Ninh, Thanh Hóa không có cảng bến đủ điều kiện theo quy định của đăng kiểm*).

**2. Mục tiêu xây dựng chính sách**

- Thể chế hóa kịp thời các chủ trương, chính sách của Đảng, Nhà nước và cập nhật, bổ sung những sửa đổi, bổ sung những quy định pháp luật còn thiếu và yêu cầu thực tế mới trong hoạt động đường thủy nội địa.

- Góp phần đẩy nhanh quá trình chuyển đổi số của Chính phủ, Bộ Xây dựng và xây dựng nền kinh tế số tại Việt Nam.

- Nâng cao hiệu lực, hiệu quả hoạt động của các Bộ, ngành và địa phương trong công tác quản lý nhà nước. Quy định tại Dự thảo Nghị định là cơ sở cho các cơ quan quản lý nhà nước quản lý, tổ chức thực hiện công khai, minh bạch; phân công, phân cấp rõ ràng trách nhiệm của các cơ quan quản lý, tổ chức, các cơ quan chính quyền địa phương,...

- Thống nhất trong quản lý và tạo lập được hành lang pháp lý, các hướng dẫn chi tiết về thủ tục, trình tự nhằm giải quyết được những vướng mắc, trùng lặp, hạn chế tối đa những lúng túng trong quá trình thực hiện;

- Rút gọn và cụ thể hóa thủ tục: Dự thảo Nghị định quy định cụ thể về trình tự, thủ tục thực hiện; các hình thức thực hiện phù hợp và thủ tục rút gọn tạo thuận lợi nhanh chóng, hiệu quả, vẫn đảm bảo tuân thủ các quy định pháp luật liên quan; rút ngắn thời gian, giảm thủ tục triển khai nhằm kịp thời đáp ứng nhu cầu giao thông đường thủy nội địa;

- Phòng chống tiêu cực trong công tác giải quyết thủ tục hành chính, trong quản lý nhà nước. Dự thảo Nghị định quy định về việc giải quyết thủ tục hành chính trên môi trường mạng Internet để bảo đảm khách quan, minh bạch trong giải quyết thủ tục hành chính, nhất là thủ tục cấp phép cho phương tiện vào rời cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu.

**II. ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CỦA CHÍNH SÁCH**

**1. Xác định chính sách**

Để đạt được mục tiêu ban hành được dự thảo Nghị định quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành Luật Giao thông đường thủy nội địa, Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa, Bộ Xây dựng đã tiến hành xây dựng dự thảo Báo cáo đánh giá tác động chính sách với sự đóng góp, tham gia của tổ chức, cá nhân liên quan. Dự thảo Báo cáo đánh giá tác động tập trung vào những chính sách sau:

a) Chính sách đã được quy định và thực hiện theo Nghị định số 24/2015/NĐ-CP ngày 27/02/2015 của Chính phủ và Nghị định số 08/2021/NĐ-CP ngày 28/01/2021 của Chính phủ, gồm:

- Điều 6. Đặt tên, đổi tên luồng đường thủy nội địa, cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu;

- Điều 9. Thỏa thuận thông số kỹ thuật xây dựng luồng chuyên dùng;

- Điều 10. Công bố mở luồng;

- Điều 11. Công bố đóng luồng;

- Điều 12. Chuyển đổi luồng;

- Điều 13. Thông báo đường thủy nội địa;

- Điều 16. Thỏa thuận thông số kỹ thuật xây dựng cảng, bến thủy nội địa;

- Điều 17. Thỏa thuận thông số kỹ thuật xây dựng bến khách ngang sông;

- Điều 18. Công bố mở cảng, bến thủy nội địa;

- Điều 19. Công bố mở bến khách ngang sông;

- Điều 20. Công bố lại và gia hạn hoạt động cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu;

- Điều 22. Cải tạo nâng cấp cảng, bến thủy nội địa;

- Điều 23. Nâng cấp bến thủy nội địa thành cảng thủy nội địa;

- Điều 24. Chuyển đổi bến thủy nội địa thành cảng thủy nội địa;

- Điều 25. Đóng, tạm dừng hoạt động cảng, bến thủy nội địa;

- Điều 26. Thiết lập khu neo đậu;

- Điều 27. Công bố mở khu neo đậu;

- Điều 28. Công bố đóng, tạm dừng hoạt động khu neo đậu;

- Điều 30. Thẩm quyền, thủ tục thỏa thuận thiết lập báo hiệu đường thủy nội địa đối với công trình xây dựng, hoạt động trên đường thủy nội địa;

- Điều 32. Thỏa thuận việc thiết lập kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa tạm thời;

- Điều 33. Công bố mở kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa tạm thời;

- Điều 40. Thủ tục thỏa thuận về nội dung liên quan đến đường thủy nội địa đối với công trình không thuộc kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa và các hoạt động trên đường thủy nội địa;

- Điều 41. Thông báo đưa công trình không thuộc kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa vào sử dụng;

- Điều 44. Phương án vận tải hàng hóa siêu trường, hàng hóa siêu trọng;

- Điều 45. Bảo đảm an toàn trong các trường hợp hạn chế giao thông;

- Điều 46. Phương án bảo đảm an toàn giao thông đường thủy nội địa;

- Điều 48. Thủ tục phê duyệt đánh giá an ninh, kế hoạch an ninh và cấp giấy chứng nhận phù hợp an ninh cảng thủy nội địa tiếp nhận phương tiện thủy nước ngoài;

- Điều 57, 58. Thủ tục cấp giấy phép vào, rời cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu đối với phương tiện, thủy phi cơ;

- Điều 60. Thủ tục vào, rời cảng thủy nội địa đối với phương tiện vận tải thủy qua biên giới Việt Nam - Campuchia.

b) Chính sách được bổ sung, sửa đổi, bãi bỏ tại dự thảo gồm:

- Sửa đổi tiêu chí phân loại đường thủy nội địa quốc gia tại Điều 8 dự thảo để phân cấp về địa phương quản lý luồng đường thủy nội địa quốc gia đang công bố; phân cấp thực hiện công tác quản lý cảng bến thủy nội địa và các thủ tục liên quan đến cảng bến (thỏa thuận thông số kỹ thuật, công bố mở, đóng luồng, cảng bến);

- Bổ sung thiết lập, thỏa thuận thông số kỹ thuật, công bố mở và đóng công trình tạm tại Mục 5 Công trình tạm (Điều 32, Điều 33);

Chính sách mới này được đưa ra nhằm nâng cao hiệu lực, hiệu quả của công tác quản lý nhà nước trong việc đảm bảo an toàn giao thông đường thủy nội địa khi công trình không thuộc kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa uy hiếp đến an toàn giao thông đường thủy nội địa, công trình vi phạm các quy định pháp luật về đường thủy nội địa, môi trường, an ninh,… và cũng để tạo điều kiện thuận lợi cho người dân, doanh nghiệp trong hoạt động giao thông thủy, cơ hội cho tổ chức, cá nhân liên quan có điều kiện được khắc phục các lỗi có thể xảy ra mà không phải làm lại thủ tục hành chính liên quan; đồng bộ với quy định của pháp luật liên quan (*Luật Xây dựng, Nghị định số 06/2021/NĐ-CP ngày 26/01/2021 của Chính phủ*).

- Bãi bỏ giảm thành phần hồ sơ đối với các thủ tục đóng luồng, cảng bến thủy nội địa để đơn giản hóa cho các tổ chức, cá nhân thực hiện.

**2. Nội dung đánh giá tác động đối với chính sách đã được quy định tại Nghị định số 24/2015/NĐ-CP ngày 27/02/2015 của Chính phủ và Nghị định số 08/2021/NĐ-CP ngày 28/01/2021 của Chính phủ và được nêu tại điểm a khoản 1 phần II này**

Sửa đổi, bổ sung nội dung để có đủ điều kiện nhằm thực hiện thủ tục hành chính thông qua cổng dịch vụ công trực tuyến toàn phần, một phần, giảm thời gian và giấy tờ không cần thiết; thực hiện phân cấp, bổ sung nhiệm vụ cho các Chi cục, Cảng vụ, Sở Xây dựng, UBND cấp xã nhằm tạo thuận lợi hơn nữa cho người dân và doanh nghiệp đối với các thủ tục hành chính đã quy định và được nêu tại điểm a khoản 1 phần II này.

a) Xác định vấn đề bất cập

Hoạt động giải quyết thủ tục hành chính đối với các thủ tục hành chính được nêu tại tại điểm a khoản 1 phần II này đã cơ bản sẽ được thực hiện trực tuyến từ năm 2026 nhưng quy định pháp luật chưa có thay đổi về phương thức nộp hồ sơ, thành phần hồ sơ điện tử cho phù hợp; đồng thời, hoạt động phân cấp, ủy quyền nhiệm vụ quản lý nhà nước của Bộ Xây dựng về các địa phương chưa được đầy đủ (*do vướng quy định pháp luật*), cũng như Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam chưa phân cấp, ủy quyền nhiệm vụ quản lý nhà nước của Cục về các Chi cục, Cảng vụ đối với một số thủ tục hành chính được nêu tại tại điểm a khoản 1 phần II này do quy định tại Nghị định số 08/2021/NĐ-CP ngày 28/01/2021 của Chính phủ quy định về quản lý hoạt động đường thủy nội địa có quy định cụ thể đối tượng giải quyết thủ tục hành chính là Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam, Sở Xây dựng các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương,…

b) Mục tiêu giải quyết vấn đề

+ Một là tạo điều kiện thuận lợi hơn nữa cho tổ chức, cá nhân liên quan triển khai thực hiện đảm bảo hiệu quả, thuận lợi; đặc biệt, hạn chế tối đa việc tiếp xúc trực tiếp giữa người dân, doanh nghiệp với cơ quan quản lý nhà nước và đảm bảo phù hợp với yêu cầu của Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 16/01/2012 Hội nghị lần thứ 4 Ban chấp hành Trung ương Đảng khóa XI; Nghị quyết 18-NQ/TW ngày 25/10/2017 của Ban chấp hành Trung ương khóa XII; Nghị quyết số 04/NQ-CP ngày 10/01/2022 của Chính phủ về phân cấp, phân quyền, Đề án 06; Nghị quyết số 68/NQ-CP ngày 12/5/2020 của Chính phủ; cũng như các Luật, Nghị định liên quan, chỉ đạo của Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ và Hiệp định giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ Hoàng gia Campuchia về Vận tải đường thủy được ký ngày 13/12/1998 tại Hà Nội; Bộ luật Quốc tế về An ninh Tàu và Bến cảng (ISPS).

+ Hai là không tạo cơ hội để “tham nhũng vặt” có điều kiện tồn tại thông qua tiếp xúc trực tiếp với tổ chức, cá nhân liên quan.

+ Ba là bổ sung quy định phân cấp nhiệm vụ quản lý nhà nước của Bộ Xây dựng về các địa phương, cũng như Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam phân cấp, ủy quyền nhiệm vụ quản lý nhà nước của Cục về các Chi cục, Cảng vụ thực hiện giải quyết thủ tục hành chính.

+ Bốn là giảm thời gian giải quyết thủ tục hành chính (*giảm bước trung gian giữa ngành giao thông vận tải với quốc phòng, an ninh đối với cảng thủy nội địa đón phương tiện nước ngoài (tương đồng với lĩnh vực hàng hải và thực tế ngay từ bước xây dựng quy hoạch đã tối thiểu 02 lần xin ý kiến)*), đổi tên, cảng, bến thủy nội địa),…;

+ Năm là giảm số lượng hồ sơ phải nộp (*công tác an ninh tại cảng thủy nội địa đón phương tiện nước ngoài*); bổ sung mẫu đơn, hiệu chỉnh các mẫu, sửa đổi các mẫu liên quan cho phù hợp với yêu cầu của Đề án 06.

c) Các giải pháp đề xuất để giải quyết vấn đề:

+ Phương án A: Giữ nguyên hiện trạng;

+ Phương án B: Sửa đổi, bổ sung nội dung để giảm thời gian, số lượng hồ sơ và có đủ điều kiện nhằm thực hiện thủ tục hành chính thông qua cổng dịch vụ công trực tuyến toàn phần, một phần và bổ sung nhiệm vụ cho các Cảng vụ, Sở Xây dựng, UBND cấp xã nhằm tạo thuận lợi hơn nữa cho người dân và doanh nghiệp (*không phát sinh tăng*) đối với các thủ tục hành chính đã quy định và được nêu tại điểm a khoản 1 phần II này.

d) Đánh giá tác động của từng phương án

***+ Phương án A:*** Giữ nguyên hiện trạng

i. Tác động về kinh tế

i1. Tác động tích cực (lợi ích)

Đối với Nhà nước: Không làm phát sinh chi phí nghiên cứu, xây dựng văn bản quy phạm pháp luật.

Đối với người dân, doanh nghiệp: Không có tác động tích cực nếu chọn giải pháp giữ nguyên này.

i2. Tác động tiêu cực

Đối với Nhà nước: Không góp phần đẩy nhanh quá trình chuyển đổi số tại Việt Nam và phòng chống tham nhũng của đất nước; hạn chế quyền lựa chọn phương thức giải quyết thủ tục hành chính của cơ quan có thẩm quyền thực hiện và tổ chức, cá nhân liên quan khác; không thực hiện hoàn thành nhiệm vụ theo yêu cầu của Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 16/01/2012 Hội nghị lần thứ 4 Ban chấp hành Trung ương Đảng khóa XI; Nghị quyết 18-NQ/TW ngày 25/10/2017 của Ban chấp hành Trung ương khóa XII; Nghị quyết số 04/NQ-CP ngày 10/01/2022 của Chính phủ về phân cấp, phân quyền; Đề án 06; Nghị quyết số 68/NQ-CP ngày 12/5/2020 của Chính phủ; cũng như chỉ đạo của Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ.

Đối với người dân, doanh nghiệp: Không có điều kiện để giảm được chi phí không cần thiết cho tổ chức, cá nhân liên quan trong quá trình thực hiện thủ tục hành chính (*như chi phí di chuyển, gửi bưu kiện, hồ sơ, thời gian, …*).

ii. Tác động về xã hội

ii1. Tác động tích cực

Không có tác động tích cực nếu chọn giải pháp này.

ii2. Tác động tiêu cực

- Không cải thiện môi trường pháp lý minh bạch cho hoạt động đường thủy nội địa.

- Không bổ trợ thúc đẩy nhanh quá trình chuyển đổi số tại Việt Nam, tại Bộ Xây dựng, Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam; hạn chế quyền lựa chọn phương thức giải quyết thủ tục hành chính của cơ quan có thẩm quyền và tổ chức, cá nhân liên quan khác.

iii. Tác động về thủ tục hành chính

Giải pháp này không làm phát sinh, thay đổi thủ tục hành chính.

iv. Tác động về giới

Giải pháp này không có tác động về giới.

v. Tác động đối với hệ thống pháp luật

v1. Tác động tích cực

Không có tác đông tích cực nếu chọn giải pháp này.

v2. Tác động tiêu cực

Văn bản quy phạm pháp luật về hoạt động đường thủy nội địa chưa được thống nhất, đồng bộ với Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 16/01/2012 Hội nghị lần thứ 4 Ban chấp hành Trung ương Đảng khóa XI; Nghị quyết 18-NQ/TW ngày 25/10/2017 của Ban chấp hành Trung ương khóa XII; Nghị quyết số 04/NQ-CP ngày 10/01/2022 của Chính phủ về phân cấp, phân quyền, Đề án 06; Nghị quyết số 68/NQ-CP ngày 12/5/2020 của Chính phủ; cũng như các Luật, Nghị định liên quan, chỉ đạo của Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ và Hiệp định giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ Hoàng gia Campuchia về Vận tải đường thủy được ký ngày 13/12/1998 tại Hà Nội; Bộ luật Quốc tế về An ninh Tàu và Bến cảng (ISPS), chưa thực sự tạo điều kiện thuận lợi nhất có thể cho tổ chức, cá nhân liên quan thực hiện, còn nhiều nội dung trùng lặp giữa các Nghị định, giữa nghị định với Luật.

+ ***Phương án B:*** Sửa đổi, bổ sung nội dung để có đủ điều kiện thực hiện thủ tục hành chính thông qua cổng dịch vụ công trực tuyến toàn phần, một phần và phân cấp, bổ sung nhiệm vụ cho các Cảng vụ, Sở Xây dựng, UBND cấp xã nhằm tạo thuận lợi hơn nữa cho người dân và doanh nghiệp (*không phát sinh tăng*) đối với các thủ tục hành chính đã quy định tại và được nêu tại điểm a khoản 1 phần II này.

Hướng điều chỉnh: Giảm thời gian, giảm số lượng hồ sơ, không làm phát sinh tăng, đảm bảo tính ổn định, hiệu lực dài lâu về nội dung; quy định theo hướng mở, tăng quyền lựa chọn hình thức thực hiện, lựa chọn cơ quan có thẩm quyền thực hiện thủ tục hành chính của tổ chức, cá nhân liên quan, cụ thể được quy định tại Điều 6, 9, 10, 11, 12, 13, 16, 17, 18, 19, 20, 22, 23, 25, 26, 27, 28, 30, 32, 33, 40, 41, 44, 45, 46, 48, 57, 58 và 60 với các nội dung được sửa đổi, bổ sung chính như sau:

Về Đơn đề nghị: Sửa đổi thành Văn bản đề nghị và sửa đổi, bổ sung theo hướng gồm “*Bản chính hoặc biểu mẫu điện tử Đơn đề nghị theo Mẫu…*”

Về yêu cầu đối với hồ sơ giải quyết thủ tục hành chính: Sửa đổi, bổ sung theo hướng gồm “*Bản sao kèm bản chính để đối chiếu hoặc bản sao điện tử hoặc bản sao điện tử từ sổ gốc hoặc bản sao điện tử có chứng thực từ bản chính…*”

Về trình tự thực hiện: Sửa đổi, bổ sung theo hướng “*… nộp 01 bộ hồ sơ trực tiếp hoặc qua hệ thống bưu chính hoặc qua hệ thống dịch vụ công trực tuyến …*”

Về phân cấp, ủy quyền: Sửa đổi, bổ sung theo hướng chuyển nhiệm vụ từ Bộ Xây dựng, Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam về Sở Xây dựng hoặc UBND cấp xã liên quan.

Về thời gian thực hiện: Sửa đổi, bổ sung theo hướng giảm thời gian thực hiện thủ tục hành chính về Đổi tên cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu và Gia hạn hoạt động cảng, bến thủy nội địa từ 05 ngày xuống còn 03 ngày làm việc; bỏ bước trung gian; giảm bước trung gian giữa ngành giao thông vận tải với quốc phòng, an ninh đối với cảng thủy nội địa đón phương tiện nước ngoài (*tương đồng với lĩnh vực hàng hải và thực tế ngay từ bước xây dựng quy hoạch đã tối thiểu 02 lần xin ý kiến*) từ 5 ngày xuống còn 0 ngày.

Về số lượng hồ sơ: Sửa đổi, bổ sung theo hướng giảm số lượng hồ sơ của thủ tục hành chính về Phê duyệt kế hoạch an ninh và cấp giấy chứng nhận phù hợp an ninh cảng thủy nội địa tiếp nhận phương tiện thủy nước ngoài; Xác nhận hàng năm giấy chứng nhận phù hợp an ninh cảng thủy nội địa; Phê duyệt đánh giá an ninh cảng thủy nội địa tiếp nhận phương tiện thủy nước ngoài từ 03 bộ hồ sơ xuống còn 02 bộ hồ sơ.

Về tính minh bạch trong giải quyết thủ tục hành chính: Sửa đổi, bổ sung theo hướng tách hoạt động kiểm tra phương tiện, tàu biển, thủy phi cơ vào, rời cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu, vùng chuyển tải và hoạt động giải quyết thủ tục hành chính cho phương tiện, tàu biển, thủy phi cơ vào, rời cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu, vùng chuyển tải của cơ quan có thẩm quyền làm 02 hoạt động riêng biệt.

Về Đề án 06: Sửa đổi, bổ sung theo hướng bổ sung nội dung tại các phụ lục về đơn gồm Họ và Tên, ngày tháng năm sinh, số căn cước.

i. Tác động về kinh tế

i1. Tác động tích cực (lợi ích)

Đối với Nhà nước: Phát huy hiệu quả tích cực đối với phát triển kinh tế xã hội; góp phần hoàn thành mục tiêu chuyển đổi số quốc gia và thực hiện Chính phủ số, cũng như xây dựng nền kinh tế số.

Đối với người dân, doanh nghiệp: tiết kiệm khoảng 370 tỷ đồng/năm nếu chuyển từ hình thức giải quyết thủ tục hành chính trực tiếp qua thực hiện 100% trên Internet (*chưa tính chi phí ăn ở chờ thủ tục hành chính được giải quyết và chi phí khác phát sinh*).

i2. Tác động tiêu cực

Không có tác động tiêu cực nếu chọn giải pháp này.

ii. Tác động về xã hội

ii1. Tác động tích cực

Đối với Nhà nước: Bổ trợ thúc đẩy nhanh quá trình chuyển đổi số tại Việt Nam, minh bạch trong hoạt động quản lý nhà nước, tăng cường công tác phòng chống tham nhũng,…

Đối với người dân, doanh nghiệp: Giảm được chi phí không cần thiết cho tổ chức, cá nhân liên quan (*như chi phí di chuyển, gửi bưu kiện, hồ sơ, thời gian,…*), giảm thời gian làm thủ tục hành chính xuống mức thấp nhất có thể.

ii2. Tác động tiêu cực

Không có tác động tiêu cực nếu chọn giải pháp này.

iii. Tác động về thủ tục hành chính

Giải pháp này không làm phát sinh tăng giấy tờ, thời gian, thủ tục hành chính trái quy định.

iv. Tác động về giới

Giải pháp này không có tác động về giới.

v. Tác động đối với hệ thống pháp luật

v1. Tác động tích cực

Đảm bảo tính kế thừa, ổn định và nhất quán trong quy định pháp luật và từng bước hoàn thiện, hoàn chỉnh môi trường pháp lý minh bạch cho hoạt động đường thủy nội địa.

v2. Tác động tiêu cực

Không có tác động tiêu cực nếu chọn giải pháp này.

+ Kiến nghị giải pháp lựa chọn

Qua phân tích đánh giá các tác động của chính sách đã được quy định, mặt tích cực và tiêu cực của các giải pháp, Bộ Xây dựng đề xuất lựa chọn Phương án B “Sửa đổi, bổ sung nội dung để có đủ điều kiện nhằm thực hiện thủ tục hành chính thông qua cổng dịch vụ công trực tuyến toàn phần, một phần và phân cấp, bổ sung nhiệm vụ cho các Chi cục, Cảng vụ, Sở Xây dựng, UBND cấp xã nhằm tạo thuận lợi hơn nữa cho người dân và doanh nghiệp (*không phát sinh tăng*) đối với các thủ tục hành chính đã quy định và được nêu tại điểm a khoản 1 phần II này. Đây là phương án tối ưu cả về lợi ích và chi phí so với Phương án A “Giữ nguyên hiện trạng”.

**3. Nội dung đánh giá tác động đối với chính sách chưa được quy định tại Nghị định số 24/2015/NĐ-CP ngày 27/02/2015 của Chính phủ và Nghị định số 08/2021/NĐ-CP ngày 28/01/2021 của Chính phủ và được nêu tại điểm b khoản 1 phần II này**

01 Chính sách mới này được đưa ra nhằm nâng cao hiệu lực, hiệu quả của công tác quản lý nhà nước trong việc đảm bảo an toàn giao thông đường thủy nội địa khi công trình không thuộc kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa uy hiếp đến an toàn giao thông đường thủy nội địa, công trình vi phạm các quy định pháp luật về đường thủy nội địa, môi trường, an ninh,… và cũng để tạo cơ hội cho tổ chức, cá nhân liên quan có điều kiện được khắc phục các lỗi có thể xảy ra mà không phải làm lại thủ tục hành chính liên quan; đồng bộ với quy định của pháp luật liên quan (*Nghị định số 06/2021/NĐ-CP ngày 26/01/2021 của Chính phủ*). Cụ thể đối với chính sách “*Tạm dừng hoạt động công trình không thuộc kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa*”:

a) Xác định vấn đề bất cập

Hoạt động giải quyết thủ tục hành chính đối với thủ tục hành chính này chưa có quy định cụ thể nên dẫn đến mỗi nơi, mỗi đơn vị triển khai thực hiện là không giống nhau và gây ra khó dễ cho tổ chức, cá nhân là chủ công trình. Đặc biệt, nếu không có quy định cụ thể có thể dẫn đến việc lạm quyền của cơ quan có thẩm quyền, cũng như việc cần phải thực hiện lại thủ tục hành chính về Thông báo đưa công trình không thuộc kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa vào sử dụng sau khi khắc phục vi phạm một cách không cần thiết, gây lãng phí cho chủ công trình.

b) Mục tiêu giải quyết vấn đề

+ Một là tạo điều kiện thuận lợi hơn nữa cho tổ chức, cá nhân liên quan triển khai thực hiện đảm bảo hiệu quả, thuận lợi; đặc biệt, minh bạch trong các hoạt động quản lý nhà nước của cơ quan có thẩm quyền.

+ Hai là không tạo cơ hội để “tham nhũng vặt” có điều kiện tồn tại thông qua việc chưa có hướng dẫn giải quyết thủ tục hành chính cụ thể.

+ Ba là bổ sung quy định để thống nhất cách giải quyết thủ tục hành chính của các tổ chức, cá nhân liên quan trên cả nước.

c) Các giải pháp đề xuất để giải quyết vấn đề:

+ Phương án A: Không quy định;

+ Phương án B: Bổ sung thủ tục hành chính để có đủ điều kiện nhằm nâng cao hiệu lực, hiệu quả của công tác quản lý nhà nước trong việc đảm bảo an toàn giao thông đường thủy nội địa khi công trình không thuộc kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa uy hiếp đến an toàn giao thông đường thủy nội địa, công trình vi phạm các quy định pháp luật về đường thủy nội địa, môi trường, an ninh,… và cũng để tạo cơ hội cho tổ chức, cá nhân liên quan có điều kiện được khắc phục các lỗi có thể xảy ra trong quá trình hoạt động, sửa dụng mà không phải làm lại thủ tục hành chính liên quan.

d) Đánh giá tác động của từng phương án

***+ Phương án A:*** Không quy định

i. Tác động về kinh tế

i1. Tác động tích cực (lợi ích)

Đối với Nhà nước: Không làm phát sinh chi phí nghiên cứu, xây dựng văn bản quy phạm pháp luật.

Đối với người dân, doanh nghiệp: Không có tác động tích cực nếu chọn giải pháp không quy định.

i2. Tác động tiêu cực

Đối với Nhà nước: có thể dẫn đến việc lạm quyền của cơ quan có thẩm quyền, không thống nhất cách giải quyết thủ tục hành chính của các tổ chức, cá nhân liên quan trên cả nước. Thậm chí cơ quan có thẩm quyền không thực hiện do không có quy định pháp luật để thực hiện nên có thể sẽ dẫn đến buông lỏng quản lý, làm mất an toàn giao thông đường thủy nội địa.

Đối với người dân, doanh nghiệp: không biết phải thực hiện như thế nào, với cơ quan nào khi có vi phạm hoặc nếu có thì cần phải thực hiện lại thủ tục hành chính về Thông báo đưa công trình không thuộc kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa vào sử dụng sau khi khắc phục vi phạm và trong trường hợp này thì chi phí mất khoảng 155.555.200 đồng/năm.

ii. Tác động về xã hội

ii1. Tác động tích cực

Không có tác động tích cực nếu chọn giải pháp này.

ii2. Tác động tiêu cực

- Không cải thiện môi trường pháp lý minh bạch cho hoạt động đường thủy nội địa.

- Không hạn chế được nạn “tham nhũng vặt” hoặc tạo hình ảnh “vô cảm” của cơ quan có thẩm quyền từ việc chưa có hướng dẫn giải quyết thủ tục hành chính cụ thể.

iii. Tác động về thủ tục hành chính

Giải pháp này không làm phát sinh, thay đổi thủ tục hành chính.

iv. Tác động về giới

Giải pháp này không có tác động về giới.

v. Tác động đối với hệ thống pháp luật

v1. Tác động tích cực

Không có tác đông tích cực nếu chọn giải pháp này.

v2. Tác động tiêu cực

Văn bản quy phạm pháp luật về hoạt động đường thủy nội địa chưa được thống nhất, đồng bộ trong bản thân một văn bản quy phạm pháp luật.

***+ Phương án B:*** Bổ sung thủ tục hành chính để có đủ điều kiện nhằm nâng cao hiệu lực, hiệu quả của công tác quản lý nhà nước trong việc đảm bảo an toàn giao thông đường thủy nội địa khi công trình không thuộc kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa uy hiếp đến an toàn giao thông đường thủy nội địa, công trình vi phạm các quy định pháp luật về đường thủy nội địa, môi trường, an ninh,… và cũng để tạo cơ hội cho tổ chức, cá nhân liên quan có điều kiện được khắc phục các lỗi có thể xảy ra trong quá trình hoạt động, sửa dụng mà không phải làm lại thủ tục hành chính liên quan.

Hướng xử lý: Hạn chế tối đa việc phát sinh chi phí giải quyết thủ tục hành chính, đảm bảo tính ổn định, hiệu lực dài lâu về nội dung; quy định theo hướng mở, tăng quyền lựa chọn quy trình thực hiện, lựa chọn cơ quan có thẩm quyền thực hiện thủ tục hành chính của tổ chức, cá nhân liên quan, cụ thể được quy định tại Điều 41 với các nội dung sau:

“***Điều 41. Tạm dừng hoạt động công trình không thuộc kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa***

*1. Tạm dừng hoạt động công trình không thuộc kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa trong các trường hợp sau:*

*a) Theo đề nghị của chủ công trình hoặc chủ đầu tư;*

*b) Công trình có nguy cơ mất an toàn giao thông, an toàn công trình, an toàn của người, phương tiện; ảnh hưởng đến an toàn công trình liền kề, môi trường và của cộng đồng theo quy định.*

*c) Chủ đầu tư hoặc chủ công trình không thực hiện đúng các nội dung văn bản của cơ quan có thẩm quyền hoặc quy định tại Nghị định này.*

*2. Thẩm quyền tạm dừng hoạt động*

*a) Cơ quan có ý kiến quy định tại khoản 1 Điều 39 Nghị định này đồng thời là cơ quan có thẩm quyền tạm dừng hoạt động.*

*b) Thanh tra chuyên ngành hoặc thanh tra Sở là cơ quan có thẩm quyền tạm dừng sau kiểm tra, thanh tra phát hiện hành vi vi phạm theo quy định tại các điểm b, c khoản 1 Điều này.*

*c) Chủ đầu tư là người có thẩm quyền tạm dừng trong các trường hợp được quy định tại các điểm a, b khoản 1 Điều này.*

*3. Tạm dừng hoạt động*

*a) Tổ chức, cá nhân có thẩm quyền tạm dừng công trình không thuộc kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa quy định tại khoản 2 Điều này phải thông báo bằng văn bản gửi Cảng vụ, Sở Xây dựng về việc tạm dừng hoạt động trong các trường hợp quy định tại khoản 1 Điều này*

*b) Khi nhận thông báo của tổ chức, cá nhân có thẩm quyền tạm dừng hoạt động cảng, bến thủy nội địa trong trường hợp quy định tại điểm a khoản 1 Điều này, Cảng vụ hoặc Sở Xây dựng có trách nhiệm thông báo đến các cơ quan, đơn vị liên quan về việc tạm dừng hoạt động trong thời hạn 01 ngày làm việc;*

*c) Khi nhận thông báo của tổ chức, cá nhân có thẩm quyền tạm dừng hoạt động cảng, bến thủy nội địa trong trường hợp quy định tại các điểm b, c khoản 1 Điều này, Cảng vụ hoặc Sở Xây dựng hoặc Ủy Ban nhân dân cấp xã có trách nhiệm gửi văn bản đến Chủ đầu tư yêu cầu dừng để khắc phục hư hỏng, sự cố, vi phạm đồng thời thông báo đến các cơ quan, đơn vị liên quan về việc tạm dừng hoạt động trong thời hạn 01 ngày làm việc;*

*d) Công trình chỉ được tiếp tục hoạt động trở lại khi đã được khắc phục sự cố, vi phạm hoặc được loại bỏ các nguy cơ gây mất an toàn và được Cảng vụ hoặc Sở Xây dựng hoặc Ủy Ban nhân dân xã xác nhận ngay sau khi kiểm tra thực tế;*

*đ) Thông báo tạm dừng hoạt động và xác nhận được tiếp tục hoạt động trở lại theo Mẫu số 48 tại Phụ lục ban hành kèm theo Nghị định này.”*

i. Tác động về kinh tế

i1. Tác động tích cực (lợi ích)

Đối với Nhà nước: Phát huy hiệu quả tích cực đối với phát triển kinh tế xã hội trên cả nước; góp phần phòng chống tham nhũng, tiêu cực.

Đối với người dân, doanh nghiệp: phải chi phí khoảng 44 triêu/năm nhưng sẽ tiết kiệm khoảng 12 triệu đồng/năm nếu chọn hình thức giải quyết thủ tục hành chính từ trực tiếp qua thực hiện trên Internet. Như vậy, so với việc thực hiện lại từ đầu đối với thủ tục Thông báo đưa công trình không thuộc kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa vào sử dụng sau khi khắc phục vi phạm thì chi phí tiết kiệm khoảng 111 triệu đồng/năm.

i2. Tác động tiêu cực

Không có tác động tiêu cực nếu chọn giải pháp này.

ii. Tác động về xã hội

ii1. Tác động tích cực

Đối với Nhà nước: cải thiện môi trường pháp lý minh bạch cho hoạt động đường thủy nội địa, tạo được hình ảnh “thân thiện” của cơ quan có thẩm quyền,…

Đối với người dân, doanh nghiệp: Giảm được chi phí không cần thiết cho tổ chức, cá nhân liên quan do xác định ngay được thủ tục, cơ quan có thẩm quyền giải quyết thủ tục hành chính, không phải làm lại thủ tục hành chính khi không cần thiết, giảm thời gian làm thủ tục hành chính xuống mức thấp nhất có thể.

ii2. Tác động tiêu cực

Không có tác động tiêu cực nếu chọn giải pháp này.

iii. Tác động về thủ tục hành chính

Giải pháp này làm tăng thủ tục hành chính.

iv. Tác động về giới

Giải pháp này không có tác động về giới.

v. Tác động đối với hệ thống pháp luật

v1. Tác động tích cực

Đảm bảo tính đồng bộ trong cùng một văn bản quy phạm pháp luật, ổn định và nhất quán trong quy định pháp luật và từng bước hoàn thiện, hoàn chỉnh môi trường pháp lý minh bạch cho hoạt động đường thủy nội địa.

v2. Tác động tiêu cực

Không có tác động tiêu cực nếu chọn giải pháp này.

+ Kiến nghị giải pháp lựa chọn

Qua phân tích đánh giá các tác động của chính sách mới được quy định, mặt tích cực và tiêu cực của các giải pháp, Bộ Xây dựng đề xuất lựa chọn Phương án B “Bổ sung thủ tục hành chính để có đủ điều kiện nhằm nâng cao hiệu lực, hiệu quả của công tác quản lý nhà nước trong việc đảm bảo an toàn giao thông đường thủy nội địa khi công trình không thuộc kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa uy hiếp đến an toàn giao thông đường thủy nội địa, công trình vi phạm các quy định pháp luật về đường thủy nội địa, môi trường, an ninh,… và cũng để tạo cơ hội cho tổ chức, cá nhân liên quan có điều kiện được khắc phục các lỗi có thể xảy ra mà không phải làm lại thủ tục hành chính liên quan” là phương án tối ưu cả về lợi ích và chi phí so với Phương án A “Không quy định”.

**III. LẤY Ý KIẾN**

Bộ Xây dựng đã tham khảo ý kiến của tổ chức, cá nhân liên quan, các chuyên gia, các cán bộ, công chức, viên chức làm công tác chuyên môn, nghiệp vụ trong lĩnh vực đường thủy nội địa và một số chuyên gia có kinh nghiệm trong hoạt động đánh giá tác động chính sách; tham khảo thông tin, sử dụng dữ liệu từ một số trang web.

**IV. GIÁM SÁT VÀ ĐÁNH GIÁ**

Bộ Xây dựng chịu trách nhiệm tổ chức thi hành chính sách, giám sát đánh giá việc thực hiện các chính sách tại Nghị định quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành Luật Giao thông đường thủy nội địa, Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa. Trong quá trình thực thi các chính sách quy định tại Nghị định này, nếu có phát sinh vướng mắc, Bộ Xây dựng có trách nhiệm tổng hợp, báo cáo và đề xuất Chính phủ hướng xử lý theo quy định.

Bộ Xây dựng kính báo cáo./.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_