|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|

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

 |  |

**BÁO CÁO**

**Tổng kết việc thi hành pháp luật liên quan đến 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**

Kính gửi: Chính phủ

Thực hiện quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2015, Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2020; Bộ Xây dựng tiến hành lập hồ sơ xây dựng dự thảo Nghị định quy định chi tiết và biện pháp thi hành một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa (*thay thế Nghị định 08/2021/NĐ-CP ngày 28/01/2021 của Chính phủ, Nghị định 06/2024/NĐ-CP ngày 25/01/2024 của Chính phủ, Điều 2 Nghị định số 54/2022/NĐ-CP ngày 22/8/2022 của Chính phủ, Nghị định số 24/2015/NĐ-CP ngày 27/02/2015 của Chính phủ, Điều 3 Nghị định số 128/2018/NĐ-CP ngày 24/9/2018 của Chính phủ và Điều 99 và Điều 100 Nghị định số 58/2017/NĐ-CP của Chính phủ (đã được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 34/2025/NĐ-CP ngày 25 tháng 02 năm 2025 của Chính phủ*)) (*sau đây gọi là dự thảo Nghị định*), báo cáo Thủ tướng Chính phủ việc thi hành pháp luật liên quan đến dự thảo Nghị định như sau:

**I. KHÁI QUÁT CHUNG**

Từ những năm 2015 đến nay, Chính phủ đã ban hành Nghị định 08/2021/NĐ-CP ngày 28/01/2021, Nghị định 06/2024/NĐ-CP ngày 25/01/2024, Điều 2 Nghị định số 54/2022/NĐ-CP ngày 22/8/2022, Nghị định số 24/2015/NĐ-CP ngày 27/02/2015, Nghị định số 128/2018/NĐ-CP ngày 24/9/2018 và Nghị định số 58/2017/NĐ-CP của Chính phủ (đã được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 34/2025/NĐ-CP ngày 25 tháng 02 năm 2025 của Chính phủ). Sau một thời gian thực hiện các Nghị định đã phát huy tốt tác dụng, góp phần thúc đẩy sự phát triển kinh tế - xã hội của đất nước, tạo hành lang pháp lý cho hoạt động giao thông vận tải đường thủy nội địa nói riêng và giao thông vận tải nói chung. Tuy nhiên, để đáp ứng yêu cầu xã hội giai đoạn hiện tại và trong tương lai gần thì việc thường xuyên nghiên cứu, cập nhật, sửa đổi, bổ sung, ban hành mới văn bản QPPL mới là việc làm cần thiết, thường xuyên nhằm đáp ứng mục tiêu:

- Nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước về giao thông đường thủy nội địa; quy định thống nhất biện pháp quản lý phù hợp với quy định tại các văn bản quy phạm pháp luật có liên quan và thực tiễn khai thác, quản lý hoạt động giao thông vận tải đường thủy nội địa; bổ sung quy định điều chỉnh những hoạt động phát sinh trong thực tiễn và các văn bản trước đây chưa đề cập; tăng quản lý đối với các đoạn tuyến sông và vùng nước ngoài luồng có hoạt động vận tải;

- Tạo điều kiện thuận lợi cho tổ chức, cá nhân, doanh nghiệp trong quá trình thực hiện thủ tục hành chính trên Internet và công tác bảo đảm an ninh, an toàn, môi trường,… theo hướng tinh gọn, dễ thực hiện, đẩy mạnh áp dụng khoa học - công nghệ và công nghệ thông tin nhằm khuyến khích đầu tư từ xã hội, người dân vào lĩnh vực vận tải thuỷ nội địa;

- Thực hiện nghiêm túc quy định phân cấp quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa;

- Tăng cường trách nhiệm về bảo vệ kết cấu hạ tầng, bảo vệ môi trường trong lĩnh vực giao thông vận tải đường thủy nội địa;

- Đảm bảo tính hợp lý, thống nhất giữa các nội dung quy định của dự thảo Nghị định, tính thống nhất của hệ thống pháp luật và tính khả thi trong thực hiện;

- Vận dụng có chọn lọc quy định của các điều ước quốc tế liên quan, phù hợp với nguyên tắc điều chỉnh của pháp luật Việt Nam.

**II. CÁC THỰC TRẠNG VÀ KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT**

**1. Đánh giá thực trạng**

**1.1. Tình hình, kết quả triển khai thực hiện Nghị định 24/2015/NĐ-CP**

Sau hơn mười năm triển khai thực hiện, Nghị định 24/2015/NĐ-CP cơ bản đã đáp ứng được yêu cầu của thực tế, tạo điều kiện thuận lợi cho các cá nhân, tổ chức, doanh nghiệp thực hiện các hoạt động liên quan đến đóng mới, hoán cải, sửa chữa phục hồi phương tiện thuỷ nội địa đáp ứng các điều kiện, yêu cầu kỹ thuật theo các quy định tại Điều 27 của Luật Giao thông ĐTNĐ và Nghị định này, Nghị định số 128/2018/NĐ-CP ngày 24/9/2018 của Chính phủ và Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về cơ sở đóng mới, hoán cải, sửa chữa phục hồi phương tiện thuỷ nội địa (QCVN 89:2015/BGTVT được bổ sung, sửa đổi bởi quy chuẩn kỹ thuật quốc gia sửa đổi 1:2022 QCVN 89:2015/BGTVT).

Tính đến nay, đã có 335 cơ sở đóng tàu đã được xác nhận năng lực kỹ thuật phù hợp các quy định nêu trên, điều này góp phần nâng cao chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường cho phương tiện thuỷ nội địa.

**1.2. Tình hình, kết quả triển khai thực hiện Nghị định 08/2021/NĐ-CP**

Sau hơn ba năm triển khai thực hiện, Nghị định 08/2021/NĐ-CP cơ bản đã đáp ứng được yêu cầu của thực tế, tạo điều kiện thuận lợi cho các cá nhân, tổ chức, doanh nghiệp thực hiện các hoạt động liên quan đến đường thủy nội địa, góp phần tạo thuận lợi cho hoạt động vận tải phát triển, đảm bảo an toàn, an ninh, môi trường và từng bước đáp ứng được công tác ứng dụng khoa học công nghệ trong lĩnh vực giao thông vận tải đường thủy nội địa. Từ trung ương đến địa phương đã triển khai thực hiện thống nhất, đồng bộ trong toàn quốc về công tác quản lý nhà nước với 29 thủ tục hành chính liên quan, tăng cường công tác tuyên truyền, hướng dẫn các tổ chức, cá nhân có liên quan đến hoạt động đường thủy nội địa biết và thực hiện đúng các quy định của Nghị định nhằm bảo đảm trật tự an ninh, an toàn giao thông và hạn chế tai nạn giao thông liên quan đến hoạt động đường thủy nội địa.

- 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 ninh, an toàn giao thông và bền vững thì việc phối hợp của các bộ, ngành, địa phương trong việc xây dựng thể chế, chính sách và 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 (đặc biệt là trách nhiệm trong hoạt động phân cấp chưa được cụ thể), chưa được thường xuyên, đồng bộ, một số địa phương chưa chú trọng đến nguồn nhân lực 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 phân cấp, phân quyền, 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 dự thảo Nghị định của Chính phủ.

- Đối với kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa cả nước

+ 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 7.274 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 20,3% 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.

- Giải quyết thủ tục hành chính: hoạt động giải quyết TTHC đã cơ bản đáp ứng được yêu cầu của xã hội, tuy nhiên trong quá trình thực hiện còn có một số vấn đề cần phải quy định cụ thể tại các văn bản quy phạm pháp luật như phương thức nộp hồ sơ, thành phần hồ sơ điện tử cho phù hợp, chi tiết thành phần hồ sơ cần có (*không quy định chung chung*); đồng thời, hoạt động phân cấp, ủy quyền trong giải quyết TTHC của Bộ Xây dựng về các địa phương chưa được đầy đủ, cũng như Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam chưa thể phân cấp, ủy quyền nhiệm vụ giải quyết một số TTHC của Cục về các Chi cục, Cảng vụ đối với TTHC được 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 do đối tượng giải quyết TTHC đã được quy định cụ thể là Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam, Sở Xây dựng các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương,… Do vậy, dự thảo Nghị định hướng đến mục tiêu giải quyết vấn đề sau:

+ 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; cũng như các Luật, Nghị định liên quan 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 hiện giải quyết TTHC.

(*Chi tiết xin xem thêm tại báo cáo đánh giá tác động của chính sách*)

**1.3. Khó khăn, vướng mắc và tồn tại, bất cập**

1.3.1. Nghị định 24/2015/NĐ-CP quy định về quản lý hoạt động đóng mới, hoán cải, sửa chữa phục hồi phương tiện thuỷ nội địa; cấp phép vận chuyển hàng hóa siêu trường, siêu trọng; tuy nhiên:

- Nội dung không còn nhiều nhưng trùng lặp nhiều với quy định tại Nghị định số 08/2021/NĐ-CP, cụ thể: Nghị định số 24/2015/NĐ-CP và Nghị định số 128/2018/NĐ-CP có 11 Điều trong đó: 02 điều là phạm vi và đối tượng điều chỉnh; 03 điều là hiệu lực thi hành, chuyển tiếp và tổ chức thực hiện; 06 điều quy định chi tiết.

Đồng thời, 06 điều quy định chi tiết có (i) 04 điều có nội dung trùng lặp cơ bản với Nghị định số 08/2021/NĐ-CP, (ii) 02 điều không trùng lặp. Do vậy, việc tra cứu và triển khai thực hiện của tổ chức, cá nhân liên quan là rất bất tiện, khó áp dụng.

- Các nội dung trong giải quyết TTHC về mẫu đơn và thực hiện TTHC trên môi trường Internet liên quan đến phương án vận tải hàng hóa siêu trường, hàng hóa siêu trọng chưa được quy định cụ thể.

1.3.2. Nghị định 08/2021/NĐ-CP đã quy định cụ thể về quản lý hoạt động đường thủy nội địa đã nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước lĩnh vực đường thủy nội địa, tạo điều kiện thuận lợi cho các cá nhân, tổ chức, doanh nghiệp triển khai thực hiện nhằm đảm bảo an ninh, an toàn đường thủy nội địa và từng bước phát triển như: phạm vi điều chỉnh; đối tượng áp dụng; quản lý kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa; quản lý đầu tư xây dựng công trình không thuộc kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa trên đường thủy nội địa và hoạt động liên quan đến đường thủy nội địa; bảo đảm an toàn, an ninh, bảo vệ môi trường trong hoạt động đường thủy nội địa; thủ tục và kiểm tra phương tiện vào, rời cảng bến thủy nội địa, khu neo đậu, vùng chuyển tải; trách nhiệm tổ chức quản lý hoạt động đường thủy nội địa; điều khoản thi hành.

Tuy nhiên, trong quá trình thực hiện còn một số nội dung cần phải điều chỉnh, bổ sung ngay để phù hợp với công tác quản lý của các bộ, ngành, địa phương, đồng bộ với các yêu cầu, quy định của các Luật, Nghị quyết, Nghị định liên quan, phù hợp với thực tế quản lý nhà nước tại nhiều địa phương trên cả nước (giảm tối đa vùng chống quản lý nhà nước và từng bước xóa bỏ hoàn toàn) và tạo điều kiện thuận lợi hơn nữa cho tổ chức, cá nhân triển khai trong quá trình thực hiện. Cụ thể:

a) Phân cấp, phân quyền trong quản lý đầu tư xây dựng và khai thác luồng đường thủy nội địa theo yêu cầu của Nghị quyết số 04/NQ-CP ngày 10/01/2022 của Chính phủ còn:

- Chưa có quy định về nguyên tắc, điều kiện, nội dung phạm vi phân cấp luồng tuyến từ trung ương về địa phương;

- 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, hoàn chỉnh do các nội dung liên quan đến công tác thỏa thuận, công bố hoạt động của cảng, bến, khu neo đậu, … vẫn 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 nhiệm vụ này về địa phương hoặc đơn vị trực thuộc.

b) Thủ tục hành chính thành phần hồ sơ số lượng còn nhiều và có thành phần hồ sơ không còn phù hợp với chỉ đạo của Chính phủ trong cải cách thủ tục hành chính và công cuộc chuyển đổi số của cả nước nói chung, Bộ Xây dựng nói riêng.

c) Hoạt động cấp phép tàu vào, rời cảng, bến,... và hoạt động kiểm tra thuyền viên, người điều khiển phương tiện, phương tiện,… không còn phù hợp với chỉ đạo của Chính phủ trong cải cách thủ tục hành chính chuyển từ kiểm soát đầu vào sang hậu kiểm, giảm phiền hà cho người dân, doanh nghiệp.

d) Chưa quy định việc phân cấp, ủy quyền nhiệm vụ của Cục quản lý chuyên ngành về các đơn vị trực thuộc đối với hoạt động quản lý đầu tư xây dựng và khai thác luồng đường thủy nội địa.

đ) Trách nhiệm của một số tổ chức, cá nhân liên quan như: (i) Bộ Nông nghiệp và phát triển nông thông (nay là Bộ Nông nghiệp và Môi trường) trong việc quy định và hướng dẫn thủ tục đối với việc xin xây dựng cảng, bến trong phạm vi hành lang bảo vệ đê điều, (ii) Trách nhiệm bố trí đất theo quy hoạch được cấp có thẩm quyền phê duyệt của địa phương,... chưa được quy định cụ thể, rõ ràng.

e) Giải thích từ ngữ đối với vùng nước thủy nội địa, khu vực cửa khẩu cảng thủy nội địa, bến, vùng chuyển tải, vùng neo chờ,… và quy định đối với một số nội dung liên quan đến sự phù hợp, tuân thủ quy hoạch do một số công trình, báo hiệu, nhà trạm, … không thuộc đối tượng quy hoạch theo Luật Quy hoạch, đồng thời thực tế hiện này các công trình, báo hiệu, nhà trạm, … này có thời gian sử dụng ngắn (bến tạm, luồng tạm) hoặc sẽ được triển khai thực hiện đồng bộ sau đầu tư, xây dưng, nâng cấp theo quy hoạch cảng, bến, luồng đường thủy nội địa còn chưa rõ ràng, cụ thể,... dẫn đến có nhưng nội dung không triển khai thực hiện theo quy định được.

 **2. Kiến nghị, đề xuất của Bộ Xây dựng**

**2.1. Kiến nghị**

Trong thời gian qua, Bộ Xây dựng đã quyết liệt thực hiện các quy định của Nghị định 08/2021/NĐ-CP ngày 28/01/2021 của Chính phủ, Nghị định số 24/2015/NĐ-CP ngày 27/02/2015 của Chính phủ, đảm bảo triển khai hiệu quả chủ trương của Đảng và Chính phủ nhằm góp phần phát triển kinh tế - xã hội chung của đất nước, giảm tai nạn giao thông. Tuy nhiên, để tiếp tục nâng cao hiệu lực, hiệu quả các quy định pháp luật về quản lý hoạt động đường thủy nội địa, đổi mới công tác quản lý nhà nước nhằm hợp với yêu cầu quản lý thực tế góp phần bảo đảm an ninh, giảm tai nạn giao thông, bảo vệ môi trường,... Bộ Xây dựng kiến nghị Chính phủ ban hành Nghị định quy định chi tiết và biện pháp thi hành một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa.

**2.2. Một số nội dung đề xuất sửa đổi, bổ sung**

Các nội dung thay đổi chính của dự thảo Nghị định so với Nghị định 08/2021/NĐ-CP ngày 28/01/2021 của Chính phủ, Nghị định số 24/2015/NĐ-CP ngày 27/02/2015 của Chính phủ.

a) Về tên dự thảo Nghị định: Nghị định "*Quy định chi tiết và biện pháp thi hành một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa*"

Ghép nội dung Nghị định số 24/2015/NĐ-CP và Nghị định 08/2021/NĐ-CP thành một Nghị định do Nghị định số 24/2015/NĐ-CP:

- Nội dung không còn nhiều nhưng trùng lặp nhiều với quy định tại Nghị định số 08/2021/NĐ-CP, cụ thể: Nghị định số 24/2015/NĐ-CP và Nghị định số 128/2018/NĐ-CP có 11 Điều trong đó: 02 điều là phạm vi và đối tượng điều chỉnh; 03 điều là hiệu lực thi hành, chuyển tiếp và tổ chức thực hiện; 06 điều quy định chi tiết. Tuy nhiên, 06 điều quy định chi tiết có (i) 04 điều có nội dung trùng lặp cơ bản với Nghị định số 08/2021/NĐ-CP, (ii) 02 điều không trùng lặp.

- Cần phải bổ sung các nội dung trong giải quyết TTHC về mẫu đơn và thực hiện TTHC trên Internet đối với việc giải quyết TTHC liên quan.

- Nghị định số 24/2015/NĐ-CP và Nghị định số 08/2021/NĐ-CP đều là 02 Nghị định quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành Luật Giao thông ĐTNĐ theo Điều 103.

Như vậy, việc ghép nội dung Nghị định số 24/2015/NĐ-CP và Nghị định số 128/2018/NĐ-CP là cần thiết để đồng bộ, thống nhất các quy định của các Nghị định liên quan tại 01 Nghị định nhằm tạo điều kiện thuận lợi nhất cho tổ chức, cá nhân liên quan triển khai thực hiện; ngoài ra, việc ghép các Nghị định như đề xuất sẽ có đủ căn cứ để trình ban hành Nghị định theo quy định (Điều 103 Luật Giao thông ĐTNĐ).

b) Phạm vi điều chỉnh: dự thảo Nghị định bổ sung điều chỉnh đối với: (1) Điều kiện hoạt động của cơ sở đóng mới, hoán cải, sửa chữa phục hồi phương tiện; (2) Phương án bảo đảm an toàn khi vận tải hàng hóa siêu trường, hàng hóa siêu trọng; trách nhiệm quản lý nhà nước trong hoạt động đường thủy nội địa.

c) Về thủ tục hành chính (TTHC): theo báo cáo của Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam các TTHC đã được Cục rà soát cắt giảm thành phần hồ sơ, thời gian thực hiện; đơn giản hóa về trình tự, thủ tục thực hiện TTHC theo yêu cầu của Thủ tướng Chính phủ, Bộ Xây dựng tính đến ngày 31/7/2024 (chưa hoàn thiện việc cắt giảm, đơn giản hóa TTHC nội bộ theo văn bản số 9311/BGTVT-VP ngày 27/8/2024, cụ thể: chưa bổ sung mẫu văn bản đề nghị của các Bộ: Công an, Quốc phòng trong các trường hợp đóng cảng, bến, khu neo đậu). Đồng thời, cũng đã cập nhật các nội dung theo yêu cầu của Đề án 06 về việc kiểm tra các giấy tờ đã có, đã cập nhật trên tài khoản định danh điện tử. và một số TTHC chuyển cơ quan thực hiện từ Chi cục Hàng hải Đường thủy về các Cảng vụ để sát với quản lý luồng tuyến.

d) Sửa đổi, bổ sung giải thích từ ngữ đối với bến thủy nội địa (khoản 6 Điều 3): Bến thủy nội địa là công trình độc lập có một cầu bến, tiếp nhận được phương tiện thủy nội địa Việt Nam có sức chở tối đa đến 750 tấn trọng tải hoặc phương tiện vận tải hành khách có sức chở tối đa đến 50 khách. Việc sửa đổi, bổ sung này xuất phát từ việc triển khai:

- Nhiệm vụ triển khai thực hiện quy định tại khoản 2 Mục III Quyết định 1829/QĐ-TTg ngày 31/10/2021 của Thủ tướng Chính phủ “…Từng bước nâng cấp các bến thủy nội địa có đủ điều kiện và phù hợp với quy hoạch lên thành cảng thủy nội địa…” một cách hiệu quả và đồng bộ về mặt pháp luật.

- Quy định “quy mô nhỏ” như Điều 13 Luật GTĐTNĐ là không rõ ràng đẫn đến khó triển khai thực hiện trong thực tế và hiện nay đã xuất hiện nhiều bến có quy mô đón tàu đến cả nghìn tấn dẫn đến các khái niệm về cảng, bến đã không còn ranh giới và tạo ra một số bất cập như:

+ Cạnh tranh không lành mạnh xuất phát từ giá trị đầu tư giữa bến thấp hơn so với cảng.

+ Không tận dụng được các ưu đãi đầu tư theo quy định của pháp luật về đầu tư, Thủ tướng Chính phủ do bến không được hưởng các chính sách ưu đãi.

+ Trên cả nước có 310 cảng, 6.274 bến (khoảng 1.902 bến không đủ điều kiện hoạt động theo quy định pháp luật). Như vậy, với quy định như cũ thì số lượng bến là manh mún, số lượng quá nhiều (gấp hơn 20 lần so với Cảng do chi phí đầu tư thấp hơn cảng, các điều kiện về an toàn thấp hơn cảng, ...), dàn trải trên các tuyến sông nhưng vẫn được thực hiện mọi hoạt động như cảng.

- Phá vỡ quy hoạch phát triển lĩnh vực đường thủy nội địa do Quyết định 1829/QĐ-TTg ngày 31/10/2021 của Thủ tướng Chính phủ chỉ quy hoạch đến cảng thủy nội địa, không chi tiết đến bến thủy nội địa, khu neo đậu nên trong quá trình thực hiện nhiều UBND tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương chỉ có “quy hoạch phương án phát triển giao thông” chung chung và đưa ra triển khai thực hiện (cả nước có 31/63 tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương chỉ “quy hoạch phương án phát triển giao thông” và lấy làm căn cứ để hoàn thiện các thủ tục cho bến hoạt động) và hậu quả là sau khoảng 5 năm khi chủ trương và quy hoạch sử dụng đất thay đổi đã có tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương (Hà Nam, Hòa Bình, Phú Thọ,…) thu hồi và tạo ra thiệt hại cho nhà đầu tư, lãng phí xã hội không đáng có.

- Tiêu chuẩn kỹ thuật Quốc gia TCVN 12250: 2018 (Cảng thủy nội địa - Công trình bến - Yêu cầu thiết kế) đã thực hiện được hơn 5 năm và có tính ổn định (đến nay chưa nhận được ý kiến phản hồi nào của tổ chức, cá nhân liên quan nên việc đưa quy định như dự thảo (bến tương được với cấp IV công trình bến cảng thủy nội địa trở xuống) lên Nghị định là hợp lý. Đồng thời, bổ sung quy định chuyển bến thủy nội địa thành cảng thủy nội địa và điều khoản chuyển tiếp một cách cụ thể, dễ ràng, không mất thêm chi phí cho hoạt động chuyển đổi này.

Như vậy, với mong muốn thuận lợi hơn trong công tác quản lý nhà nước về đường thủy nội địa và cạnh tranh, đảm bảo lĩnh vực đường thủy nội địa phát triển theo quy hoạch, bền vững, cũng như để nhà đầu tư cảng thủy nội địa yên tâm đầu tư một cách bài bản, quy mô theo quy hoạch,… với môi trường cạnh tranh lành mạnh thì việc phân biệt rõ cảng thủy nội địa với bến thủy nội địa như dự thảo Nghị định là cần thiết.

đ) Bổ sung quy định “Công trình kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa tạm (sau đây gọi là công trình tạm) là công trình phục vụ thi công có thời gian hoạt động đến khi hoàn thành việc thi công công trình; bến dân sinh, bến khách ngang sông, cảng bến hàng hóa phục vụ phát triển kinh tế - xã hội địa phương có thời gian hoạt động không quá 03 năm” và riêng mục công trình tạm (Điều 32, Điều 33) đối với công trình có quy mô là rất nhỏ chủ yếu hoạt động phi thương mại hoặc chỉ phục vụ cho thi công công trình chính, đào tạo, huấn luyện, sửa chữa, đăng kiểm phương tiện trong khoảng thời gian ngắn nên tác động xấu đến quy hoạch là rất hạn chế; quy định cụ thể việc thiết lập, công bố mở, đóng công trình với quy trình thủ tục đơn giản và phân cấp thẩm quyền về UBND cấp xã thực hiện.

Như vậy, với mong muốn tạo thuận lợi hơn cho tổ chức, cá nhân và phù hợp với yêu cầu thực tế phát sinh nhưng đã hạn chế được tác động xấu ở mức thấp nhất có thể trong công tác quản lý nhà nước thì quy định như dự thảo Nghị định là cần thiết, phù hợp với pháp luật về quy hoạch.

e) Thực tế, cả nước hiện có 31/63 địa phương có quy hoạch đến bến thủy nội địa (nhưng không đầy đủ), còn lại 31/63 địa phương chỉ có phương án phát triển giao thông chung trong quy hoạch nên còn để tồn tại nhiều bến không đủ điều kiện như: Hải Dương có 150 bến, Hải Phòng có 140 bến, Bắc Giang có 168 bến, Bắc Ninh có 123 bến, Nam Định có 117 bến, Long An có 76 bến, Cần Thơ có 42 bến, An Giang có 93 bến,…

Để từng bước đưa các bến thủy nội địa không phép vào quản lý, tạo công bằng kinh doanh giữa các cảng, bến thủy nội địa, bỏ quy định việc chuyển đổi bến thủy nội địa thành cảng thủy nội địa và quy định cụ thể trách nhiệm của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh, thành phố trong việc xóa bỏ bến không phép tại khoản 6 Điều 82, việc chuyển đổi bến thủy thành cảng thủy nội địa tại khoản 1 Điều 84.

g) Điều chỉnh quy định luồng quốc gia để phân cấp luồng đường thủy nội địa quốc gia đang quản lý chuyển thành luồng địa phương để Ủy ban nhân dân cấp tỉnh, thành phố quản lý nhằm triển khai thực hiện Nghị quyết số 04/NQ-CP ngày 10/01/2022 của Chính phủ về phân cấp.

h) Bỏ quy định lấy ý kiến Bộ Quốc phòng, Bộ Công an khi thực hiện thủ tục thỏa thuận thông số kỹ thuật xây dựng cảng; công bố mở/đóng cảng thủy nội địa đối với cảng thủy nội địa tiếp nhận phương tiện thủy nước ngoài (khoản 5 Điều 16) do việc lấy ý kiến này do trong quá trình xây dưng quy hoạch liên quan đến cảng thủy nội địa đã có tối thiểu 02 lần (Bộ Xây dựng, Văn phòng Chính phủ) lấy ý kiến về cảng thủy nội địa cho quy hoạch.

k) Bổ sung các quy định thiết lập kết cấu kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa tạm thời (Điều 32, 33) do nội dung được nhắc đến nhưng chưa có quy định TTHC để thực hiện và còn thiếu nội dung do thực tế đang có nhiều bất cập, gây tốn kém cho tổ chức, cá nhân liên quan như đào tạo, huấn luyện, sửa chữa, đăng kiểm phương tiện.

l) Chuyển các quy định về điều kiện kinh doanh cơ sở đóng mới, sửa chữa, hoán cải, phục hồi phương tiện và phương án vận tải hàng hóa siêu trường, siêu trọng quy định tại Nghị định số 24/2015/NĐ-CP và Nghị định số 128/2018/NĐ-CP để dự thảo tại Nghị định.

m) Bỏ TTHC cấp phép vào, rời cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu và sửa đổi hoạt động kiểm tra phương tiện sang hậu kiểm tại các điều của Chương VI nhưng vẫn đảm bảo tuân thủ quy định tại khoản 3, Điều 72 Luật Giao thông ĐTNĐ có quy định về nhiệm vụ, quyền hạn của Cảng vụ “Không cho phương tiện, tàu biển ra, vào cảng, bến thủy nội địa khi cảng, bến hoặc phương tiện, tàu biển không bảo đảm điều kiện an toàn, an ninh và bảo vệ môi trường hoặc cảng, bến không đủ điều kiện hoạt động theo quy định của pháp luật.”

n) Bổ sung các quy định tạm dừng hoạt động đối với cảng, bến thủy nội địa, khu neo đậu (Điều 24, 27), tạm dừng hoạt động công trình không thuộc kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa (Điều 41) do nội dung được nhắc đến tại Nghị định số 08/2021/NĐ-CP và Luật Giao thông ĐTNĐ nhưng chưa có quy định TTHC để thực hiện và việc bổ sung để thực hiện hậu kiểm theo quy định pháp luật nhằm đảm bảo an toàn giao thông đường thủy nội địa, đảm bảo việc tuân thủ pháp luật.

**III. ĐÁNH GIÁ TÍNH KHẢ THI CÁC QUY ĐỊNH CỦA NGHỊ ĐỊNH**

1. Việc xây dựng dự thảo Nghị định quy định chi tiết và biện pháp thi hành một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa để tiếp tục hoàn thiện hành lang pháp lý, tăng cường công tác quản lý hoạt động đường thủy nội địa.

2. Tiếp tục rà soát để thực hiện chủ trương cải cách thủ tục hành chính của Chính phủ, dự thảo Nghị định đã quy định cụ thể việc làm thủ tục trên môi trường Internet, đơn giản hóa thành phần trong hồ sơ nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho việc triển khai thực hiện thủ tục hành chính thông với mục tiêu giảm thời gian thực hiện, giảm chi phí và minh bạch, hạn chế tiêu cực trong việc thực hiện.

3. Việc triển khai xây dựng dự thảo Nghị định thay thế phù hợp 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 đẩy mạnh phân cấp, phân quyền trong quản lý nhà nước; Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật; Luật Giao thông đường thủy nội địa và các chủ trương liên quan của Chính phủ về quản lý chặt chẽ hoạt động vận tải để đảm bảo an toàn giao thông. Chính vì vậy, các nội dung nêu tại dự thảo Nghị định là hoàn toàn phù hợp và khả thi.

Trên đây là báo cáo việc thi hành pháp luật liên quan đến dự thảo Nghị định quy định chi tiết và biện pháp thi hành một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa (*thay thế Nghị định 08/2021/NĐ-CP ngày 28/01/2021 của Chính phủ, Nghị định 06/2024/NĐ-CP ngày 25/01/2024 của Chính phủ, Điều 2 Nghị định số 54/2022/NĐ-CP ngày 22/8/2022 của Chính phủ, Nghị định số 24/2015/NĐ-CP ngày 27/02/2015 của Chính phủ và Điều 3 Nghị định số 128/2018/NĐ-CP ngày 24/9/2018 của Chính phủ*), Bộ Xây dựng kính báo cáo./.

|  |  |
| --- | --- |
| ***Nơi nhận***:- Như trên;- Bộ trưởng (để b/c);- Vụ Pháp chế;- Cục HH và ĐT Việt Nam;- Lưu: VT, KCHT | **KT. BỘ TRƯỞNG****THỨ TRƯỞNG****Trần Hồng Minh** |