**BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**

**DỰ THẢO**

**ngày 18.8.2021**

**ĐỀ ÁN**

**PHÂN CẤP TỔ CHỨC VÀ QUẢN LÝ VẬN TẢI**

**CHO ĐỊA PHƯƠNG TRONG CÁC LĨNH VỰC VẬN TẢI**

***Hà Nội, tháng 8 năm 2021***

**ĐỀ ÁN**

**Phân cấp tổ chức và Quản lý vận tải cho địa phương**

**trong các lĩnh vực vận tải**

Để nâng cao hiệu lực, hiệu quả và huy động tối đa các nguồn lực đầu tư phát triển, tạo bước đột phá về hoạt động vận tải theo tinh thần Nghị quyết Đại hội XIII của Đảng; Triển khai thực hiện ý kiến chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ Phạm Minh Chính tại Thông báo Kết luận số 92/TB-VPCP ngày 03/5/2021 của Văn phòng Chính phủ và chỉ đạo của Bộ GTVT chỉ đạo của Bộ trưởng tại Thông báo số 168/TB-BGTVT ngày 19/05/2021, Văn bản số 4566/BGTVT-VP ngày 21/5/2021, Văn bản số 4664/BGTVT-VT ngày 24/5/2021, Thông báo số 185/TB-BGTVT ngày 31/5/2021, Thông báo số 188/TB-BGTVT ngày 01/6/2021, Bộ GTVT đã dự thảo Đề án **“Phân cấp tổ chức và Quản lý vận tải cho địa phương trong các lĩnh vực vận tải”** với các nội dung chính như sau:

**Phần I**

**SỰ CẦN THIẾT CỦA ĐỀ ÁN**

Trên cơ sở các mục tiêu, đột phá chiến lược nhằm phát triển KT-XH giai đoạn 2021-2030, Văn kiện Đại hội lần thứ XIII của Đảng đã xác định phương hướng, nhiệm vụ, giải pháp nhằm hoàn thiện thể chế kinh tế thị trường, trong đó tập trung “*Đổi mới mạnh mẽ phân cấp, phân quyền, ủy quyền và nâng cao hiệu quả phối hợp trong công tác lãnh đạo, chỉ đạo, điều hành…. Đổi mới phân cấp NSNN, phân định rõ nguồn thu, nhiệm vụ chi của các cấp ngân sách theo hướng tăng cường vai trò chủ đạo của NSTW, đồng thời bảo đảm tính tự chủ, tự chịu trách nhiệm, khuyến khích và thúc đẩy đổi mới sáng tạo của chính quyền địa phương*[[1]](#footnote-1)”.

**1. Sự cần thiết đối với vận tải đường bộ**

Trước sự phát triển không ngừng của lực lượng vận tải đường bộ, số lượng đơn vị, phương tiện và lao động trong lĩnh vực này ngày càng tăng cao, trong khi quan điểm, mục tiêu, các phương pháp, cách thức quản lý đang có sự thay đổi một cách căn bản tương ứng với tốc độ phát triển của lực lượng vận tải. Tuy nhiên, mức độ thay đổi còn chậm do nguồn lực đầu tư để xây dựng các công cụ quản lý còn nhiều hạn chế. Hoạt động kinh doanh vận tải đường bộ trong thời gian qua còn gặp nhiều khó khăn, số lượng đơn vị kinh doanh vận tải nhiều nhưng chủ yếu có quy mô nhỏ và vừa, tỷ lệ doanh nghiệp có quy mô nhỏ chiếm gần 80% trên tổng số doanh nghiệp kinh doanh vận tải, vì vậy việc định hướng phát triển gặp rất nhiều khó khăn, sự manh mún, nhỏ lẻ, tùy tiện trong hoạt động làm giảm hiệu quả, sức cạnh tranh của từng đơn vị nói riêng và của cả ngành vận tải đường bộ nói chung.

Để khắc phục những mặt tồn tại, hạn chế nhằm thúc đẩy sự phát triển của lực lượng vận tải đường bộ một cách ổn định, theo hướng hiện đại, hiệu quả, đảm bảo an toàn với chất lượng dịch vụ ngày càng cao đáp ứng được yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội của đất nước thì cần thiết phải có sự góp sức, phối hợp đồng bộ của nhiều cấp, nhiều ngành và của chính các đơn vị hoạt động kinh doanh vận tải đường bộ. Trong đó, trước hết cần đổi mới công tác quản lý vận tải đường bộ theo hướng hiện đại nhằm tăng cường, nâng cao hiệu lực, hiệu quả công tác quản lý nhà nước ở cả trung ương và địa phương, cũng như đổi mới công tác quản lý tại các đơn vị kinh doanh vận tải.

Trong bối cảnh đó, việc phân cấp, phân quyền kết hợp với rà soát, cắt giảm điều kiện kinh doanh nhằm mục tiêu tạo quyền tự chủ, sáng tạo, phát huy tính năng động, tăng hiệu lực, hiệu quả của cơ quan quản lý nhà nước ở trung ương và địa phương; đồng thời phân định rõ trách nhiệm trong việc thi hành công vụ đối với từng nội dung cụ thể, từ đó đưa ra các chính sách và cơ chế giám sát đảm bảo việc thực thi công vụ được hiệu quả, công khai, minh bạch và tạo động lực cho sự phát triển của doanh nghiệp.

Như vậy, việc nghiên cứu xây dựng đề án “Phân cấp tổ chức và Quản lý vận tải cho địa phương trong các lĩnh vực vận tải” là cần thiết, tạo tiền đề thúc đẩy vận tải đường bộ phát triển theo hướng hiện đại, đạt được hiệu quả kinh tế và xã hội ngày càng cao, nhằm đáp ứng yêu cầu nâng cao sức cạnh tranh, hội nhập quốc tế và khu vực, phù hợp với định hướng công nghiệp hóa, hiện đại hóa theo tinh thần Nghị quyết lần thứ XIII của Đảng.

**1.1. Cơ sở pháp lý**

- Hiến pháp nước cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam năm 2013;

- Luật Tổ chức Chính phủ năm 2015;

- Luật Tổ chức Chính quyền địa phương 2015;

- Luật Giao thông đường bộ năm 2008;

- Nghị quyết số 99/2020/NQ-CP ngày 24/6/2020 của Chính phủ về đẩy mạnh phân cấp quản lý nhà nước theo ngành, lĩnh vực;

- Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày CP ngày 17/10/2020 của Chính phủ; Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT ngày 29/5/2020 của Bộ trưởng Bộ GTVT; Thông tư số 02/2021/TT-BGTVT ngày 04/02/2021.

- Thông tư 12/2020/TT-BGTVT ngày 29/5/2020 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ.

- QCVN 43: 2012/BGTVT do Tổng cục Đường bộ Việt Nam soạn thảo, Bộ Khoa học và Công nghệ thẩm định, Bộ Giao thông vận tải ban hành theo Thông tư số 48/2012/TT-BGTVT ngày 15 tháng 11 năm 2012.

- QCVN 45:2012/BGTVT do Tổng cục Đường bộ Việt Nam soạn thảo, Bộ Khoa học và Công nghệ thẩm định, Bộ Giao thông vận tải ban hành theo Thông tư số 49/2012/TT-BGTVT ngày 12 tháng 12 năm 2012.

- Hiệp định tạo điều kiện thuận lợi cho phương tiện cơ giới đường bộ qua lại biên giới giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ nước Cộng hòa dân chủ nhân dân Lào ký ngày 23/4/2009.

- Nghị định thư thực hiện Hiệp định tạo điều kiện thuận lợi cho phương tiện cơ giới đường bộ qua lại biên giới giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ nước Cộng hòa dân chủ nhân dân Lào ký ngày 15/9/2010.

- Thông tư số 88/2014/TT-BGTVT ngày 31/12/2014 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn thực hiện một số điều của Hiệp định và Nghị định thư thực hiện Hiệp định tạo điều kiện thuận lợi cho phương tiện cơ giới đường bộ qua lại biên giới giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ nước Cộng hòa dân chủ nhân dân Lào.

- Hiệp định vận tải đường bộ giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ Hoàng gia Campuchia ký ngày 01/6/1998.

- Nghị định thư thực hiện Hiệp định vận tải đường bộ giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ Hoàng gia Campuchia ký ngày 10/10/2005.

- Nghị định thư về việc sửa đổi Nghị định thư thực hiện Hiệp định giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ Vương quốc Campuchia được ký ngày 26/02/2019.

- Thông tư số 39/2015/TT-BGTVT ngày 31/7/2015 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn thi hành một số điều của Hiệp định và Nghị định thư thực hiện Hiệp định vận tải đường bộ giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ Hoàng gia Campuchia.

- Thông tư số 47/2019/TT-BGTVT ngày 28/11/2019 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 39/2015/TT-BGTVT ngày 31/7/2015 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.

- Hiệp định vận tải đường bộ giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ nước Cộng hòa nhân dân Trung Hoa ký ngày 22/11/1994.

- Nghị định thư về việc sửa đổi Hiệp định vận tải đường bộ giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ nước Cộng hòa nhân dân Trung Hoa ký ngày 11/10/2011.

- Nghị định thư thực hiện Hiệp định vận tải đường bộ giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ nước Cộng hòa nhân dân Trung Hoa ký ngày 11/10/2011.

 - Thỏa thuận giữa Bộ Giao thông vận tải nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Bộ Giao thông vận tải nước Cộng hòa nhân dân Trung Hoa về xây dựng chế độ giấy phép vận tải đường bộ quốc tế ký ngày 30/5/2012.

- Thông tư số 23/2012/TT-BGTVT ngày 29/6/2012 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn thực hiện Hiệp định, Nghị định thư về vận tải đường bộ giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ nước Cộng hòa nhân dân Trung Hoa.

- Thông tư số 29/2020/TT-BGTVT ngày 30/10/2020 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 23/2012/TT-BGTVT ngày 29/6/2012 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn thực hiện Hiệp định, Nghị định thư về vận tải đường bộ giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ nước Cộng hòa nhân dân Trung Hoa.

- Bản ghi nhớ giữa Chính phủ các nước Vương quốc Campuchia, Cộng hòa dân chủ nhân dân Lào và Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam về vận tải đường bộ ký ngày 17/01/2013.

- Thông tư số 63/2013/TT-BGTVT ngày 31/12/2013 hướng dẫn thực hiện một số điều của Bản ghi nhớ giữa Chính phủ các nước Vương quốc Campuchia, Cộng hòa dân chủ nhân dân Lào và Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam về vận tải đường bộ để tổ chức và quản lý hoạt động vận tải đường bộ giữa các nước Campuchia, Lào và Việt Nam.

- Thông tư số 20/2020/TT-BGTVT ngày 17/9/2020 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều Thông tư số 63/2013/TT-BGTVT ngày 31/12/2013 hướng dẫn thực hiện một số điều của Bản ghi nhớ giữa Chính phủ các nước Vương quốc Campuchia, Cộng hòa dân chủ nhân dân Lào và Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam về vận tải đường bộ để tổ chức và quản lý hoạt động vận tải đường bộ giữa các nước Campuchia, Lào và Việt Nam.

- Thỏa thuận giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam, Chính phủ nước Cộng hòa dân chủ nhân dân Lào và Chính phủ Vương quốc Thái Lan về hoạt động vận tải du lịch đường bộ ký ngày 02/11/2007.

- Hiệp định về Tạo thuận lợi cho vận chuyển hàng hoá và người qua lại biên giới các nước Tiểu vùng Mê Công mở rộng (Hiệp định GMS) ký ngày 26 tháng 11 năm 1999 tại Viêng Chăn, được sửa đổi ngày 30 tháng 4 năm 2004 tại Phnôm Pênh, Campuchia và các Nghị định thư kèm theo.

- Thông tư số 29/2009/TT-BGTVT 17/11/2009 của Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn thực hiện một số điều của Hiệp định tạo thuận lợi vận tải người và hàng hóa qua lại biên giới giữa các nước tiểu vùng Mê Công mở rộng.

- Thông tư số 89/2014/TT-BGTVT ngày 31/12/2014 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 29/2009/TT-BGTVT ngày 17 tháng 11 năm 2009 của Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn thực hiện một số điều của Hiệp định tạo thuận lợi vận tải người và hàng hóa qua lại biên giới giữa các nước tiểu vùng Mê Công mở rộng.

- Hiệp định khung ASEAN về tạo điều kiện thuận lợi cho hàng hóa quá cảnh ký ngày 16/12/1998.

- Hiệp định khung ASEAN về Tạo thuận lợi Vận tải hành khách qua biên giới bằng phương tiện giao thông đường bộ ký ngày 13/10/2017.

**1.2. Cơ sở thực tiễn**

- Hiện nay, đã thực hiện phân cấp toàn diện công tác quản lý hoạt động vận tải đường bộ và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ cho các Sở GTVT địa phương, bao gồm cả việc tiếp nhận, giải quyết các thủ tục hành chính về cấp giấy phép kinh doanh vận tải, cấp phù hiệu biển hiệu và đăng ký khai thác tuyến cố định. Qua theo dõi, việc phân cấp đã góp phần thúc đẩy sự phát triển của doanh nghiệp, khuyến khích các doanh nghiệp đầu tư, đổi mới phương tiện để nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải; đồng thời, góp phần tăng cường tính chủ động, minh bạch, tăng hiệu lực, hiệu quả của công tác quản lý nhà nước.

- Việc phân cấp trong lĩnh vực vận tải đường bộ đã góp phần phát huy quyền tự chủ, tự chịu trách nhiệm của Sở Giao thông vận tải địa phương trong việc thực hiện nhiệm vụ quản lý nhà nước trên địa bàn theo quy định của pháp luật; giải quyết kịp thời các thủ tục hành chính và phục vụ tốt hơn các yêu cầu của doanh nghiệp và người dân, giảm chi phí đi lại của đơn vị kinh doanh vận tải trên địa bàn địa phương.

**1.3. Kinh nghiệm quốc tế hoặc kinh nghiệm các nội dung đã phân cấp cho địa phương**

**1.3.1. Kinh nghiệm phân cấp quản lý vận tải đường bộ tại Thái Lan**

1.3.1.1. *Vận tải hành khách bằng xe ô tô*

a). Các loại hình vận tải

Thái Lan phân các loại hình vận tải thành 4 loại gồm: tuyến cố định, xe hợp đồng, xe taxi và xe vận tải hàng hóa.

- Vận tải hành khách tuyến cố định có 4 loại: tuyến xe buýt nội thị Băng Cốc; tuyến xe buýt ngoại thành; tuyến xe buýt liên tỉnh và tuyến xe buýt ngoài phạm vi Thủ đô Băng Cốc.

+ Tuyến cố định được hình thành do cơ quan quản lý nhà nước đề xuất hoặc do hành khách đề xuất hoặc do chính đơn vị kinh doanh vận tải đề xuất.

Các doanh nghiệp muốn tham gia khai thác tuyến phải đăng ký với Cục Vận tải mặt đất Thái Lan và phải qua đấu thầu khai thác tuyến.

b). Giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô

- Quy trình cấp GPKDVT:

+ Bước 1: Đơn vị nộp Đơn xin cấp GPKDVT;

+ Bước 2: Cơ quan QLNN kiểm tra, đánh giá hồ sơ xin cấp GPKDVT

+ Bước 3: Trình hồ sơ lên Uỷ ban trung ương về kiểm soát giao thông đường bộ.

+ Bước 4: Cấp GPKDVT nếu đơn vị đủ điều kiện cấp theo quy định

- Thời hạn GPKDVT hành khách bằng xe ô tô: 07 năm.

- Cá nhân không được tham gia hoạt động kinh doanh vận tải hành khách bằng xe ô tô.

- Lệ phí cấp GPKDVT đối với doanh nghiệp là 1.500 Baht; đối với cá nhân là 500 Baht.

c). Người điều hành vận tải:không quy định điều kiện

d). Điều kiện kinh doanh vận tải hành khách bằng xe ô tô*:*

- Tiêu chuẩn về phương tiện rất khắt khe; trong quá trình vận hành phải lắp đặt TBGSHT.

- Người lái xe phải có chứng chỉ hoàn thành Chương trình đào tạo lái xe kinh doanh vận tải.

đ). Bến xe: được quản lý bởi Cục Vận tải mặt đất Thái Lan hoặc chính quyền địa phương hoặc doanh nghiệp tư nhân.

*1.3.1.2.Vận tải hành khách bằng xe taxi*

- Phương tiện vận chuyển: xe ô tô 4 bánh (tối đa 07 chỗ) và xe mô tô.

- Người lái xe: phải mặc đồng phục.

- Xe taxi: phải lắp đồng hồ tính tiền và TBGSHT; mọi thông tin kết nối về trung tâm quản lý điều hành xe.

- Quy trình đăng ký kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi:

+ Bước 1: Doanh nghiệp nộp hồ sơ đăng ký về Cục Vận tải mặt đất Thái Lan.

+ Bước 2: Lắp đặt các trang thiết bị theo yêu cầu của Cục Vận tải mặt đất Thái Lan.

+ Bước 3: Kiểm tra và đăng ký xe.

*1.3.1.3.Về kinh doanh vận tải hàng hóa*

- Phương tiện vận tải hàng hóa được phân thành 9 loại.

- Biển kiểm soát xe kinh doanh vận tải được phân biệt với xe không kinh doanh vận tải. Biển số xe kinh doanh là màu vàng, biển số xe không kinh doanh là màu trắng.

- Tổng số đơn vị kinh doanh vận tải hàng hóa là 21.586 xe với 287.066 xe; tổng số xe tải cá nhân là 783.523 xe.

- Có 5 chủ thể tham gia kinh doanh vận tải hàng hóa. Điều kiện kinh doanh áp dụng cho các chủ thể là khác nhau, trong đó đối với chủ thể là Công ty TNHH thì phải có tối thiểu 50% vốn sở hữu của Công ty Thái Lan).

- Thời gian làm thủ tục cấp đăng ký kinh doanh trung bình là 5h15p.

*1.3.1.4.Vấn đề quản lý xe Uber và Grab tại Thái Lan*

- Theo quy định hiện hành thì Thái Lan không cấm các xe kinh doanh vận tải sử dụng phầm mềm ứng dụng trên điện thoại như Uber, Grab để thực hiện việc kinh doanh vận tải; chỉ cấm các xe cá nhân sử dụng phần mềm Uber hoạt động. Xe cá nhân muốn sử dụng phần mềm để vận chuyển hành khách (có thu tiền) sẽ phải đăng ký kinh doanh và được cấp biển số màu vàng.

- Tại Thái Lan cũng đang gặp khó khăn trong việc quản lý đối với Uber, Grab. Hiện Bộ GTVT Thái Lan đang nghiên cứu để đưa ra các quy định để quản lý hoạt động đối với Uber và Grab trong thời gian tới.

- Thái Lan có quy định nếu phát hiện xe chưa đăng ký kinh doanh vận tải tham gia vào Uber, Grab sẽ bị phạt 2.000 baht.

*1.3.1.5. Một số quy định đối với phương tiện và lái xe kinh doanh vận tải*

a).Về quản lý phương tiện: Xe kinh doanh vận tải sẽ được cấp biển màu vàng để phân biệt với xe không kinh doanh vận tải và xe cá nhân. Việc phân biệt giữa các loại hình kinh doanh vận tải thể hiện bằng các chữ, ký tự trên biển.

b). Về quản lý lái xe

- Điều kiện về giấy phép của lái xe kinh doanh vận tải: phải có 2 loại GPLX

+ GPLX phổ thông.

+ GPLX kinh doanh vận tải.

- GPLX kinh doanh vận tải có 4 hạng: hạng 1 (dưới 3,5 tấn và dưới 20 người); hạng 2 (trên 3,5 tấn và trên 20 người); hạng 3 (xe đầu kéo); hạng 4 (xe vận chuyển hàng nguy hiểm, hàng dễ cháy nổ). Tương ứng với mỗi một hạng GPLX kinh doanh vận tải có một chương trình đào tạo cụ thể.

- Lái xe kinh doanh vận tải phải có thẻ định danh. Việc này giúp quản lý được thông tin người lái xe tương ứng với từng loại phương tiện (được thể hiện bằng hình ảnh in trên mặt sau của thẻ định danh).

*1.3.1.6. Tiêu chí đánh giá chất lượng dịch vụ vận tải*

Đánh giá chất lượng dịch vụ vận tải hàng hóa qua các tiêu chí sau:

+ Cơ cấu tổ chức của đơn vị kinh doanh vận tải

+ Công tác quản lý, điều hành hoạt động vận tải.

+ Về phương tiện vận tải.

+ Quy trình giải quyết phản ánh của khách hàng.

**1.3.2. Kinh nghiệm quản lý vận tải đường bộ tại Hàn Quốc**

*1.3.2.1. Hệ thống văn bản quy phạm pháp luật quy định về hoạt động kinh doanh vận tải bằng xe ô tô của Hàn Quốc*

Hệ thống văn bản quy phạm pháp luật quy định về kinh doanh vận tải bằng xe ô tô gồm: Luật quản lý phương tiện cơ giới đường bộ, Luật vận tải hành khách đường bộ, Luật kinh doanh vận tải hàng hóa đường bộ. Cụ thể như sau:

a.) Luật quản lý phương tiện cơ giới đường bộ

Mục đích nhằm quản lý phương tiện cơ giới có hiệu quả và đảm bảo hiệu suất và độ an toàn của xe có động cơ và qua đó thúc đẩy phúc lợi công cộng.

Nội dung quy định các vấn đề liên quan đến việc đăng ký, tiêu chuẩn an toàn, tự xác thực, sửa chữa khuyết tật sản xuất, kiểm tra, bảo trì, kiểm tra xe cơ giới, và động cơ kinh doanh quản lý xe…

b.) Luật kinh doanh vận tải hành khách

Mục đích quy định là để thúc đẩy phúc lợi công cộng bằng việc thiết lập trật tự trong dịch vụ vận tải hành khách và nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải hành khách và sự phát triển chung của các dịch vụ vận tải hành khách.

Nội dung quy định các vấn đề liên quan đến kinh doanh vận tải hành khách, cho thuê phương tiện chở khách, bến xe, đại lý vận tải hành khách, trách nhiệm của các bên có liên quan , các hiệp hội…

c.) Luật kinh doanh vận tải hàng hóa

Mục đích các quy định nhằm tạo điều kiện cho việc quản lý của nhà nước; hiêu quả kinh doanh của doanh nghiệp và đảm bảo yêu cầu lưu thông của hàng hóa.

Nội dung quy định về kinh doanh vận tải hàng hóa, giấy phép kinh doanh vận tải, đại lý vận tải, nhượng quyền kinh doanh và thông tin trong vận tải hàng hóa, bảo hiểm hàng hóa, quản lý.

*1.3.2.2. Về các loại hình kinh doanh vận tải*

- Hàn Quốc hiện phân chia thành các loại hình gồm: tuyến vận tải cố định (gồm: tuyến express và tuyến thông thường); xe buýt (xe buýt nội thị, xe buýt kết nối nội thành và ngoại thành, xe buýt nông thôn); xe taxi; xe du lịch và xe vận tải hàng hóa.

- Hành khách có thể dùng một loại thẻ từ để đi lại liên thông giữa các loại hình vận tải hành khách (bao gồm tàu điện ngầm, xe buýt, xe tuyến cố định, taxi) trên toàn quốc.

*1.3.2.3. Các quy định về điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô*

- Quy định về quy mô doanh nghiệp:

+ Đối với tuyến cố định: thành phố lớn phải có 40 xe; nông thôn 10 xe; đô thị nhỏ 30 xe.

+ Đối với xe du lịch: thành phố lớn phải có 20 xe trở lên, đô thị nhỏ phải có 10 xe.

+ Đối với xe taxi: thành phố lớn phải có 50 xe; nông thôn 10 xe; đô thị nhỏ 30 xe.

- Quy định về người điều hành vận tải: Theo quy định của Hàn Quốc, một số đối tượng doanh nghiệp phải có người phụ trách về ATGT. Người phụ trách về ATGT phải vượt qua kỳ thi và được cấp chứng chỉ do Bộ GT đất đai Hàn Quốc tổ chức. Người phụ trách về ATGT sẽ quản lý 11 lĩnh vực trong đơn vị kinh doanh vận tải.

- Quy định về bộ phận quản lý, theo dõi điều kiện an toàn giao thông: đơn vị kinh doanh vận tải phải có người phụ trách về an toàn giao thông. Người phụ trách ATGT cần có 04 loại chứng chỉ: chứng chỉ phân tích tai nạn giao thông; chứng chỉ an toàn giao thông; chứng chỉ nhà quản lý công nghệ giao thông; chứng chỉ nhà quản lý an toàn giao thông.

Nếu đơn vị kinh doanh vận tải có trên 2 xe tải thì phải có người phụ trách về an toàn giao thông; dưới 2 xe không yêu cầu phải có người phụ trách về ATGT.

- Quy định về thời gian lái xe liên tục: Lái xe không được điều khiển xe liên tục quá 4h, thời gian nghỉ giữa 2 lần lái xe 4h là 30 phút.

- Quy định đối với lái xe kinh doanh vận tải:

\*) Để được lái xe kinh doanh vận tải phải đủ các điều kiện sau:

+ Lái xe phải từ 20 tuổi trở lên;

+ Phải có 02 năm kinh nghiệm và tập huấn nghiệp vụ thực hành 16 giờ;

+ Phải có GPLX phổ thông.

+ Phải qua kỳ thi sát hạch đạt được 60/100 điểm

+ Phải được tập huấn kỹ năng điều khiển xe tối thiểu 16 giờ. Phải được tập huấn quy định về an toàn giao thông tối thiểu 08 giờ do cơ quan an toàn giao thông đào tạo và cấp.

Trường hợp muốn tham gia lái xe tải thì phải có GPLX kinh doanh vận tải và hàng năm phải thực hiện đào tạo lại.

+ Lái xe phải bắt buộc đạo tạo lại 1 năm 1 lần.

\*) Về tiêu chuẩn sức khỏe của lái xe: Theo quy định hiện hành, đơn vị kinh doanh vận tải kiểm tra sức khỏe định kỳ của người lao động. Đối với người lái xe, kiểm tra 1 năm 1 lần theo pháp luật; đối với lao động bình thường khác, kiểm tra 2 năm 1 lần.

Nội dung kiểm tra sức khỏe người lái xe: kiểm tra về khả năng nhận biết về dự đoán tình huống …

Lái xe tải trước khi lái xe phải kiểm tra nồng độ cồn (có uống rượu hay không).

- Quy định về nơi đỗ xe: đơn vị kinh doanh vận tải phải có nơi đỗ xe phù hợp về kích thước phương tiện (chiều dài, chiều rộng của xe).

- Về niên hạn sử dụng xe: không có quy định.

- Quy định về quản lý phương tiện: Trước đây, theo quy định của Hàn Quốc, biển xe gồm 3 màu: màu trắng hoặc màu xanh (đối với xe phi thương mại) và màu vàng (đối với xe kinh doanh vận tải). Tuy nhiên, theo quy định hiện tại thì biển xe chỉ gồm 2 màu: màu trắng (đối với xe phi thương mại) và màu vàng (đối với xe kinh doanh vận tải). Do vậy vẫn còn tồn tại một số xe phi thương mại có biển số màu xanh. Biển kiểm soát xe do Chính quyền địa phương cấp.

+ Chu kỳ đăng kiểm phương tiện: phương tiện mới đăng kiểm lần đầu có thời hạn 3 năm. Chu kỳ đăng kiểm tiếp theo tiếp theo là 1 năm/lần

+ Công tác kiểm tra phương tiện giữa 2 kỳ đăng kiểm: chỉ có hệ thống kiểm tra khí thải trên đường; không có hệ thống kiểm tra các nội dung khác.

- Quy định về dán phù hiệu: xe kinh doanh vận tải (xe thương mại) phải dán tem (phù hiệu) do chính quyền địa phương cấp.

- Quy định về lắp đặt thiết bị giám sát đối với xe kinh doanh vận tải:

+ Đối với xe kinh doanh vận tải có trọng tải từ 1 tấn trở lên bắt buộc có giám sát tốc độ, hành trình, thời gian lái xe liên tục.

+ Thiết bị giám sát hành trình GPS: xe kinh doanh vận tải phảo có TBGSHT. Cơ quan an toàn giao thông (trực thuộc Bộ GTVT) quản lý, theo dõi các nội dung của TBGSHT (tốc độ, hành trình, thời gian lái xe…).

*1.3.2.4. Về kinh doanh vận tải khách tuyến cố định*

- Doanh nghiệp được đề nghị mở tuyến, đăng ký khai thác tuyến với Bộ Giao thông và đất đai Hàn Quốc. Mỗi tuyến chỉ có tối đa 02 doanh nghiệp được khai thác. Doanh nghiệp muốn mở tuyến mới phải gửi hồ sơ đến Bộ Giao thông và đất đai Hàn Quốc và phải được sự đồng ý của Hiệp hội vận tải Hàn Quốc.

- Hiện nay, Chính phủ Hàn Quốc đang dừng không cho phép mở thêm tuyến mới và không cho phép bổ sung thêm doanh nghiệp vận tải vào khai thác các tuyến cố định.

- Tổng số tuyến cố định Express của Hàn Quốc là 8 tuyến.

*1.3.2.5. Về kinh doanh vận tải khách bằng xe buýt*

Hàn Quốc có hệ thống vận tải khách công cộng bằng xe buýt phát triển. Hệ thống xe buýt tại Soeul được phân thành 3 loại và có màu sắc khác nhau để phân biệt:

*1.3.2.6. Thủ tục cấp giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô (GPKDVT)*

- Thời hạn GPKDVT: 05 năm; sau 05 năm xin cấp lại.

- Cơ quan cấp giấy phép kinh doanh: Bộ GTVT ủy nhiệm cho các địa phương.

- Thu hồi GPKDVT trong các trường hợp: lái xe không có GPLX kinh doanh vận tải; đơn xin cấp GPKDVT không đúng.

Các đơn vị kinh doanh vận tải có thể chuyển nhượng quyền sở hữu giấy phép kinh doanh vận tải đã được cấp cho đơn vị khác.

*1.3.2.7. Về việc quản lý hoạt động của xe Uber hoặc Grab.*

Cấm xe cá nhân (xe không kinh doanh vận tải) ứng dụng phần mềm Uber, Grap hoạt động kinh doanh vận tải. Toàn bộ xe taxi của Thủ đô Soeul đang ứng dụng phần mềm Kakao, cước tính theo đồng hồ tính tiền. Hàn Quốc không cấm việc ứng dụng công nghệ vào hoạt động vận tải. Tuy nhiên, Uber và Grab vẫn chưa được phép hoạt động chính thức tại Hàn Quốc.

*1.3.2.8. Về kinh doanh vận tải hàng hóa*

- Một số điều kiện đối với hoạt động kinh doanh vận tải hàng hóa:

+ Doanh nghiệp phải có tối thiểu 01 xe tải trở lên

+ Vốn phải có 100.000 đô trở lên (trừ trường hợp có 1 xe).

+ Không cần văn phòng đối với trường hợp 1 xe.

+ Phải có vị trí đỗ xe phù hợp với loại xe.

+ Doanh nghiệp dưới 20 xe không cần thiết phải có người phụ trách về an toàn giao thông; doanh nghiệp có 20 xe trở lên phải có người phụ trách về an toàn giao thông và phải có các chứng chỉ:

\* Chứng chỉ phân tích tai nạn giao thông

\* Chứng chỉ ATGT

\* Chứng chỉ nhà quản lý ATGT

\* Chứng chỉ quản lý doanh nghiệp giao thông

- Cơ quan cấp giấy phép là Chủ tịch huyện, TP trực thuộc tỉnh.

**1.3.3. Kinh nghiệm quản lý vận tải tại Nhật Bản**

*1.3.3.1. Hệ thống văn bản quy phạm pháp luật*

Nhật Bản có Luật giao thông đường bộ và Luật vận tải đường bộ, Luật Bến xe điều chỉnh và quản lý hoạt động kinh doanh vận tải đường bộ; không áp dụng đối với hoạt động vận chuyển nội bộ.

*1.3.3.2. Về các loại hình kinh doanh vận tải*

Nhật Bản hiện phân chia thành các loại hình gồm: tuyến xe buýt công cộng; tuyến xe buýt cao tốc (tuyến cố định); xe taxi; xe du lịch (hợp đồng) và xe vận tải hàng hóa.

*1.3.3.3. Các quy định về điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô*

- Quy định về quy mô doanh nghiệp:

+ Doanh nghiệp tham gia kinh doanh vận tải hành khách, hàng hoá phải có tối thiểu 05 xe.

+ Doanh nghiệp phải có 50% vốn chủ sở hữu mới được tham gia đăng ký kinh doanh vận tải bằng xe ô tô.

- Quy định về phương tiện:

+ Doanh nghiệp phải có đủ số lượng phương tiện mới được đăng ký kinh doanh vận tải; sau khi có phương tiện, doanh nghiệp sẽ lập hồ sơ đăng ký đến cơ quan có thẩm quyền để xin giấy phép kinh doanh vận tải. Cơ quan quản lý chuyên ngành vận tải cấp tỉnh, thành phố tiếp nhận hồ sơ đăng ký và thực hiện cấp giấy phép kinh doanh cho doanh nghiệp và cấp biển số cho các xe đăng ký. Phương tiện được cấp biển số theo loại hình kinh doanh đã đăng ký.

+ Phương tiện kinh doanh có màu biển số và ký hiệu trên biển số khác với xe cá nhân, loại hình kinh doanh khác nhau thì ký hiệu trên biển số là khác nhau. Trường hợp phương tiện thay đổi loại hình kinh doanh sẽ làm thủ tục đăng ký và được cấp biển số mới theo loại hình đăng ký.

+ Phương tiện phải được kiểm tra định kỳ theo chu kỳ 3 tháng hoặc 1 năm tuỳ theo tuổi xe.

+ Trước khi tham gia hoạt động kinh doanh vận tải (trước ngày làm việc), người lái xe phải thực hiện kiểm tra phương tiện (về trang thiết bị trên xe, hệ thống phanh, kiểm tra lốp xe, hệ thống chống đông dầu, thùng dầu,….) và phải tích vào biên bản kiểm tra, sau đó nộp lại cho bộ phận điều độ để nhận lệnh vận chuyển.

- Quy định về người điều hành vận tải: Theo quy định của Nhật Bản, doanh nghiệp phải có người điều hành vận tải, số lượng người điều hành theo tỷ lệ thuận với số lượng phương tiện. Người điều hành phải có trình độ chuyên môn phù hợp. Nhiệm vụ chính của người điều hành gồm: quản lý hoạt động của lái xe, sức khoẻ người lái, quyết định điều hành trực tiếp.

Người điều hành vận tải phải có kinh nghiệm vận tải, có trình độ chuyên môn về chuyên ngành vận tải và phải có chứng chỉ quốc gia về quản lý vận tải do Chính phủ Nhật Bản cấp.

Trước khi giao chìa khoá cho người lái xe tham gia hoạt động vận tải, người điều hành kiểm tra một số nội dung liên quan đến an toàn lái xe và ký nhận các loại giấy tờ, lệnh vận chuyển.

- Quy định đối với lái xe kinh doanh vận tải:

+ Lái xe kinh doanh vận tải phải có bằng cấp 2 về lái xe và phải từ 21 tuổi trở lên.

- Quy định về nơi đỗ xe: đơn vị kinh doanh vận tải phải có nơi đỗ xe phù hợp về kích thước phương tiện (chiều dài, chiều rộng của xe). Nơi đỗ xe phải đảm bảo trong bán kính 2 km so với vị trí doanh nghiệp hoặc vị trí kinh doanh.

- Về niên hạn sử dụng xe: không có quy định.

- Quy định về dán phù hiệu: do xe kinh doanh vận tải (xe thương mại) đã được Sở GTVT địa phương cấp biển số theo loại hình kinh doanh, vì vậy Nhật Bản không sử dụng phù hiệu dán trên xe như Hàn Quốc và một số nước.

- Quy định về lắp đặt thiết bị giám sát đối với xe kinh doanh vận tải:

Xe kinh doanh vận tải phải có TBGSHT. Doanh nghiệp phải thực hiện quản lý, theo dõi và giám sát hoạt động của phương tiện và người lái thông qua dữ liệu từ thiết bị GSHT. Dữ liệu phải được lưu trữ tại Doanh nghiệp, không truyền về cơ quan nhà nước.

*1.3.3.4. Về kinh doanh vận tải khách tuyến cố định, bến xe khách*

a). Tuyến cố định.

- Nhật Bản có quy định khá chặt chẽ đối với hoạt động kinh doanh vận tải khách theo tuyến cố định và được gọi là xe buýt tuyến cố định.

- Doanh nghiệp kinh doanh tuyến cố định phải đăng ký khai thác tuyến với Sở GTVT địa phương. Doanh nghiệp vận tải có thể đăng ký tuyến xuất phát tại các bến xe trên địa bàn thành phố nếu còn vị trí trống chưa có đơn vị tham gia khai thác hoặc có thể tự xây dựng bến xe và đăng ký tuyến cố định cho riêng đơn vị mình. Tại Tokyo có rất nhiều các địa điểm được xác định như bến xe do các doanh nghiệp vận tải đăng ký, các địa điểm này thường nằm trong các toà nhà hoặc tại trụ sở của các doanh nghiệp. Hầu hết các địa điểm này đều không đáp ứng được đầy đủ các tiêu chí để cơ quan nhà nước xem xét công bố và trở thành bến xe công cộng.

- Doanh nghiệp kinh doanh tuyến cố định phải đăng ký hồ sơ tham gia khai thác tuyến với địa phương; trong đó phải có kế hoạch kinh doanh, bản đồ vẽ hành trình tuyến cố định tỷ lệ 1/50.000, trên bản đồ phải mô tả vị trí bến xe và các đón, trả khách, trạm dừng nghỉ dọc tuyến; biểu đồ chạy xe; giá vé; các tiêu chuẩn về chất lượng dịch vụ và an toàn giao thông; tài liệu mô tả hệ thống quản lý, điều hành xe; thời giờ nghỉ ngơi cho lái xe; danh sách lái xe.

b). Bến xe khách

- Nhật Bản có Luật Bến xe 2-4-6, theo đó bến xe là nơi xe buýt tuyến cố định có thể đậu hai chiếc trở lên cùng lúc và không nằm trong diện tích đất giao thông công cộng (như trên đường phố, quảng trường trước nhà ga...).

- Tuy nhiên, có nhưng bến xe vẫn được gọi là bến xe nhưng không theo định nghĩa nêu trên, đó là những bến xe được xây trên đất giao thông công cộng, hay là trong quảng trường trước nhà ga để phục vụ việc kết nối giao thông giữa các phương thức vận tải trong đô thị theo thiết kế tổng thể tại khu vực đó của từng địa phương.

- Bến xe được phân làm 02 loại: bến xe dùng chung cho các doanh nghiệp vận tải tham gia khai thác và bến xe của riêng doanh nghiệp chạy tuyến cố định. Xe hợp đồng được vào bến xe đón, trả khách nếu có nhu cầu và phải trả tiền sử dụng vị trí đỗ tại bến.

+ Tổng số bến dùng chung trên toàn Nhật Bản: 24 bến với 301 vị trí đỗ.

+ Tổng số bến của doanh nghiệp: số lượng rất lớn, không có thống kê.

- Theo thống kê, tại Tokyo chỉ có 01 bến xe của Công ty Willer (ảnh dưới) được công bố đáp ứng đủ tiêu chuẩn theo quy định. Bến xe này nằm trong Trung tâm Tokyo, cạnh ga tàu điện ngầm và tầu điện cao tốc. Bến xe này có tổng số 04 vị trí đỗ xe; các xe được đến bến xe và đỗ để đón trả khách trong thời gian 10 phút.

Trường hợp còn vị trí trống (không có xe đỗ) thì xe hợp đồng có thể vào đỗ để đón, trả khách.

- Nhật Bản có quy định rất chặt chẽ về các tiêu chí đối với vị trí, khu vực bố trí bến xe tuyến cố định (khoảng 200 tiêu chí).

- Đối với các bến xe phục vụ công cộng phải xây dựng phương án giá dịch vụ ra vào bến trình cấp có thẩm quyền quyết định trước khi thực hiện.

*1.3.3.5. Về kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi*

- Theo thống kê của các doanh nghiệp taxi thì 72% là chi phí cho con người; 3,8 % chi phí cho phương tiện; 9,1% chi phí cho nhiên liệu. Kinh doanh taxi tại nhiều doanh nghiệp taxi gặp khó khăn do có chất lượng kém và không chịu nâng cao chất lượng dịch vụ.

- Về Giá cước: doanh nghiệp phải đăng ký giá cước phải đăng ký trước trước khi thực hiện. Trong quá trình thực hiện muốn điều chỉnh tăng, giảm thì doanh nghiệp phải đăng ký lại trước khi tăng hoặc giảm. Giá cước taxi thường không thay đổi, có tăng giá vào đêm khuya từ 11h – 5h sáng (mức tăng khoảng 20%).

- Người lái xe taxi phải đăng ký hoạt động tại từng khu vực cụ thể, chỉ được hoạt động kinh doanh tại khu vực đã đăng ký. Phải trải qua khoá huấn luyện và phải thông qua kỳ thi mới được lái xe taxi (tuỳ từng địa phương có quy định cụ thể).

- Tiền lương lái xe ăn theo tỷ lệ chia doanh thu trong khoảng 50-60%.

- Nhật Bản có giới hạn số lượng xe taxi tại các địa phương và quy định vùng hoạt động của xe taxi. Ví dụ các xe taxi tại Tokyo được hoạt động, đón trả khách tại Tokyo, chỉ được chở khách đến các tỉnh khác, không được đón khách ngoài địa phận Tokyo.

*1.3.3.6. Về kinh doanh vận tải khách bằng xe buýt*

Nhật Bản có hệ thống vận tải khách công cộng bằng xe buýt phát triển. Hệ thống xe buýt tại Tokyo được phân thành các loại: Xe buýt nội thị; xe buýt kết nối nội thị và ngoại thành; buýt du lịch. Hiện nay, đang bắt đầu xuất hiện tuyến buýt nhà hàng hoạt động theo một số giờ nhất định.

*1.3.3.7. Về kinh doanh vận tải khách bằng hợp đồng*

- Xe hợp đồng phải có hợp đồng thuê xe ký kết giữa doanh nghiệp vận tải và người có nhu cầu thuê cả chuyến xe.

- Trên xe có gắn chữ “Xe thuê nguyên chiếc”.

- Xe hợp đồng không được bán vé lẻ cho khách ngoài đơn vị đã thuê.

- Xe hợp đồng không cần đăng kí tuyến. Hành trình đi theo yêu cầu của người thuê xe.

- Xe hợp đồng được đón, trả khách thường xuyên tại 1 địa điểm cố định; Doanh nghiệp được lập điểm đón trả khách cho các xe của đơn vị mình đón, trả khách, tuy nhiên phải thực hiện đăng ký và được chấp thuận của Sở GTVT và Cảnh sát tại địa phương trước khi thực hiện.

- Ngoài ra, Nhật Bản còn quy định riêng đối với loại xe hợp đồng có dịch vụ đặc biệt, loại này có những điều kiện đươc xem xét riêng tùy theo nhu cầu riêng của bên thuê xe. Ví dụ xe hợp đồng đưa đón từ sân bay về 1 khách sạn.

*1.3.3.8. Về việc quản lý hoạt động của xe Uber hoặc Grab*

Cấm xe cá nhân (xe không kinh doanh vận tải) ứng dụng phần mềm Uber, Grap hoạt động kinh doanh vận tải. Các công ty taxi có sử dụng app gọi xe taxi của riêng đơn vị. Nhật không cho phép uber hoạt động do không đảm bảo yếu tố an toàn (do kết nối các xe không kinh doanh), các xe kinh doanh phải thực hiện kiểm tra các điều kiện về an toàn giao thông, về phương tiện, lái xe trước khi tham gia kinh doanh, còn lại các xe tư nhân không kiểm soát được vấn đề này.

**2. Sự cần thiết đối với vận tải đường sắt**

Đặc thù của vận tải đường sắt là một ngành sản xuất vật chất đặc biệt luôn chiếm ưu thế và mang lại hiệu quả cao trong vận chuyển hàng hóa có khối lượng lớn, cự ly dài và vận chuyển hành khách thích nghi với mọi đối tượng có mức độ tiện nghi và tốc độ vừa phải.

Hệ thống mạng lưới đường sắt của Việt Nam hiện nay bao gồm: đường sắt quốc gia hiện có trải dài gần khắp cả nước, đặc biệt đóng vai trò huyết mạch trên các trục hành lang kinh tế trọng điểm Bắc - Nam, Đông - Tây và kết nối với đường sắt quốc tế ở phía Bắc và Tây Bắc qua đường sắt Trung Quốc; Đường sắt đô thị như Hà Nội và Tp Hồ Chí Minh và đường sắt chuyên dùng.

Trong lịch sử phát triển qua các thời kỳ, vận tải đường sắt luôn đóng vai trò quan trọng góp phần phát triển kinh tế xã hội đất nước, phục vụ đáp ứng được nhu cầu đi lại của người dân. Tuy nhiên, trong thời gian gần đây, vì nhiều lý do khác nhau, khách quan và chủ quan vận tải đường sắt đã bộc lộ nhiều tồn tại, yếu kém không bắt kịp được với nhu cầu xã hội, không thể cạnh tranh được với loại hình phương tiện vận tải khác đặc biệt là vận tải đường bộ, đường thủy.Thị phần vận tải đường sắt ngày cảng giảm sút, chất lượng dịch vụ vận tải thấp, chưa thu hút được khách hàng nhất là trong vận tải hành khách ở cự ly dài, cự ly trung bình vốn là lợi thế của vận tải hành khách đường sắt.

Việc phân cấp giao việc tổ chức quản lý vận tải cho địa phương chính là tạo sự hỗ trợ, tháo gỡ khó khăn vướng mắc của doanh nghiệp trong kinh doanh đường sắt nói chung và kinh doanh vận tải đường sắt nói riêng. Đặc biệt là trong giai đoạn khó khăn hiện nay khi mà sự cạnh tranh ráo riết của các phương thức vận tải khác cũng như ảnh hưởng to lớn của dịch bệnh Covid 19 gây ra nhằm:

- Đảm bảo phát triển bền vững lâu dài, trong chiến lược phát triển đã xác định vai trò của vận tải đường sắt trong tổng thể GTVT quốc gia không những cần xác lập lại vị thế vai trò của đường sắt trên các hành lang kinh tế trọng điểm, với thị phần tương xứng mà còn khẳng định vận tải đường sắt góp phần quan trọng trong việc lập lại trật tự an toàn giao thông, giảm thiểu tai nạn giao thông trên đường bộ cũng như bảo vệ môi trường;

- Cải thiện một cách đáng kể chất lượng dịch vụ vận tải đồng thời tích cực áp dụng khoa học công nghệ tiên tiến của đường sắt thế giới vào lĩnh vực vận tải góp phần nâng cao hiệu quả, hạ giá thành vận tải đường sắt;

- Việc phân cấp giao việc tổ chức quản lý vận tải cho địa phương sẽ tạo thuận lợi cho người dân và doanh nghiệp trong việc thực thi các chính sách pháp luật của nhà nước một cách nhanh nhất, hiệu quả nhất.

Với các nội dung đã trình bày trên thì việc phân cấp giao việc tổ chức quản lý vận tải cho địa phương là hết sức cần thiết.

**2.1. Cơ sở pháp lý**

- Luật Đường sắt số 06/2017/QH14;

- Nghị định 65/2018/NĐ-CP ngày 12/5/2018 của Chính phủ.

**2.2. Cơ sở thực tiễn**

Thực tiễn quản lý kinh doanh vận hành đường sắt tại Việt nam cho thấy vận tải đường sắt là sản phẩm của nhiều công đoạn, nhiều quy trình gắn kết với nhau tạo nên một sản phẩm cuối cùng. Công tác điều hành giao thông vận tải đường sắt cần thống nhất và tập trung, tuân thủ nghiêm ngặt theo mệnh lệnh sản xuất, công lệnh, tác nghiệp, tránh tàu, dồn dịch… trên hệ thống đường đơn nhằm bảo đảm an toàn thông suốt trên cơ sở Biểu đồ chạy tàu. Vì vậy, việc phân cấp giao việc tổ chức quản lý vận tải cho địa phương trên đường sắt quốc gia kể cả các nước có trình độ phất triển đường sắt tiên tiến như Pháp, Đức, Nhật và Trung Quốc ...là không khả thi. Ở Việt Nam, việc phân cấp giao việc tổ chức quản lý vận tải cho địa phương hiện mới chỉ thực hiện ở một số nội dung đối với Đường sắt đô thị và Đường sắt chuyên dùng ở một số nội dung cụ thể theo quy định của Luật và các văn bản hướng dẫn Luật Đường sắt.

**2.3. Kinh nghiệm quốc tế**

**2.3.1. Đối với đường sắt Quốc gia**

Kinh nghiệm hoạt động của đường sắt các nước ở châu Á, châu Phi, châu Mỹ nói chung và khu vực ASEAN nói riêng cho thấy, mô hình hoạt động hiệu quả đường sắt quốc gia hiện nay vẫn là đường sắt tích hợp thống nhất theo cách truyền thống, tức là thống nhất quản lý, kinh doanh kết cấu hạ tầng và kinh doanh vận tải đường sắt trong một thể chế để giảm thiểu vấn đề phối hợp giữa các chức năng bên dưới và bên trên đường ray, bảo đảm vận hành an toàn và hiệu quả. Như vậy, ngay với các đường sắt có trình độ tiên tiến, hiện đại như ở EU, quá trình triển khai tái cơ cấu áp dụng mô hình phân tách dọc với các mức độ khác nhau cho thấy kết quả khác nhau. Hiệu quả của mô hình thống nhất từng phần như đường sắt Đức, những khó khăn và hiệu quả hoạt động sau khi sáp nhập lại vào công ty "mẹ" như Đường sắt quốc gia Pháp hay thất bại của mô hình phân tách toàn bộ như đường sắt Anh là những kinh nghiệm quý báu để các đường sắt khác học hỏi, xem xét đưa ra quyết định thích hợp, đúng đắn trong sự cân nhắc kỹ lưỡng các quy định của chính phủ, điều kiện tài chính, hiện trạng và trình độ phát triển của đường sắt, cơ cấu thị trường vận tải và nhiều yếu tố liên quan khác.

**2.3.2. Đối với đường sắt đô thị và đường sắt chuyên dùng**

Metro Bắc Kinh là một mạng lưới [đường sắt vận chuyển nhanh](https://vi.wikipedia.org/w/index.php?title=%C4%90%C6%B0%E1%BB%9Dng_s%E1%BA%AFt_v%E1%BA%ADn_chuy%E1%BB%83n_nhanh&action=edit&redlink=1) phục vụ các quận nội thành và ngoại thành của thành phố [Bắc Kinh](https://vi.wikipedia.org/wiki/B%E1%BA%AFc_Kinh), [Trung Quốc](https://vi.wikipedia.org/wiki/C%E1%BB%99ng_h%C3%B2a_Nh%C3%A2n_d%C3%A2n_Trung_Hoa). Tuyến đầu tiên của hệ thống tàu điện ngầm này khai trương vào năm 1971 và mạng lưới hiện nay có 22 tuyến đường, 391 trạm nhà ga và 636,8 km đường ray hoạt động. Việc phân cấp phân cấp giao việc tổ chức quản lý vận tải hầu như giao toàn bộ cho thành phố Bắc Kinh thực hiện. Điều này đã góp phần không nhỏ giúp Chính quyền địa phương phát triển nhanh mạng lưới đường sắt đô thị qua đó nâng cao sản lượng, thị phần vận tải và chất lượng phục vụ vận tải đáp ứng được nhu cầu ngày càng cao của người dân và doanh nghiệp.

**3. Sự cần thiết đối với vận tải hàng hải**

**3.1. Cơ sở pháp lý**

- Tại Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XII về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 đã nêu rõ: đối với tầm nhìn đến năm 2030 kinh tế hàng hải đứng vị trí thứ hai trong thứ tự ưu tiên trong chiến lược phát các ngành kinh tế biển đến năm 2030, trọng tâm là khai thác có hiệu quả các cảng biển và dịch vụ vận tải biển;

- Nghị quyết số 26/NQ-CP ngày 05/3/2020 của Chính phủ ban hành về Kế hoạch tổng thể và kế hoạch 5 năm của Chính phủ thực hiện Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 của của Hội nghị lần thứ tám Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XII về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045.

- Trên tinh thần nội dung Nghị quyết Đại hội XIII của Đảng nhằm nâng cao hiệu lực, hiệu quả và huy động tối đa các nguồn lực đầu tư phát triển, tạo bước đột phá về hoạt động vận tải;

- Luật Tổ chức Chính phủ năm 2015;

- Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015;

- Luật Doanh nghiệp sửa đổi năm 2015;

- Nghị định số 58/2017/NĐ-CP ngày 10/5/2017 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Bộ luật Hàng hải Việt Nam về quản lý hoạt động hàng hải.

- 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;

- Nghị định số 86/2020/NĐ-CP ngày 23/7/2020 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số [171/2016/NĐ-CP](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/thuong-mai/nghi-dinh-171-2016-nd-cp-dang-ky-xoa-dang-ky-mua-ban-dong-moi-tau-bien-336205.aspx) ngày 27 tháng 12 năm 2016 của Chính phủ về đăng ký, xóa đăng ký và mua, bán, đóng mới tàu biển (sau đây gọi tắt là Nghị định số 171/2016/NĐ-CP);

- Nghị định số 160/2016/NĐ-CP ngày 29/11/2016 của Chính phủ về điều kiện kinh doanh vận tải biển, kinh doanh dịch vụ đại lý tàu biển và dịch vụ lai dắt tàu biển;

- Nghị định số 147/2016/NĐ-CP ngày 24/10/2018 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định quy định về điều kiện kinh doanh trong lĩnh vực hàng hải;

- Nghị định số 146/2016/NĐ-CP ngày 02/11/2016 của Chính phủ ban hành Nghị định quy định việc niêm yết giá, phụ thu ngoài giá dịch vụ vận chuyển hàng hóa công-te-nơ bằng đường biển, giá dịch vụ tại cảng biển;

- Nghị định số 48/2019/NĐ-CP ngày 05/6/2019 của Chính phủ quy định về quản lý hoạt động của phương tiện phục vụ vui chơi, giải trí dưới nước;

- Thông tư 36/2019/TT-BGTVT ngày 12/9/2019 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung các Thông tư quy định về quản lý tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo trong vùng biển Việt Nam;

- Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT ngày 14/11/2018 của Bộ GTVT ban hành biểu khung giá dịch vụ hoa tiêu, dịch vụ sử dụng, cầu, bến, phao neo, dịch vụ bốc dỡ container và dịch vụ lai dắt tại cảng biển Việt Nam.

**3.2. Cơ sở thực tiễn**

Hàng hải là lĩnh vực có tính quốc tế hóa cao, với nhiều hoạt động phức tạp liên quan đến con người, tàu thuyền, cảng biển, hàng hóa, môi trường cả trong nước và quốc tế. Do đó, Liên hiệp quốc đã thành lập ra Tổ chức hàng hải quốc tế (IMO) từ năm 1948 để ban hành thống nhất các tiêu chuẩn liên quan đến an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường. Bên cạnh đó có nhiều tổ chức quốc tế khác được thành lập để điều chỉnh các hoạt động thương mại hàng hải đảm bảo tạo điều kiện thuận lợi, xuyên suốt giữa các quốc gia trên thế giới. Điều này đòi hỏi hệ thống pháp luật chuyên ngành hàng hải của mỗi quốc gia phải được xây dựng hoàn thiện, bảo đảm điều chỉnh tất cả các hoạt động trong lĩnh vực hàng hải cũng như phải phù hợp với các quy định của công ước và thông lệ quốc tế. Đòi hỏi đội ngũ công chức chuyên ngành hàng hải phải chuyên nghiệp, có trình độ chuyên môn, ngoại ngữ cao để làm việc trong môi trường quốc tế. Đến nay, theo thống kê của các tổ chức quốc tế hơn 80% khối lượng hàng hóa thương mại trên thế giới được vận chuyển bằng tàu biển, như vậy ngành vận tải có một vai trò vị trí rất quan trọng trong việc đảm bảo hàng hóa lưu thông trên toàn cầu. Đây là mắt xích cốt yếu trong chuỗi cung ứng hàng hóa trên thế giới.

Hàng hải là lĩnh vực vận tải khối lượng lớn, quãng đường dài, thời gian chậm, giá thành rẻ; mang tính liên kết vùng, khu vực và toàn cầu. Đặc trưng này khác biệt với các phương thức vận tải khác.

Việt Nam là một quốc gia có bờ biển dài, có nhiều lợi thế phát triển kinh tế biển. Đội tàu biển của Việt Nam từng bước được hình thành và phát triển tham gia thị trường vận tải biển quốc tế. Tuy nhiên do nhiều lý do khách quan và chủ quan, hiện đội tàu của chúng ta vẫn còn yếu, năng lực cạnh tranh còn ở mức thấp, chúng ta đang dần dần củng cố vị thế và nâng cao năng lực cạnh tranh của mình. Để hòa nhập với thế giới phục vụ phát triển kinh tế biển, hệ thống văn bản quy phạm pháp luật hàng hải, cách thức quản lý điều hành của Việt Nam đã được quan tâm, nghiên cứu, sửa đổi, bổ sung kịp thời với các quy định của quốc tế và tập quán quốc tế.

Mặt khác, hoạt động hàng hải của một quốc gia không chỉ giới hạn trong lãnh thổ của nước mình mà phải hội nhập với cộng đồng hàng hải thế giới. Tiềm năng kinh tế hàng hải của một quốc gia không thể phát huy hiệu quả nếu các điều ước, tập quán, thông lệ và những quan hệ hợp tác song phương, đa phương liên quan đến hoạt động hàng hải không được vận dụng hay thiết lập phù hợp với điều kiện của nước mình. Thực tiễn cho thấy, phát triển để hội nhập và hội nhập để phát triển là những yếu tố khách quan không thể thiếu đối với hoạt động hàng hải của các quốc gia. Hơn nữa, hoạt động của các thành phần kinh tế hàng hải muốn phát triển cũng không thể bỏ qua việc vận dụng các chế định về hội nhập quốc tế do pháp luật của nước mình quy định.

Vì vậy, việc rà soát, đánh giá đầy đủ hệ thống các văn bản quy phạm pháp luật để nâng cao vai trò quản lý nhà nước trong việc phân cấp cho địa phương là cần thiết.

**3.3. Kinh nghiệm các nội dung đã phân cấp cho địa phương**

Có thời kỳ các địa phương thành lập các công ty vận tải biển, sau một thời gian ngắn hình thành và phát triển mô hình này đã bộc lộ những yếu kém dẫn đến thất bại, các công ty sau đó phải giải thể hết như Hải Phòng, Quảng Ninh, Sài Gòn, Vũng Tàu Ship…

**4. Sự cần thiết đối với vận tải hàng không**

Trong giai đoạn vừa qua, ngành hàng không nói chung và vận tải hàng không nói riêng có sự phát triển nhanh với an ninh, an toàn hàng không được đảm bảo, chất lượng dịch vụ được cải thiện và nâng cao. Với việc tăng cường lực lượng vận tải, mở rộng mạng đường bay, thị trường vận tải hàng không, vận tải hàng không đã trở thành hình thức vận tải phổ biến, có nhiều hãng hàng không cung cấp dịch vụ đã tạo động lực cạnh tranh mạnh mẽ, đa dạng hóa sản phẩm dịch vụ, tăng cơ hội tiếp cận sản phẩm dịch vụ hàng không cho nhân dân. Thị trường hàng không tăng trưởng cao, liên tục (16-18%) với mạng đường bay được phủ kín các vùng miền của đất nước và mở rộng ra khu vực, châu lục. Năm 2019, tổng thị trường đạt 79,1 triệu hành khách (quốc tế: 41,7, nội địa: 37,4 triệu) với hơn 130 đường bay quốc tế và gần 50 đường bay nội địa. Đội tàu bay của các hãng hàng không Việt Nam trẻ, hiện đại và đồng bộ với gần 230 tàu bay của Boeing, Airbus, Embraer, ATR. Chất lượng dịch vụ của các khâu trong dây chuyền vận tải được cải thiện và nâng cao theo tiêu chuẩn trong nước và quốc tế. Vận tải hàng không đang đóng một vai trò quan trọng để ngành hàng không Việt Nam trở thành ngành kinh tế quan trọng của đất nước, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế, xã hội và sự nghiệp Công nghiệp hóa-Hiện đại hóa đất nước, đồng thời tham gia vào việc đảm bảo an ninh, quốc phòng.

Đại dịch Covid -19 đã tác động tiêu cực đến nền kinh tế thế giới, kinh tế Việt Nam nói chung và ngành hàng không nói riêng. Việt Nam đang phải đối mặt với sự giảm phát về kinh tế và sự tăng trưởng âm về vận tải hàng không trong các năm 2020 và 2021. Có thể thấy giai đoạn 2021-2022 sẽ là giai đoạn cực kỳ khó khăn đối với vận tải hàng không và đặt ra những thách thức lớn cho công tác quản lý nhà nước đối với việc phục hồi và phát triển vận tải hàng không.

Trong bối cảnh này, việc kiện toàn công tác quản lý, chỉ đạo điều hành của ngành hàng không trong đó đáng chú ý là việc phân cấp cho các đơn vị trong ngành, cho địa phương mang tính tất yếu và cần thiết. Việc phân cấp này là yếu tố quan trọng nhằm bảo đảm phát huy tính dân chủ và tính hiệu quả trong hoạt động quản lý nhà nước, là cơ hội giúp các đơn vị, địa phương chủ động khai thác thế mạnh và tiềm năng của địa phương để phát triển kinh tế xã hội cũng như giảm gánh nặng cho trung ương, tạo điều kiện để Bộ GTVT, Cục Hàng không Việt Nam (Cục HKVN) tập trung vào quản lý ở tầm vĩ mô.

Với quan điểm như trên, việc phân cấp của Bộ GTVT, Cục HKVN đối với lĩnh vực vận tải hàng không cần bảo đảm sự chỉ đạo, điều hành thống nhất, kiểm tra, thanh tra của Bộ GTVT, Cục HKVN đối với hoạt động của các đơn vị, địa phương được phân cấp; phát huy quyền tự chủ, tạo điều kiện cho các đơn vị, địa phương địa phương phát huy được những lợi thế đặc thù và việc phân cấp phải phù hợp với điều kiện, tiềm năng của các đơn vị, địa phương được phân cấp.

Dây chuyền vận tải hàng không được cấu thành bởi 3 lĩnh vực chính là vận tải hàng không, quản lý hoạt động bay và cảng hàng không sân bay. Bên cạnh đó, còn có 2 nội dung xuyên suốt đóng vai trò rất quan trọng là an toàn hàng không và an ninh hàng không. Với đặc điểm là phạm vi hoạt động rộng, ngoài vận chuyển nội địa còn có vận chuyển quốc tế trên phạm vi toàn cầu, vận chuyển hàng không chịu sự điều chỉnh các quy định của pháp luật Việt Nam, các điều ước quốc tế mà Việt Nam kí kết, các tiêu chuẩn và khuyến nghị thực hành của Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế (ICAO) và chịu sự tác động của thông lệ, tập quán quốc tế về kinh doanh chuyển hàng không. Do đó, việc phân cấp, ủy quyền cho địa phương và cấp cơ sở chỉ thực hiện khả thi đối với các công tác quản lí có phạm vi áp dụng hẹp tại địa phương hoặc tại cảng hàng không.

**4.1. Cơ sở pháp lý**

Công tác quản lý nhà nước về vận tải hàng không, chức năng nhiệm vụ của nhà chức trách hàng không được thực hiện trên cơ sở pháp lý là Luật HKDDVN 2006, được bổ sung sửa đổi năm 2014, hệ thống quy phạm pháp luật dưới luật về hàng không (Nghị định, Thông tư), hệ thống điều ước quốc tế về hàng không và quy chế của Cục HKVN ban hành, đặc biệt là: Nghị định 66/2015/NĐ-CP ngày 12/8/2015 Quy định về Nhà chức trách hàng không; Quyết định 2606/QĐ-BGTVT ngày 7/9/2017 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Cục HKVN; Quyết định 1055/QĐ-BGTVT ngày 31/5/2019 sửa đổi, bổ sung Quyết định 2606.

**4.1.1. Các chính sách về phát triển vận tải hàng không**

- Quyết định 236/QĐ-TTg ngày 23/2/2018 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Qui hoạch phát triển giao thông vận tải đường hàng không giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.

- Đề án Định hướng phát triển đường bay trực tiếp giữa Việt Nam và các quốc gia, địa bàn trọng điểm nhằm thúc đẩy đầu tư phát triển, tăng cường giao lưu, hội nhập quốc tế theo Quyết định số 2119/QĐ-TTg ngày 28/12/2017 (Quyết định 2119) và Đề án Tăng cường kết nối hàng không với các thị trường nguồn khách du lịch theo Quyết định số 105/QĐ-TTg ngày 22/01/2019 (Quyết định 105).

**4.1.2. Công tác quản lý**

Cục HKVN đang thực hiện các nội dung chính liên quan đến công tác quản lý vận tải hàng không, cụ thể:

*4.1.2.1. Vận tải hàng không*

- Xây dựng, trình Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy hoạch, chính sách phát triển vận chuyển hàng không và hàng không chung; tổ chức thực hiện các biện pháp phát triển thị trường vận chuyển hàng không.

- Thẩm định, trình Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải hồ sơ đề nghị cấp, cấp lại Giấy phép kinh doanh vận chuyển hàng không; Giấy phép kinh doanh hàng không chung; đề nghị Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải hủy bỏ Giấy phép kinh doanh vận chuyển hàng không, Giấy phép kinh doanh hàng không chung. Tổ chức đăng ký Điều lệ vận chuyển của các hãng hàng không.

- Trình Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải chỉ định hãng hàng không Việt Nam khai thác đường bay đến các vùng có nhu cầu thiết yếu về vận chuyển hàng không công cộng.

- Cấp, cấp lại Giấy chứng nhận đăng ký hoạt động hàng không chung không vì mục đích thương mại.

- Cấp, cấp lại, thu hồi Giấy phép, Giấy chứng nhận thành lập văn phòng đại diện, văn phòng bán vé cho hãng hàng không nước ngoài; Giấy chứng nhận đăng ký xuất vận đơn hàng không thứ cấp.

- Tổ chức cấp, thu hồi, điều chỉnh quyền vận chuyển hàng không; phê duyệt các hợp đồng hợp tác liên quan đến quyền vận chuyển hàng không, kinh doanh hàng không chung; chấp thuận việc thuê, cho thuê tàu bay giữa tổ chức, cá nhân Việt Nam và tổ chức, cá nhân nước ngoài.

- Cấp, triển khai, kiểm tra, giám sát việc thực hiện phép bay cho các chuyến bay thực hiện hoạt động bay dân dụng tại Việt Nam theo qui định. Quản lý, công bố, phân bổ giờ cất, hạ cánh (Slot) tại các cảng hàng không, sân bay được theo quy định.

- Tổ chức kiểm tra, giám sát chất lượng dịch vụ của hãng hàng không Việt Nam, cảng hàng không đối với hành khách, hàng hóa theo quy định.

- Tổ chức thống kê, nghiên cứu, dự báo thị trường hàng không; nghiên cứu, đề xuất và triển khai các nội dung về đơn giản hoá thủ tục hàng không.

*4.1.2.2. Quản lý hoạt động bay*

- Xây dựng, trình Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải phương án thiết lập, điều chỉnh, hủy bỏ, công bố đường hàng không; vùng trời sân bay; vùng trời cho hoạt động hàng không chung; vùng thông báo bay đề nghị Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế giao Việt Nam quản lý.

- Thẩm định, trình Bộ Giao thông vận tải đề án thành lập và hoạt động của doanh nghiệp cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay. Hướng dẫn, chỉ đạo việc thiết lập cơ sở, hệ thống thiết bị kỹ thuật và công tác cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay. Hướng dẫn chuyên môn nghiệp vụ liên quan đến quản lý hoạt động bay.

- Quản lý việc tổ chức khai thác đường hàng không, vùng trời sân bay, vùng trời cho hoạt động hàng không chung trong vùng trời Việt Nam, vùng thông báo bay do Việt Nam quản lý. cấp, sửa đổi, hủy bỏ phép bay hàng không dân dụng theo quy định. Ban hành, phối hợp ban hành phương thức bay tại sân bay, quy chế bay trong khu vực sân bay theo quy định.

- Thiết lập, điều chỉnh, hủy bỏ, công bố, phân công khu vực trách nhiệm của cơ sở cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay. Công bố hoặc thông báo khu vực cấm bay, khu vực hạn chế bay, khu vực nguy hiểm, khu vực xả nhiên liệu, thả hành lý, hàng hóa từ tàu bay. Thiết lập, công bố bề mặt giới hạn chướng ngại vật và danh mục chướng ngại vật tự nhiên, nhân tạo có thể ảnh hưởng đến an toàn của hoạt động bay.

- Phối hợp với cơ quan, đơn vị của Bộ Quốc phòng và cơ quan liên quan khác trong việc tổ chức, sử dụng vùng trời, thiết lập, công bố, quản lý bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không và danh mục chướng ngại vật tự nhiên, nhân tạo có thể ảnh hưởng đến an toàn của hoạt động bay hàng không dân dụng; phối hợp quản lý hoạt động bay dân dụng và quân sự, quản lý hoạt động bay đặc biệt, tìm kiếm cứu nạn, quản lý, sử dụng tần số thuộc nghiệp vụ hàng không theo quy định.

*4.1.2.3. Quản lý cảng hàng không, sân bay*

- Xây dựng, trình Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải đề án quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc, quy hoạch chi tiết cảng hàng không, sân bay (trừ sân bay chuyên dùng). Phê duyệt quy hoạch chi tiết xây dựng khu chức năng của cảng hàng không, sân bay.

- Thẩm định, trình Bộ Giao thông vận tải để trình Thủ tướng Chính phủ quyết định việc mở, đóng cảng hàng không, sân bay; công bố việc mở, đóng cảng hàng không, sân bay (trừ sân bay chuyên dùng). Quyết định đưa vào khai thác, ngừng khai thác công trình hàng không theo phân cấp, ủy quyền của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.

- Quản lý, giám sát thực hiện quy hoạch cảng hàng không, sân bay (trừ sân bay chuyên dùng); công bố quy hoạch cảng hàng không, sân bay, cấp sân bay và thông số kỹ thuật của cảng hàng không, sân bay; công bố năng lực khai thác của cảng hàng không, sân bay; Giám sát việc quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng hàng không.

- Tổ chức, giám sát việc kiểm định kỹ thuật phương tiện, thiết bị chuyên ngành hoạt động tại cảng hàng không, sân bay.

- Chủ trì, phối hợp hoạt động của các cơ quan quản lý nhà nước tại cảng hàng không, sân bay. Chỉ đạo bố trí nơi làm việc cho các cơ quan quản lý nhà nước làm việc thường xuyên tại cảng hàng không, sân bay. Chỉ đạo, hướng dẫn Cảng vụ hàng không thực hiện các nhiệm vụ quản lý nhà nước và cung cấp dịch vụ công theo quy định.

- Phối hợp với Ủy ban nhân dân các cấp và cơ quan có thẩm quyền quản lý khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay.

- Chỉ đạo việc thiết lập, bảo vệ, duy trì chất lượng hệ thống thông tin bảo đảm hoạt động khai thác tại cảng hàng không, sân bay; việc nối mạng dữ liệu tại cảng hàng không, sân bay; quản lý số liệu thống kê về lưu lượng chuyến bay, hành khách, hàng hóa thông qua cảng hàng không, sân bay.

- Giám sát duy trì đủ năng lực, điều kiện cung cấp dịch vụ chuyên ngành hàng không của các đơn vị trong ngành hàng không.

*4.1.2.4. An toàn hàng không*

- Cấp, sửa đổi Giấy chứng nhận đăng ký quốc tịch tàu bay, Giấy chứng nhận xóa quốc tịch đăng ký tàu bay; bổ nhiệm giám sát viên an toàn trong lĩnh vực tàu bay vàkhai thác tàu bay;

 - Cấp, công nhận, thu hồi, đình chỉ hiệu lực Giấy chứng nhận loại cho tàu bay, động cơ và cánh quạt tàu bay; phê chuẩn trang thiết bị, thiết bị lắp trên tàu bay, thiết bị, vật tư tiêu chuẩn, vật tư tiêu hao phục vụ công tác sửa chữa, bảo dưỡng tàu bay;

 - Cấp, gia hạn, công nhận, thu hồi, đình chỉ hiệu lực Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay, Giấy chứng nhận đủ điều kiện bay của tàu bay và các chứng chỉ, giấy phép, phê duyệt khác liên quan đến đủ điều kiện bay của tàu bay, điều kiện khai thác tàu bay; phê duyệt chương trình, tài liệu khai thác, bảo dưỡng tàu bay, động cơ, cánh quạt, thiết bị trên tàu bay;

 - Cấp, gia hạn, thu hồi, đình chỉ hiệu lực giấy phép hoạt động của cơ sở thiết kế, sản xuất, bảo dưỡng, thử nghiệm tàu bay, động cơ, cánh quạt tàu bay, trang bị, thiết bị lắp trên tàu bay, thiết bị, vật tư tiêu chuẩn, vật tư tiêu hao phục vụ công tác sửa chữa, bảo dưỡng tàu bay; giấy phép cung cấp dịch vụ trong lĩnh vực khai thác tàu bay;

 - Cấp, gia hạn, thu hồi, đình chỉ hiệu lực Giấy chứng nhận cơ sở y tế giám định sức khoẻ thành viên tổ bay, đánh giá viên y khoa, giám định viên y khoa theo quy định;

 - Thừa nhận, áp dụng tiêu chuẩn, quy trình kỹ thuật, quy chế khai thác, tài liệu nghiệp vụ về khai thác tàu bay; công bố, phát hành trong nước và quốc tế thông tin, thông báo liên quan đến khai thác tàu bay;

 - Phê duyệt chương trình, tài liệu, giáo viên, huấn luyện viên, cán bộ giảng dạy chuyên môn, nghiệp vụ về khai thác, bảo dưỡng tàu bay, vận chuyển hàng nguy hiểm; cấp, gia hạn, công nhận, thu hồi, đình chỉ Giấy chứng nhận cơ sở đủ điều kiện đào tạo, huấn luyện nghiệp vụ nhân viên hàng không, cơ sở đánh giá trình độ thông thạo tiếng Anh nhân viên hàng không lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay;

- Phê chuẩn và thực hiện giám sát hệ thống quản lý an toàn trong lĩnh vực khai thác, bảo dưỡng tàu bay;

 - Đánh giá, cấp, thu hồi phê chuẩn các sai lệch (nhân nhượng/miễn trừ) của tài liệu khai thác, bảo dưỡng, huấn luyện trong hoạt động khai thác, bảo dưỡng và huấn luyện nhân viên hàng không trên cơ sở đảm bảo các tiêu chuẩn về an toàn hàng không;

- Tổ chức quản lý, vận hành và khai thác hiệu quả hệ thống thiết bị giải mã máy tự ghi tham số bay và ghi âm buồng lái phục vụ công tác điều tra sự cố, tai nạn tàu bay và tổ chức cung cấp dịch vụ đọc, kiểm tra và phân tích tham số bay, thiết bị ghi âm buồng lái của tàu bay cho người khai thác tàu bay nhằm kiểm tra khả năng làm việc của các thiết bị ghi tham số bay và ghi âm buồng lái của đội tàu bay đăng ký quốc tịch Việt Nam;

- Cấp, công nhận, thu hồi, đình chỉ hiệu lực Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay của các hãng hàng không nước ngoài;

- Cấp, gia hạn, thu hồi, đình chỉ các tổ chức, cá nhân, người khai thác tàu bay được phê chuẩn vận chuyển hàng nguy hiểm;

- Hướng dẫn thực hiện và kiểm tra, giám sát việc thiết kế, sản xuất, thử nghiệm, khai thác, sửa chữa, bảo dưỡng tàu bay, trang bị, thiết bị lắp trên tàu bay, thiết bị vật tư tiêu chuẩn, vật tư tiêu hao phục vụ công tác sửa chữa, bảo dưỡng tàu bay.

 - Điều phối công tác giám sát an toàn trong lĩnh vực khai thác, bảo dưỡng tàu bay, công tác điều tra sự cố, tai nạn tàu bay, xử lý vi phạm về khai thác, bảo dưỡng tàu bay. Tổng hợp, phân tích, đánh giá, báo cáo sự cố, tai nạn tàu bay; kiểm tra, giám sát việc thực hiện các biện pháp khắc phục, phòng ngừa sự cố, tai nạn tàu bay.

- Tổ chức kiểm tra, thẩm định và thực hiện việc cấp, công nhận, thu hồi, hủy bỏ hoặc đình chỉ sử dụng các loại giấy phép, chứng chỉ, chứng nhận năng định đối với nhân viên hàng không trong lĩnh vực khai thác, bảo dưỡng tàu bay. Cấp, gia hạn, công nhận Giấy chứng nhận sức khỏe cho thành viên tổ bay.

 - Rà soát, báo cáo các khác biệt đối với các tiêu chuẩn, khuyến cáo thực hành của ICAO trong lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay.

*4.1.2.5. An ninh hàng không*

Bảo đảm an ninh hàng không được Luật HKDDVN xác định là một bộ phận của bảo đảm an ninh quốc gia. **Thực thi hệ thống pháp luật bảo đảm an ninh hàng không, bảo vệ hoạt động hàng không dân dụng, đối phó với các hành vi can thiệp bất hợp pháp, trực tiếp góp phần bảo vệ an ninh quốc gia, giữ gìn trật tự an toàn xã hội tại các địa bàn hoạt động HKDD.** Bảo đảm an ninh hàng không gắn chặt với thế trận quốc phòng toàn dân, thế trận an ninh nhân dân. Bảo đảm an ninh hàng không là nhiệm vụ quan trọng của Nhà nước, Chính phủ và ngành hàng không dân dụng Việt Nam nhằm bảo vệ tính mạng của con người, tài sản trong hoạt động hàng không dân dụng; bảo vệ tàu bay và công trình, trang bị, thiết bị tại cảng hàng không, sân bay; đối phó với các hành vi can thiệp bất hợp pháp, góp phần bảo vệ an ninh quốc gia, giữ gìn trật tự, an toàn xã hội tại các địa bàn hoạt động hàng không dân dụng.

Trên cơ sở quy định của pháp luật, công tác bảo đảm an ninh hàng không dân dụng luôn được sự quan tâm lãnh đạo, chỉ đạo của các cấp, các ngành cùng với sự nỗ lực của toàn bộ lực lượng an ninh hàng không, vì vậy đã thiết lập được hệ thống bảo đảm an ninh hàng không vững chắc, không để xảy ra những vụ việc nghiêm trọng uy hiếp an ninh hàng không, đảm bảo an toàn cho các chuyến bay, hành khách, đặc biệt là các chuyến bay chuyên cơ và mọi hoạt động tại cảng hàng không, sân bay; bảo vệ giữ gìn tốt tài sản, trang thiết bị và các cơ sở vật chất tại cảng hàng không, sân bay, cơ sở bảo đảm hoạt động bay.

Hệ thống bảo đảm ANHK hiện nay được tóm tắt như sau: Ủy ban An ninh hàng không dân dụng quốc gia chỉ đạo, điều phối chung công tác bảo đảm ANHK; các Bộ Công an, Quốc phòng, Giao thông vận tải, Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương nơi có cảng hàng không, sân bay và các doanh nghiệp hàng không thực hiện chức năng, nhiệm vụ của mình theo quy định của pháp luật:

**Bộ Giao thông vận tải**

- Thực hiện quản lý nhà nước về bảo đảm an ninh cho hoạt động hàng không dân dụng; ban hành theo thẩm quyền hoặc trình các cấp có thẩm quyền ban hành và tổ chức thực hiện các chính sách, văn bản quy phạm pháp luật, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật trong lĩnh vực bảo đảm an ninh hàng không.

- Chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành liên quan để tổ chức thực hiện hiệu quả các quy định của điều ước quốc tế về an ninh hàng không mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

- Chỉ đạo các cơ quan, đơn vị trong ngành hàng không thực hiện công tác bảo đảm an ninh hàng không.

- Thanh tra, kiểm tra, xử phạt vi phạm hành chính trong hoạt động bảo đảm an ninh hàng không.

- Phối hợp với Bộ Công an, Bộ Quốc phòng và các Bộ, ngành, địa phương có liên quan trong công tác bảo vệ an ninh, quốc phòng, phòng, chống khủng bố và giữ gìn trật tự an toàn xã hội theo quy định của pháp luật.

**Bộ Công an**

- Chủ trì thực hiện các biện pháp bảo vệ an ninh quốc gia, phòng, chống khủng bố liên quan đến hoạt động hàng không dân dụng. Định kỳ và đột xuất trao đổi, cung cấp, đánh giá thông tin về tình hình an ninh chính trị, trật tự an toàn xã hội; âm mưu, phương thức, thủ đoạn hoạt động của bọn khủng bố, các tổ chức phản động và các loại tội phạm, âm mưu can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng cho Bộ Giao thông vận tải.

- Chỉ đạo các cơ quan, đơn vị công an liên quan phối hợp với Cục Hàng không Việt Nam, lực lượng kiểm soát an ninh hàng không trong việc thực hiện các biện pháp bảo đảm an ninh hàng không; đánh giá rủi ro và mức độ, nguy cơ uy hiếp an ninh hàng không; quản lý, giám sát hành khách bị từ chối nhập cảnh; bảo vệ an ninh nội bộ, hệ thống thông tin chuyên ngành hàng không.

- Xây dựng phương án bảo vệ, thực hiện phòng, chống tội phạm, giữ gìn trật tự công cộng và an toàn xã hội tại cảng hàng không, sân bay và các cơ sở của ngành hàng không. Tiếp nhận, xử lý tội phạm và các vụ việc vi phạm về an ninh, trật tự, an toàn giao thông theo quy định pháp luật.

- Xây dựng và triển khai thực hiện Phương án khẩn nguy đối phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng trong phạm vi trách nhiệm. Xây dựng lực lượng an ninh trên không. Tổ chức đào tạo, huấn luyện, bồi dưỡng, hướng dẫn về mặt nghiệp vụ bảo vệ an ninh quốc gia cho lực lượng kiểm soát an ninh hàng không; nghiệp vụ phòng cháy, chữa cháy cho lực lượng phòng cháy, chữa cháy của ngành hàng không dân dụng.

**Bộ Quốc phòng:**

- Chủ trì quản lý, bảo vệ vùng trời quốc gia; phòng, chống hành vi sử dụng tên lửa vác vai nhằm vào tàu bay dân dụng. Định kỳ hoặc đột xuất trao đổi, cung cấp, đánh giá thông tin về tình hình an ninh chính trị, trật tự an toàn xã hội; âm mưu, phương thức, thủ đoạn hoạt động của bọn khủng bố, các tổ chức phản động và các loại tội phạm, âm mưu can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng cho Bộ Giao thông vận tải.

- Xây dựng phương án bảo vệ, thực hiện phòng, chống tội phạm, giữ gìn trật tự công cộng và an toàn xã hội tại sân bay dùng chung.

- Xây dựng và triển khai thực hiện Phương án khẩn nguy đối phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng trong phạm vi trách nhiệm. Tổ chức đào tạo, huấn luyện, bồi dưỡng, hướng dẫn về mặt nghiệp vụ bảo vệ an ninh quốc phòng cho lực lượng kiểm soát an ninh hàng không.

- Chỉ đạo các cơ quan, đơn vị quân đội liên quan phối hợp với Cục Hàng không Việt Nam, lực lượng kiểm soát an ninh hàng không trong việc thực hiện các biện pháp bảo đảm an ninh hàng không; đánh giá rủi ro và mức độ, nguy cơ uy hiếp an ninh hàng không.

**Ủy ban nhân dân các cấp nơi có cảng hàng không, sân bay, công trình, trang bị, thiết bị phục vụ hoạt động hàng không dân dụng:**

Có trách nhiệm chủ trì, phối hợp với Cảng vụ hàng không và các cơ quan khác có thẩm quyền duy trì trật tự công cộng, bảo đảm thực hiện các quy định về an toàn hàng không, an ninh hàng không; áp dụng các biện pháp để tháo dỡ, phá bỏ, di chuyển, thay đổi kết cấu công trình, trang bị, thiết bị hoặc các chướng ngại vật khác ở khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay gây mất an toàn cho hoạt động bay; ngăn chặn các hành vi vi phạm pháp luật tại khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay; thực hiện các biện pháp bảo vệ môi trường ở khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay.

Trong đó, nhà chức trách hàng không là Cục Hàng không Việt Nam, có nhiệm vụ sau:

- Xây dựng, trình Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Chương trình an ninh hàng không Việt Nam, Chương trình kiểm soát chất lượng an ninh hàng không Việt Nam, Chương trình đào tạo huấn luyện an ninh hàng không Việt Nam; tổ chức, hướng dẫn, kiểm tra, giám sát việc thực hiện.

- Hướng dẫn, chỉ đạo công tác kiểm soát an ninh nội bộ đối với nhân viên hàng không; công tác bảo vệ hệ thống thông tin chuyên ngành hàng không.

- Phối hợp với cơ quan, đơn vị của Bộ Công an, Bộ Quốc phòng, Bộ Ngoại giao, Bộ Tài chính và cơ quan có liên quan khác trong việc đánh giá nguy cơ uy hiếp an ninh hàng không để tính toán mức độ rủi ro đối với hoạt động hàng không dân dụng; phòng ngừa và đối phó với hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng; duy trì trật tự kỷ luật tại cảng hàng không, sân bay, trên tàu bay.

- Thẩm định thiết kế đối với kết cấu hạ tầng hàng không về các yêu cầu, tiêu chuẩn an ninh hàng không.

- Quyết định cấm vận chuyển bằng đường hàng không đối với các đối tượng vi phạm pháp luật theo quy định.

- Quyết định áp dụng, hủy bỏ cấp độ kiểm soát an ninh hàng không tăng cường theo quy định.

- Thực hiện nhiệm vụ của cơ quan tham mưu, giúp việc cho Bộ Giao thông vận tải để Bộ thực hiện chức năng là cơ quan thường trực của Ủy ban An ninh hàng không dân dụng quốc gia; đảm nhiệm vai trò là Văn phòng Ủy ban.

**5. Sự cần thiết đối với vận tải đường thủy nội địa**

- Việt Nam có hệ thống sông, kênh mật độ dày và đường bờ biển dài, nhiều vũng, vịnh lớn, tạo thành mạng lưới giao thông đường thủy, ven biển rất thuận lợi, liên thông giữa các địa phương, các vùng kinh tế và một số quốc gia lân cận. Cả nước có khoảng 42.000 km sông, kênh có khả năng khai thác vận tải thủy, trong đó có 137 tuyến vận tải thủy, quan trọng với tổng chiều dài hơn 7.000 km do trung ương quản lý. Vận tải đường thủy nội địa và vận tải ven biển bằng phương tiện thủy nội địa có ưu thế về giá cước thấp, vận tải được nhiều loại hàng có khối lượng lớn, hàng siêu trường, siêu trọng, ít ô nhiễm môi trường và an toàn. Đây là phương thức vận tải có tính xã hội hóa cao, nhiều thành phần kinh tế tham gia đầu tư, kinh doanh và khai thác.

- Vận tải đường thủy nội địa đóng vai trò quan trọng trong hệ thống vận tải hàng hóa của đất nước, đứng thứ hai chỉ sau vận tải đường bộ về tỷ lệ đảm nhận hàng hóa trong nước, hàng năm đảm nhận tỷ trọng 17% về khối lượng hàng hóa vận chuyển và 19% khối lượng hàng hoá luân chuyển của toàn ngành giao thông. Theo báo cáo của Ngân hàng thế giới, đây là tỷ lệ rất cao so với trung bình của thế giới (chỉ từ 5% đến 7%). Thời gian vừa qua Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ và Bộ Giao thông vận tải rất coi trọng việc phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa. Năm 2018 Chính phủ đã ban hành Nghị định số 128/2018/NĐ-CP ngày 24/9/2018 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 110/2014/NĐ-CP ngày 20/11/2014 của Chính phủ quy định điều kiện kinh doanh vận tải đường thủy nội địa, theo đó cắt giảm 33/34 điều kiện kinh doanh vận tải đường thủy nội địa; Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 47/2015/QĐ-TTg ngày 05/10/2015 về cơ chế chính sách khuyến khích phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa và Chỉ thị số 37/CT-TTg ngày 29/9/2020 về các giải pháp thúc đẩy vận tải thủy nội địa và vận tải ven biển bằng phương tiện thủy nội địa.

- Để thực hiện hiệu quả các mục tiêu, đột phá chiến lược nhằm phát triển kinh tế, xã hội giai đoạn 2021-2030, bảo đảm quản lý thống nhất, hiệu lực hiệu quả trong công tác quản lý nhà nước lĩnh vực vận tải đường thủy nội địa, tránh chồng chéo, tạo đột phá trong cải cách thủ tục hành chính, cần thiết phải rà soát để xem xét thực hiện phân cấp, ủy quyền trong công tác quản lý nhà nước lĩnh vực vận tải đường thủy nội địa.

**Phần II**

**ĐÁNH GIÁ HIỆN TRẠNG CÁC LĨNH VỰC VẬN TẢI**

**1. Đánh giá hiện trạng vận tải đường bộ.**

**1.1. Hiện trạng về quản lý vận tải trong nước**

**1.1.1. Về công tác quản lý hoạt động kinh doanh vận tải hành khách theo tuyến cố định.**

*1.1.1.1. Kết quả thực hiện*

- Mạng lưới tuyến vận tải cố định được phủ khắp các địa bàn trên cả nước, tới trung tâm các tỉnh, thành phố và hầu hết các huyện, xã. Năm 2014, cả nước có tổng số 3.168 tuyến vận tải hành khách cố định liên tỉnh với trên 1.022 doanh nghiệp, hợp tác xã tham gia hoạt động; năm 2015 số lượng tuyến là 2.423 tuyến; năm 2016 số lượng tuyến là 3.236 tuyến (tăng 33,5% tương đương tăng 813 tuyến so với năm 2015); năm 2017 số lượng tuyến là 4.410 tuyến (tăng 27% tương đương tăng 1.174 tuyến so với năm 2016); năm 2018 số lượng tuyến là 5.238 tuyến (tăng 19% tương đương tăng 828 tuyến so với năm 2017); năm 2019 số lượng tuyến là 5.825 tăng 587 tuyến (tương đương tăng 11,2 % so với năm 2018); đến 31/03/2021 số lượng tuyến 10.940 tăng 5.155 tuyến (tương đương tăng 88% so với năm 2019)

- Hiện nay, có 80.373 doanh nghiệp, hợp tác xã kinh doanh vận tải bằng xe ô tô đã tổ chức được trên 10.940 tuyến vận tải hành khách cố định phục vụ nhân dân đi lại tới 63 tỉnh, thành phố. Tại nhiều khu vực miền núi, vùng sâu, vùng xa, đường giao thông và xe buýt đã đến tận làng xóm, cải thiện được đáng kể tình trạng người dân đi hàng ngày đường mới đến được các khu trung tâm mua bán, chợ. Việc phát triển mạnh các tuyến vận tải hành khách đến các vùng núi, vùng sâu, vùng xa và khu vực biên giới góp phần xây dựng khu vực phòng thủ quốc phòng, an ninh trên địa bàn, đảm bảo yêu cầu bảo vệ trên địa bàn các tỉnh, thành phố.

*1.1.1.2. Hiện trạng phân cấp*

-Thực hiện các quy định tại khoản 3 Điều 17, điểm c khoản 2 Điều 20, điểm a khoản 5 Điều 22, Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày CP ngày 17/10/2020 của Chính phủ; Điều 63 Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT ngày 29/5/2020 của Bộ trưởng Bộ GTVT, đã phân cấp thực hiện cho các Sở GTVT trong quản lý tuyến cố định gồm: cấp giấy phép kinh doanh vận tải, cấp phù hiệu xe tuyến cố định; công bố biểu đồ chạy xe; đăng ký khai thác tuyến; cấp phù hiệu xe chạy tuyến cố định; tổng hợp, đề xuất danh mục tuyến cố định; kê khai, niêm yết giá vé.

 - Tổng cục ĐBVN thực hiện: tổng hợp và trình Bộ GTVT công bố danh mục tuyến cố định liên tỉnh theo định kỳ hoặc đột xuất.

**1.1.2. Về công tác quản lý hoạt động kinh doanh vận tải hành khách bằng xe buýt**

*1.1.2.1. Kết quả thực hiện*

- Vận tải hành khách công cộng đã phát huy hiệu quả ở các thành phố lớn như Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh. Mạng lưới tuyến phát triển nhanh, cơ bản phủ khắp thành phố, tuy nhiên mật độ tuyến chưa đồng đều: mật độ các tuyến trong nội đô cao (chiếm đến 90% toàn mạng lưới về số lượng tuyến). Hiện nay, hoạt động VTHKCC tại TP. Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh đã đáp ứng từ 9%÷15% nhu cầu đi lại của người dân; tại Hải Phòng, Đà Nẵng, Cần Thơ hoạt động VTHKCC đáp ứng được từ 2% ÷ 5%. Bên cạnh dịch vụ xe buýt, hoạt động vận tải khách bằng xe taxi cũng phát triển nhanh, mạnh mẽ với chất lượng được nâng cao.

- Hiện nay, cả nước có 59/63 tỉnh, thành phố đã có tổ chức hoạt động vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt, với hơn 10.200 xe, vận chuyển khoảng 1,2 tỷ lượt hành khách mỗi năm.

*1.1.2.2. Hiện trạng phân cấp:* Thực hiện các quy định tại khoản 3 Điều 17, điểm c khoản 2 Điều 20, điểm a khoản 5 Điều 22, Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày CP ngày 17/10/2020 của Chính phủ; Điều 63 Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT ngày 29/5/2020 của Bộ trưởng Bộ GTVT, đã phân cấp thực hiện cho các Sở GTVT trong quản lý và công bố tuyến gồm: cấp giấy phép kinh doanh vận tải, cấp phù hiệu xe; công bố biểu đồ chạy xe; đăng ký khai thác tuyến; kê khai, niêm yết giá vé.

**1.1.3. Về công tác quản lý hoạt động kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng, du lịch**

*1.1.3.1 Kết quả thực hiện:* Hiện nay trên cả nước có 204.290 phương tiện kinh doanh vận tải khách theo hợp đồng, du lịch. Công tác quản lý hoạt động vận tải khách du lịch được phối hợp quản lý chặt chẽ giữa Bộ GTVT và Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch. Chất lượng dịch vụ trong vận tải hành khách đã được nâng lên đáng kể với lực lượng phương tiện được không ngừng đổi mới và nhiều doanh nghiệp vận tải đã chú trọng xây dựng thương hiệu vận tải. Việc xã hội hoá lực lượng vận tải đường bộ đã tạo động lực tích cực cho sự phát triển vận tải, thoả mãn nhu cầu đi lại của người dân cũng như phát triển kinh tế xã hội.

*1.1.3.2. Hiện trạng phân cấp:* Thực hiện các quy định tại khoản 3 Điều 17, điểm c khoản 2 Điều 20, điểm a khoản 5 Điều 22, Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày CP ngày 17/10/2020 của Chính phủ; Điều 63 Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT ngày 29/5/2020 của Bộ trưởng Bộ GTVT. Đã thực hiện phân cấp toàn bộ cho các Sở GTVT trong công tác quản lý, cấp giấy phép kinh doanh, cấp phù hiệu, biển hiệu cho phương tiện

**1.1.4. Về công tác quản lý hoạt động kinh doanh vận tải hành khách bằng xe taxi**

*1.1.4.1. Kết quả thực hiện:* Hiện nay, số lượng taxi tập trung chủ yếu tại các thành phố lớn, đặc biệt là Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh với quy mô phát triển nhanh so với nhu cầu hiện tại của người dân, tính đến ngày 31/03/2021 có 74.071 phương tiện taxi với 965 doanh nghiệp, hợp tác xã hoạt động kinh doanh trên khắp cả nước. Các địa phương đã và đang triển khai thực hiện tốt công tác quản lý hoạt động vận tải hành khách bằng taxi góp phần đáp ứng nhu cầu đi lại của người dân.

*1.1.4.2. Hiện trạng phân cấp:* Thực hiện các quy định tại khoản 3 Điều 17, điểm c khoản 2 Điều 20, điểm a khoản 5 Điều 22, Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày CP ngày 17/10/2020 của Chính phủ; Điều 63 Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT ngày 29/5/2020 của Bộ trưởng Bộ GTVT, đã thực hiện phân cấp toàn bộ cho các Sở GTVT trong công tác quản lý, cấp giấy phép kinh doanh, cấp phù hiệucho phương tiện.

**1.1.5. Về công tác quản lý hoạt động kinh doanh vận tải hàng hoá**

*1.1.5.1. Kết quả thực hiện:* Phương tiện vận tải hàng hoá tăng nhanh, tốc độ tăng bình quân hàng năm 13,5% về số lượng phương tiện và tăng 15% về tấn phương tiện; tính đến hết ngày 31/03/2021 cả nước có 525.757 xe ôtô tải các loại. Vận tải hàng hóa đường bộ đang chiếm ưu thế trong các phương thức vận tải do tính cơ động, linh hoạt và giá cước cạnh tranh. Một đặc điểm kinh tế của Việt Nam là các hộ kinh doanh và sản xuất nhỏ lẻ phổ biến nên nhu cầu vận chuyển hàng hóa không tập trung, chính vì vậy mà vận chuyển hàng hóa bằng xe ô tô đã phát triển đến mọi ngõ ngách từ thôn quê đến đô thị, đáp ứng nhu cầu vận chuyển mọi loại mặt hàng từ nông sản đến hàng công nghiệp. Hiện nay hoạt động vận tải hàng hóa bằng công ten nơ cũng đang được các chủ hàng sử dụng mạnh.

*1.1.5.2. Hiện trạng phân cấp:* Thực hiện các quy định tại khoản 3 Điều 17, điểm c khoản 2 Điều 20, điểm a khoản 5 Điều 22, Nghị định số 10/2020/NĐ-CP ngày CP ngày 17/10/2020 của Chính phủ; Điều 63 Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT ngày 29/5/2020 của Bộ trưởng Bộ GTVT, đã thực hiện phân cấp toàn bộ cho các Sở GTVT trong công tác quản lý, cấp giấy phép kinh doanh, cấp phù hiệu, cho phương tiện kinh doanh vận tải

**1.1.6. Đánh giá hiệu quả của việc phân cấp vận tải đường bộ trong nước**

Vận tải đường bộ trong nước đã thực hiện phân công, phân cấp 100% nhiệm vụ đến Sở GTVT các địa phương, đồng thời quy định trách nhiệm cụ thể, rõ ràng của mỗi bộ phận liên quan trong việc quản lý hoạt động vận tải đường bộ từ đó gắn trách nhiệm quản lý cho các địa phương trong việc kiểm tra, giám sát và xử lý các trường hợp vi phạm về hoạt động vận tải trên địa bàn địa phương. Tuy nhiên, công tác quản lý tại nhiều địa phương vẫn còn nhiều tồn tại bất cập, tình trạng “xe dù, bến cóc” diễn biến phức tạp, đặc biệt là tại các thành phố lớn. Một trong những nguyên nhân chính xuất phát từ việc đội ngũ cán bộ, công chức trong lĩnh vực quản lý vận tải đường bộ rất thiếu; theo thống kê tại một số địa phương, chỉ có từ 1-2 người thực hiện quản lý toàn bộ hoạt động vận tải của địa phương, trong khi đó công việc nhiều, dẫn đến quá tải, không thể giải quyết, xử lý công việc theo đúng thẩm quyền được giao.

**1.2. Hiện trạng về tổ chức vận tải quốc tế**

**1.2.1. Đối với hoạt động vận tải liên vận giữa Việt Nam - Lào**

*1.2.1.1. Kết quả thực hiện*

- Theo quy định tại Hiệp định, Nghị định thư đã ký kết và Thông tư số 88/2014/TT-BGTVT, hoạt động vận tải đường bộ giữa Việt Nam - Lào không giới hạn về số lượng doanh nghiệp, phương tiện qua lại biên giới giữa hai nước việc cấp giấy phép vận tải đường bộ quốc tế Việt - Lào cho đơn vị vận tải: 1.350 giấy phép.

- Cấp giấy phép liên vận Việt - Lào cho phương tiện thương mại (trung bình hàng năm): 10.000 giấy phép.

- Cấp giấy phép liên vận Việt - Lào cho phương tiện phi thương mại (trung bình hàng năm): 12.000 giấy phép.

*1.2.1.2 Hiện trạng phân cấp*

- Tổng cục ĐBVN: cấp giấy phép vận tải đường bộ quốc tế Việt - Lào cho đơn vị vận tải, cho phương tiện phi thương mại, chấp thuận khai thác tuyến vận tải hành khách cố định giữa 2 nước theo quy định tại Nghị định thư.

- Sở Giao thông vận tải địa phương cấp Giấy phép liên vận Việt - Lào cho phương tiện của các cơ quan, tổ chức, cá nhân thuộc các đối tượng còn lại đóng trên địa bàn địa phương, cấp giấy phép liên vận cho xe tuyến cố định (từ lần thứ 2 trở đi), gia hạn cho các phương tiện của Lào bị hết hạn giấy phép hoặc quá thời gian lưu hành tại Việt Nam bị sự cố do tai nạn hoặc hỏng không sửa chữa kịp; Sở Giao thông vận tải địa phương nơi có cửa khẩu biên giới giáp với Lào theo quy định tại Nghị định thư, ngoài việc cấp giấy phép theo quy định cho phương tiện tại địa phương còn được cấp Giấy phép cho phương tiện phi thương mại của các tổ chức, cá nhân đóng trên địa bàn các tỉnh khác của Việt Nam đi qua cửa khẩu tại địa phương mình quản lý.

*1.2.1.2. Phân tích hiệu quả*

Hoạt động vận tải đường bộ quốc tế giữa Việt Nam - Lào không quy định hạn ngạch phương tiện thương mại. Việc phân cấp như trên được thực hiện theo quy định tại Hiệp định và Nghị định thư đã ký kết giữa hai nước.

**1.2.2. Đối với hoạt động vận tải liên vận giữa Việt Nam - Campuchia**

Theo quy định tại Hiệp định, Nghị định thư đã ký kết và Thông tư 39/2015/TT-BGTVT, Thông tư 47/2019/TT-BGTVT, hoạt động vận tải đường bộ giữa Việt Nam - Campuchia có quy định về hạn ngạch phương tiện qua lại biên giới giữa 2 nước là 500 xe.

*1.2.2.1. Kết quả thực hiện*

- Cấp Giấy phép vận tải đường bộ quốc tế Việt Nam - Campuchia: 145 đơn vị.

- Cấp giấy phép liên vận Việt Nam - Campuchia: 500 phương tiện của 62 đơn vị vận tải (trong đó: 223 phương tiện vận tải hành khách, 277 phương tiện vận tải hàng hóa).

- Chấp thuận khai thác tuyến vận tải hành khách cố định liên vận Việt Nam - Campuchia: 06 tuyến của 03 đơn vị vận tải với 16 phương tiện.

- Tổng cục Đường bộ Việt Nam và các Sở Giao thông vận tải đã thực hiện việc cấp phép liên vận cho phương tiện thương mại và phi thương mại của Việt Nam, đảm bảo nhanh chóng, kịp thời, đáp ứng tốt nhu cầu hoạt động qua lại biên giới của các cơ quan, đơn vị vận tải của Việt Nam. Các Sở Giao thông vận tải đã thực hiện tốt việc gia hạn cho các phương tiện của Campuchia bị hết hạn giấy phép hoặc quá thời gian lưu hành tại Việt Nam bị sự cố do tai nạn hoặc hỏng không sửa chữa kịp.

- Tổng cục Đường bộ Việt Nam và Tổng cục Vận tải Campuchia đã thường xuyên thông báo cho nhau danh sách phương tiện hoạt động qua lại biên giới giữa hai nước để thông tin tới các cơ quan có liên quan cùng phối hợp trong công tác quản lý.

*1.2.2.2 Hiện trạng phân cấp*

- Tổng cục ĐBVN: cấp giấy phép vận tải đường bộ quốc tế Việt Nam - Campuchia cho doanh nghiệp và giấy phép liên vận Việt Nam – Campuchia cho phương tiện theo quy định tại Nghị định thư; chấp thuận khai thác tuyến vận tải hành khách cố định giữa 2 nước.

- Các Sở GTVT: cấp giấy phép liên vận cho xe phi thương mại đối với các tổ chức, cá nhân trên địa bàn địa phương; gia hạn cho các phương tiện của Campuchia bị hết hạn giấy phép hoặc quá thời gian lưu hành tại Việt Nam bị sự cố do tai nạn hoặc hỏng không sửa chữa kịp.

*1.2.2.3 Phân tích hiệu quả*

Theo quy định của Nghị định thư đã ký kết giữa hai bên, hạn ngạch xe thương mại của mỗi Bên là 500 xe, mặt khác khi cấp giấy phép liên vận Việt Nam – Campuchia cho phương tiện thương mại, hai Bên thống nhất giao Tổng cục Đường bộ Việt Nam và Tổng cục Vận tải Campuchia thông báo cho nhau biết biển số xe, đơn vị vận tải có phương tiện được cấp giấy phép liên vận để thông báo cho các cơ quan chức năng biết để kiểm tra, giám sát phương tiện. Do đó, việc phân cấp như trên là phù hợp, tạo thuận lợi cho đơn vị vận tải hoạt động vận tải liên vận Việt Nam - Campuchia.

**1.2.3. Đối với hoạt động vận tải liên vận giữa Việt Nam - Trung Quốc**

Theo quy định tại Hiệp định, Nghị định thư và Thỏa thuận giữa Bộ Giao thông vận tải nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Bộ Giao thông vận tải nước Cộng hòa nhân dân Trung Hoa về xây dựng chế độ giấy phép vận tải đường bộ quốc tế, Thông tư 23/2012/TT-BGTVT, Thông tư 29/2020/TT-BGTVT, hoạt động vận tải đường bộ giữa Việt Nam - Trung Quốc có quy định về hạn ngạch phương tiện qua lại biên giới giữa 2 nước là 500 xe (đối với tuyến vào sâu trong lãnh thổ giữa hai nước).

*1.2.3.1. Kết quả thực hiện*

 - Tổng cục Đường bộ Việt Nam và các Sở GTVT có cửa khẩu thực hiện Hiệp định vận tải đường bộ Việt - Trung thực hiện cấp giấy phép vận tải Việt – Trung cho các phương tiện thương mại và công vụ của các cơ quan, tổ chức và các đơn vị vận tải (Năm 2020 cấp: giấy phép loại B: 47, giấy phép loại C: 152.593, giấy phép loại D: 493, giấy phép loại F: 180).

 - Tổng cục Đường bộ Việt Nam đã chấp thuận khai thác 03 tuyến vận tải hành khách định kỳ vào sâu trong lãnh thổ của hai nước cho 02 đơn vị vận tải với 12 phương tiện.

 - Tổng cục Đường bộ Việt Nam đã thông báo đầy đủ và kịp thời danh sách đơn vị vận tải và phương tiện được cấp giấy phép vận tải cho các tuyến vào sâu trong lãnh thổ hai nước cho phía Trung Quốc theo thỏa thuận.

- Hàng năm, các Sở GTVT đã thực hiện việc trao đổi Giấy phép vận tải với phía Trung Quốc theo quy định.

 - Các Sở Giao thông vận tải đã thực hiện tốt việc gia hạn cho các phương tiện của Campuchia bị hết hạn giấy phép hoặc quá thời gian lưu hành tại Việt Nam bị sự cố do tai nạn hoặc hỏng không sửa chữa kịp.

*1.2.3.2. Hiện trạng phân cấp*

- Tổng cục ĐBVN: cấp giấy phép vận tải E, F, G lần đầu cho phương tiện hoạt động trên các tuyến vào sâu trong lãnh thổ giữa 2 nước; cấp giấy phép loại D (xe vận chuyển hàng nguy hiểm và siêu trường, siêu trọng) cho xe của Trung Quốc; chấp thuận khai thác tuyến đối với các tuyến vào sâu trong lãnh thổ giữa 2 nước theo quy định tại Nghị định thư đã ký kết.

- Sở GTVT có cửa khẩu thực hiện Hiệp định vận tải đường bộ Việt - Trung (06 Sở): cấp giấy phép vận tải loại A (vận tải hành khách định kỳ), loại B (vận tải hành khách không định kỳ và xe công vụ), loại C (xe tải) hoạt động trên các tuyến khu vực biên giới giữa hai nước; cấp giấy phép vận tải loại F (vận tải hành khách không định kỳ và xe công vụ), G (xe tải) từ lần thứ 2 trở đi trong năm cho phương tiện hoạt động trên các tuyến vào sâu trong lãnh thổ giữa hai nước; chấp thuận khai thác tuyến đối với các tuyến biên giới giữa 2 nước. Các Sở GTVT thực hiện gia hạn cho các phương tiện của Trung Quốc bị hết hạn giấy phép hoặc quá thời gian lưu hành tại Việt Nam bị sự cố do tai nạn hoặc hỏng không sửa chữa kịp.

*1.2.3.3. Phân tích hiệu quả*

Theo quy định tại Hiệp định và Nghị định thư đã ký kết, hạn ngạch xe thương mại vào sâu trong lãnh thổ của hai nước của mỗi Bên là 500 xe, mặt khác khi cấp giấy phép vận tải cho phương tiện thương mại vào sâu trong lãnh thổ giữa hai nước, hai Bên thống nhất giao Tổng cục Đường bộ Việt Nam và Vụ Dịch tải mặt đất Trung Quốc thông báo cho nhau biết biển số xe, đơn vị vận tải có phương tiện được cấp giấy phép vận tải để thông báo cho các cơ quan chức năng biết để kiểm tra, giám sát phương tiện. Do đó, việc phân cấp như trên là phù hợp, tạo thuận lợi cho đơn vị vận tải hoạt động vận tải liên vận Việt - Trung.

**1.2.4. Đối với hoạt động vận tải giữa Việt Nam - Lào - Campuchia**

Theo quy định tại Bản ghi nhớ đã ký kết và Thông tư 63/2013/TT-BGTVT, Thông tư 20/2020/TT-BGTVT, hoạt động vận tải đường bộ giữa Việt Nam- Lào - Campuchia có quy định về số lượng phương tiện qua lại biên giới giữa 3 nước tối đa là 150 xe.

*1.2.4.1. Kết quả thực hiện*

- Cấp giấy phép liên vận CLV: 150 phương tiện của 40 đơn vị vận tải (trong đó: 21 phương tiện vận tải hành khách, 129 phương tiện vận tải hàng hóa).

- Chấp thuận khai thác tuyến vận tải hành khách cố định CLV: 01 tuyến của 01 đơn vị vận tải với 02 xe.

- Tổng cục Đường bộ Việt Nam đã thông báo đầy đủ và kịp thời danh sách đơn vị vận tải và phương tiện được cấp giấy phép liên vận CLV cho phía Lào và Campuchia theo thỏa thuận.

*1.2.4.2. Hiện trạng phân cấp*

- Tổng cục ĐBVN: cấp giấy phép liên vận CLV cho phương tiện theo quy định tại Nghị định thư đã ký kết.

- Các Sở GTVT: cấp giấy phép liên vận CLV cho xe phi thương mại đối với các tổ chức, cá nhân trên địa bàn địa phương; các địa phương có cửa khẩu thực hiện Bản ghi nhớ được cấp giấy phép liên vận CLV cho phương tiện thương mại và phi thương mại của địa phương khác khi qua cửa khẩu thuộc địa phương đó quản lý; chấp thuận khai thác tuyến cố định và cấp giấy phép liên vận cho xe chạy tuyến cố định; gia hạn cho các phương tiện của Lào và Campuchia bị hết hạn giấy phép hoặc quá thời gian lưu hành tại Việt Nam bị sự cố do tai nạn hoặc hỏng không sửa chữa kịp.

*1.2.4.3. Phân tích hiệu quả*

Theo quy định tại Biên bản ghi nhớ được ký kết giữa 3 nước, hạn ngạch xe thương mại của mỗi Bên là 150 xe, mặt khác khi cấp giấy phép liên vận CLV cho phương tiện thương mại, ba Bên thống nhất giao Tổng cục Đường bộ Việt Nam, Cục Vận tải Lào và Tổng cục Vận tải Campuchia thông báo cho nhau biết biển số xe, đơn vị vận tải có phương tiện được cấp giấy phép liên vận để thông báo cho các cơ quan chức năng biết để kiểm tra, giám sát phương tiện. Do đó, việc phân cấp như trên là phù hợp, tạo thuận lợi cho đơn vị vận tải hoạt động vận tải liên vận CLV.

**1.2.5. Đối với hoạt động vận tải giữa GMS.**

Theo quy định tại Hiệp định GMS đã ký kết và Thông tư số 29/2009/TT-BGTVT, Thông tư 89/2014/TT-BGTVT, hoạt động vận tải đường bộ GMS có quy định về hạn ngạch phương tiện qua lại biên giới giữa các nước là 500 xe.

*1.2.5.1. Kết quả thực hiện*

- Cấp Giấy phép vận tải đường bộ quốc tế GMS cho 17 đơn vị vận tải.

- Cấp Giấy phép vận tải đường bộ GMS cho 30 phương tiện của 04 đơn vị vận tải.

*1.2.5.2. Hiện trạng phân cấp*

- Tổng cục ĐBVN: cấp giấy phép vận tải đường bộ quốc tế GMS cho các đơn vị vận tải; cấp giấy phép vận tải đường bộ GMS và sổ theo dõi hoạt động của phương tiện cho phương tiện thương mại theo Hiệp định đã ký kết.

 - Sở Giao thông vận tải các tỉnh có cửa khẩu biên giới thực hiện Hiệp định GMS cấp giấy phép vận tải đường bộ GMS cho phương tiện của các đơn vị vận tải đóng trên địa bàn địa phương. Sở Giao thông vận tải các tỉnh thành phố gia hạn cho các phương tiện của các nước thực hiện Hiệp định GMS bị hết hạn giấy phép hoặc quá thời gian lưu hành tại Việt Nam bị sự cố do tai nạn hoặc hỏng không sửa chữa kịp.

*1.2.5.3. Phân tích hiệu quả*

Theo quy định tại Hiệp định GMS đã ký kết, hạn ngạch xe thương mại của mỗi Bên là 500 xe, mặt khác khi cấp giấy phép vận tải đường bộ GMS và sổ theo dõi hoạt động của phương tiện cho phương tiện thương mại, các Bên thống nhất phía Việt Nam giao Tổng cục Đường bộ Việt Nam thông báo cho 5 nước GMS biết biển số xe, đơn vị vận tải có phương tiện được cấp giấy phép vận tải đường bộ GMS và sổ theo dõi hoạt động của phương tiện để thông báo cho các cơ quan chức năng biết để kiểm tra, giám sát phương tiện. Việc phân cấp như trên đã tạo thuận lợi cho đơn vị vận tải hoạt động vận tải liên vận GMS.

**1.3. Hiện trạng lĩnh vực dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ**

**1.3.1. Về công tác quản lý bến xe:**

*1.3.1.1. Kết quả thực hiện:* Tính đến hết tháng 3/2021 cả nước có 555 bến xe ô tô khách, trong đó có 390 bến xe từ loại 1 đến loại 4; còn lại 165 bến xe dưới loại 4. Mạng lưới bến xe khách đã phủ khắp các trung tâm cấp tỉnh và rất nhiều trung tâm cấp huyện.

*1.3.1.2. Hiện trạng phân cấp:* Thực hiện theo quy định tại Thông tư 73/2015/TT-BGTVT ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về trạm dừng nghỉ. Đã phân cấp toàn bộ cho các Sở GTVT thực hiện việc quản lý, công bố đưa bến xe khách vào khai thác theo Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về bến xe khách.

*1.3.1.3.* Phân tích hiệu quả: Phát huy quyền tự chủ, tự chịu trách nhiệm của Sở Giao thông vận tải địa phương trong việc thực hiện nhiệm vụ quản lý nhà nước trên địa bàn theo quy định của pháp luật;giải quyết kịp thời và phục vụ tốt hơn các yêu cầu của doanh nghiệp và người dân giảm chi phí đi lại của doanh nghiệp

**1.3.2.Về công tác quản lý trạm dừng nghỉ**

*1.3.2.1. Kết quả thực hiện:* Hệ thống trạm dừng nghỉ đường bộ trên hệ thống quốc lộ đã được quy hoạch từ năm 2013; đang được đầu tư, xây dựng, nguồn vốn sử dụng chủ yếu là vốn xã hội hóa của các doanh nghiệp, trong đó chỉ duy nhất có 3 trạm dừng nghỉ do JICA tài trợ vốn đầu tư xây dựng; đến nay, đã thực hiện công bố được 20 trạm dừng nghỉ và trên 42 trạm, điểm nhà hàng có quy mô, tiêu chuẩn tương tự mô hình trạm dừng nghỉ với cơ sở vật chất khang trang, chất lượng dịch vụ tương đối tốt.

*1.3.2.2. Hiện trạng phân cấp:* Thực hiện theo quy định tại Thông tư 48/2012/TT-BGTVT ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về trạm dừng nghỉ.

+ Phân cấp cho các Sở GTVT nội dung: thực hiện kiểm tra và công bố đưa trạm dừng nghỉ vào khai thác đối với các trạm có vị trí nằm trên tỉnh lộ, huyện lộ thuộc địa bàn địa phương.

+ Nội dung thực hiện tại Tổng cục ĐBVN: thực hiện công bố đưa trạm dừng nghỉ vào khai thác đối với các trạm có vị trí nằm trên các tuyến quốc lộ, cao tốc.

*1.3.2.3. Phân tích hiệu quả:* Công tác phân cấp quản lý cơ bản được phát huy quyền tự chủ, tự chịu trách nhiệm của Sở Giao thông vận tải địa phương trong việc thực hiện nhiệm vụ quản lý nhà nước trên địa bàn theo quy định của pháp luật, đồng thời phù hợp với việc phân công công tác quản lý hệ thống quốc lộ và cao tốc hiện nay.

**1.4. Tồn tại, hạn chế và nguyên nhân**

**1.4.1. Những tồn tại, hạn chế và nguyên nhân trong quản lý vận tải**

*1.4.1.1. Những tồn tại*

- Việc thực hiện phân công, phân cấp triệt để, toàn diện công tác quản lý nhà nước đối với hoạt động kinh doanh vận tải trong nước đến Sở GTVT các địa phương trong thời gian qua đã dẫn đến hiện tượng quá tải công việc tại nhiều Sở GTVT, với khối lượng công việc lớn nhưng số lượng nhân sự để thực hiện là rất ít và hầu như không được phép bổ sung thêm; công tác quản lý vận tải tại nhiều địa phương chủ yếu tập trung vào việc giải quyết thủ tục hành chính, không có thời gian và nhân sự để thực hiện việc theo dõi, giám sát hoạt động, công tác hậu kiểm và các công tác quản lý nhà nước khác, dẫn đến vẫn còn nhiều tồn tại bất cập trong công tác quản lý tại các địa phương, tình trạng “xe dù, bến cóc” diễn biến phức tạp, đặc biệt là tại các thành phố lớn.

- Công nghệ, trang thiết bị phục vụ cho công tác quản lý tại các cơ quan quản lý nhà nước về vận tải từ trung ương đến các địa phương hiện mới đang được đầu tư, đổi mới, tuy nhiên quá trình này diễn ra khá chậm so với yêu cầu thực tế của công tác quản lý; hiện nay mới chỉ có hệ thống DVC và Hệ thống xử lý dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình, các hệ thống khác chưa được đầu tư xây dựng kịp thời theo đúng quy định.

*1.4.1.2. Nguyên nhân*

- Đội ngũ cán bộ làm công tác quản lý vận tải tại các địa phương còn hạn chế cả về số lượng và chuyên môn nghiệp vụ; theo thống kê tại một số địa phương, chỉ có từ 1-2 người thực hiện quản lý toàn bộ hoạt động vận tải của địa phương, trong khi đó công việc nhiều, dẫn đến quá tải; số lượng nhân sự này chủ yếu chỉ tập trung vào việc giải quyết thủ tục hành chính, không thể giải quyết, xử lý công việc quản lý nhà nước khác theo đúng thẩm quyền được giao.

- Nguồn kinh phí để đầu tư xây dựng phần mềm quản lý, xây dựng cơ sở dữ liệu đối với các loại hình vận tải gặp nhiều khó khăn, mặc dù đã có quy định tại các văn bản quy phạm pháp luật nhưng hầu như chưa có kinh phí để triển khai thực hiện.

**1.4.2. Những tồn tại, hạn chế và nguyên nhân trong tổ chức vận tải**

*1.4.2.1. Những tồn tại*

- Công tác quản lý hoạt động kinh doanh vận tải hành khách: Hiện nay, qua theo dõi vẫn còn tình trạng xe kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng, du lịch thực hiện việc đặt chỗ cho hành khách rồi đón trả khách tại các điểm như: bệnh viện, trường học... và dọc các tuyến quốc lộ gây ra tình trạng tranh giành khách làm mất trật tự vận tải; gây khó khăn cho công tác kiểm tra, kiểm soát trong công tác quản lý nhà nước. Tình trạng xe vận chuyển hợp đồng cạnh tranh không lành mạnh với các phương tiện hoạt động tuyến vận tải hành khách cố định; hiện tượng “xe dù, bến cóc” vẫn còn diễn biến phức tạp, đặc biệt tại các thành phố lớn như Hà Nội, thành phố Hồ Chí Minh, đây cũng là một vấn đề bất cập cần được các địa phương nghiên cứu, xử lý dứt điểm.

- Công tác quản lý vận tải hàng hóa: Vận tải hàng hoá đường bộ hiện phải đảm nhận tỷ trọng lớn, mất cân đối với các phương thức vận tải khác; chất lượng dịch vụ đã được nâng cao nhưng chưa đồng đều; quy mô đơn vị vận tải còn nhỏ lẻ, manh mún; tỷ lệ xe chạy rỗng còn ở mức cao, hiệu quả kinh doanh thấp, thị trường vận tải hàng hóa hiện mới đang từng bước được minh bạch; ý thức chấp hành các quy định của chủ phương tiện, đặc biệt là các hộ kinh doanh vận tải hàng hóa còn hạn chế, nên thực tế hoạt động này vẫn còn diễn biến phức tạp, tình trạng xe chở quá tải, lái xe sử dụng các chất gây nghiện vẫn còn diễn ra nên đòi hỏi việc triển khai thực hiện ở các cấp, các ngành cần mạnh mẽ và quyết liệt hơn.

*1.4.2.2. Nguyên nhân*

- Mặc dù đã có các quy định quản lý khá đầy đủ, tuy nhiên việc triển khai, giám sát trong thực tế còn gặp nhiều khó khăn do số lượng cán bộ, công chức quản lý tại các địa phương còn mỏng, việc ứng dụng công nghệ để hỗ trợ còn chậm.

- Công tác ứng dụng công nghệ thông tin, xây dựng cơ sở dữ liệu quản lý đối với các loại hình kinh doanh vận tải hiện mới đang được triển khai thực hiện. Vì vậy, các địa phương vẫn chủ yếu dựa vào sức người để thực hiện kiểm tra, xử lý các trường hợp vi phạm ở ngoài hiện trường.

**2. Đánh giá hiện trạng vận tải đường sắt**

**2.1. Hiện trạng quản lý vận tải**

**2.1.1. Hiện trạng về Hoạt động quản lý vận tải đường sắt do Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành thực hiện**

Theo Quyết định số 2527/QĐ-BGTVT ngày 30/12/2019 của Bộ GTVT quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Cục ĐSVN, trong đó đã quy định nhiệm vụ, quyền hạn của Cục ĐSVN trong công tác quản lý hoạt động vận tải đường sắt, cụ thể:

*2.1.1.1. Về phương tiện giao thông đường sắt*

Tổ chức quản lý và cấp, cấp lại, thu hồi, xóa giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt hoạt động trên đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng theo quy định của pháp luật.

*2.1.1.2. Về nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu*

- Kiểm tra, hướng dẫn các doanh nghiệp, cơ sở đào tạo trong việc thực hiện quy định của pháp luật về tiêu chuẩn các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu, về nội dung, chương trình đào tạo các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu;

- Tổ chức sát hạch, cấp, cấp lại và thu hồi giấy phép lái tàu.

*2.1.1.3. Về hoạt động vận tải đường sắt*

- Hướng dẫn, kiểm tra hoạt động kinh doanh vận tải đường sắt và hoạt động dịch vụ hỗ trợ vận tải đường sắt theo quy định của pháp luật;

- Hướng dẫn doanh nghiệp kinh doanh vận tải, ga đường sắt có tham gia hoạt động liên vận quốc tế thực hiện quyền và nghĩa vụ theo các thỏa thuận, điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên;

- Xây dựng, trình Bộ trưởng ban hành quy định chi tiết việc quản lý các hoạt động vận tải tại ga đường sắt và tuyến đường sắt;

- Chủ trì tổ chức báo cáo Bộ trưởng về vận tải hành khách, hành lý và hàng hóa theo quy định;

- Tổ chức thực hiện kiểm soát tải trọng phương tiện giao thông đường sắt, kiểm tra các biện pháp bảo đảm an toàn giao thông đường sắt tại các ga, bãi hàng, cảng có đường sắt.

Các nội dung trên đã cụ thể hóa theo các quy định tại Luật Đường sắt và các văn bản hướng dẫn thi hành Luật Đường sắt.

**2.1.2 Hiện trạng quản lý vận tải đường sắt đã phân cấp, giao việc cho địa phương**

Thực hiện Luật Đường sắt năm 2017 và Nghị định 65/2018/NĐ-CP *ngày 12/5/2018 của Chính phủ.* Theo đó hoạt động quản lý vận tải đường sắt đã phân cấp ủy quyền cho địa phương (*Ủy ban nhân dân cấp tỉnh*) quy định và chịu trách nhiệm các nội dung cụ thể như sau:

*2.1.2.1. Quy định một số nội dung sau*

- Về điều hành giao thông vận tải đường sắt đô thị;

**-** Về trình tự xây dựng, công bố công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ trên đường sắt đô thị;

- Về xây dựng, công bố biểu đồ chạy tàu và tổ chức kiểm tra, giám sát việc thực hiện biểu đồ chạy tàu trên đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng không nối ray với đường sắt quốc gia;

**-** Về vận tải đường sắt trên đường sắt đô thị;

- Về giá vận tải hành khách, hành lý trên đường sắt đô thị;

*2.1.2.2. Có trách nhiệm các nội dung sau*

- Về Quản lý, khai thác đường sắt đô thị trên địa bàn quản lý;

- Quyết định áp dụng tiêu chuẩn cho đường sắt đô thị;

- Ban hành theo thẩm quyền hoặc trình cấp có thẩm quyền ban hành chính sách hỗ trợ giá vận tải đường sắt đô thị theo quy định của pháp luật.

- Khi có sự cố xảy ra trong quá trình vận tải hàng nguy hiểm trên đường sắt có trách nhiệm huy động lực lượng để khẩn trương thực hiện các công việc sau đây:

+ Cứu người, phương tiện, hàng nguy hiểm.

+ Đưa nạn nhân (nếu có) ra khỏi khu vực xảy ra sự cố và tổ chức cấp cứu nạn nhân.

+ Khoanh vùng, sơ tán dân cư ra khỏi khu vực ô nhiễm, độc hại đồng thời báo cáo Ủy ban nhân dân cấp trên huy động các lực lượng phòng hỏa, phòng hóa, phòng dịch, bảo vệ môi trường, kịp thời xử lý sự cố, khắc phục hậu quả.

+ Tổ chức, bố trí lực lượng bảo vệ hiện trường, bảo vệ hàng nguy hiểm, phương tiện để tiếp tục vận tải và phục vụ công tác điều tra, giải quyết hậu quả.

**2.2. Hiện trạng về tổ chức vận tải**

**2.2.1. Đối với đường sắt quốc gia**

Ngành đường sắt được tổ chức theo mô hình Tổng công ty nhà nước, trong đó hoạt động kinh doanh vận tải đường sắt được giao cho các Công ty Cổ phần vận tải đường sắt chịu trách nhiệm kinh doanh vận tải hành khách, hàng hóa và dịch vụ hỗ trợ vận tải trên đường sắt quốc gia theo quy định của Luật Đường sắt và các quy định khác của pháp luật có liên quan.

Hoạt động điều hành vận tải do Tổng công ty ĐSVN chịu trách nhiệm điều hành tập trung, thống nhất.

**2.2.2. Việc phân cấp giao việc cho chính quyền địa phương đối với đường sắt đô thị**

Tại các địa phương có đường sắt đô thị như Tp Hà Nội và Tp. Hồ Chí Minh, các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đô thị chịu trách nhiệm kinh doanh, vận hành, khai thác hệ thống đường đường sắt đô thị theo quy định của pháp luật về đường sắt và các quy định của pháp luật khác có liên quan.

**2.2.3. Việc phân cấp giao việc cho chính quyền địa phương đối với đường sắt chuyên dùng**

Tại các địa phương có đường sắt chuyên dùng, Chủ sở hữu đường sắt chuyên dùng chịu trách nhiệm tổ chức vận tải theo quy định của pháp luật về đường sắt và các quy định của pháp luật khác có liên quan.

**2.3. Tồn tại, hạn chế và nguyên nhân**

**2.3.1. Những tồn tại, hạn chế và nguyên nhân trong quản lý vận tải**

Luật đường sắt năm 2017 được Quốc hội thông qua và chính chức có hiệu lực từ 1/7/2018, kèm theo đó hệ thống các văn bản hướng dẫn thi hành Luật Đường sắt đã cơ bản được hoàn thiện. Tuy nhiên trong một số lĩnh vực vẫn còn một số tồn tại bất cập như sau:

Vấn đề quy hoạch đường sắt tại một số địa phương có đường sắt đi qua hiện nay.

- Tại một số nhà ga có kho bãi hàng nhưng đường kết nối vận chuyển đường bộ với đường sắt bị người dân lấn chiếm, cá biệt ở một số địa phương người dân còn ngăn cản không phương tiện đường bộ kết nối với phương tiện đường sắt *(ví dụ ga Kim Liên, La Khê....vv)* ;

- Tại một số ga có kết nối đường sắt với đường Thủy nội địa (như ga Việt trì, Ga Ninh Bình) do việc cổ phần hóa một số cảng sông thực hiện việc cổ phần hóa dẫn đến đường sắt kết nối với các cẩng sông bị tháo dỡ, phong tỏa dẫn đến hạn chế nguồn hàng vận chuyển gây khó khăn cho vận tải đường sắt.

Do vậy vấn đề tăng cường phân cấp trong công tác đầu tư, quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia cần phải được xem xét giao các địa phương đầu tư các công trình trên địa bàn quản lý để kết nối các ga đường sắt nhằm chủ động cân đối nguồn lực đầu tư;

**2.3.2. Những tồn tại, hạn chế và nguyên nhân trong việc tổ chức vận tải**

*2.3.2.1. Về hoạt động cấp giấy chứng nhận đăng ký phương tiện trên đường sắt đô thị*.

Hiện nay, theo quy định của Luật Đường sắt, việc quản lý vận hành khai thác thuộc trách nhiệm của UBND tỉnh thành có đường sắt đô thị, trong khi việc cấp Giấy phép Giấy phép lái tàu, Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện trên đường sắt đô thị lại giao cho cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành về đường sắt thực hiện. Sẽ phát sinh những tồn tại bất cập sau:

- Việc tổ chức cấp Giấy phép lái tàu (bao gồm cả việc sát hạch và cấp Giấy phép lái tàu) về con người chủ yếu phải dựa vào các nhân sự có kinh nghiệm lái tàu của doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đô thị trong khi doanh nghiệp này lại do địa phương quản lý; Cơ sở vật chất dùng để sát hạch lái tàu sử dụng là kết cấu hạ tầng đường sắt của doanh nghiệp.

- Phương tiện GT đường sắt đô thị chỉ hoạt động trên tuyến đường sắt đô thị đã được công bố.

Điều này gây khó khăn cho cả doanh nghiệp và cơ quan quản lý nhà nước quá trình tổ chức thực hiện.

*2.3.2.2.* Vấn đề quản lý siết chặt kiểm soát tải trọng phương tiện đường bộ hiện nay đang là vấn đề hết sức nhức nhối. Việc này thường chỉ được thực hiện theo từng đợt và theo chiến dịch trong một khoảng thời gian nhất đinh sau đó lại chùng xuống dẫn đến hiệu quả không cao. Thực tế cho thấy, khi chính quyền địa phương thực hiện nghiêm việc quản lý siết chặt kiểm soát tải trọng phương tiện đường bộ thì sản lượng, thị phần và doanh thu vận tải đường sắt tăng lên một cách đáng kể. Do vậy vấn đề phân cấp, phân quyền cho chính quyền địa phương trong công tác siết chặt chặt kiểm soát tải trọng phương tiện cần phải thực hiện thường xuyên liên tục dứt điểm và triệt để.

**3. Đánh giá hiện trạng vận tải hàng hải**

**3.1. Hiện trạng về quản lý vận tải**

3.1.1. Hiện trạng về bộ máy quản lý nhà nước về lĩnh vực hàng hải

- Cục Hàng hải Việt Nam thực hiện chức năng, nhiệm vụ quản lý nhà nước về hàng hải trên phạm vi toàn quốc.

- Các Chi cục hàng hải (Hải Phòng và thành phố Hồ Chí Minh) thực hiện chức năng, nhiệm vụ quản lý nhà nước về lĩnh vực hàng hải theo khu vực được phân cấp.

- Các cảng vụ hàng hải thực hiện chức năng, nhiệm vụ quản lý nhà nước về lĩnh vực hàng hải theo khu vực được phân cấp.

- Theo quy định của hệ thống pháp luật hiện hành, quản lý nhà nước về hàng hải là thống nhất và không phâp cấp cho địa phương. Sở Giao thông vận tải của các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương có bờ biển không có bộ máy, nhân sự chuyên trách quản lý nhà nước và theo dõi lĩnh vực hàng hải.

- Các cơ quan quản lý chuyên ngành về hoạt động hàng hải tại cảng biển: Có 6 cơ quan chuyên ngành: Cảng vụ, Hải quan, Biên phòng, Kiểm dịch y tế, Kiểm dịch động vật, Kiểm dịch thực vật do Cảng vụ Hàng hải chủ trì tiến hành làm thủ tục và giám sát hoạt động của tàu thuyền tại cảng biển. Cả 6 cơ quan này đều tổ chức theo ngành dọc trung ương về địa phương chứ không phải là cơ quan thuộc địa phương.

*3.1.1.1* Việc đăng ký, mua bán tàu biển đang thực hiện theo 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 tàu biển và Nghị định 86/2020/NĐ-CP ngày 23/7/2020 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 171/2016/NĐ-CP. Nghị định là cơ sở pháp lý quan trọng để cơ quan quản lý nhà nước nâng cao chất lượng, hiệu quả trong việc quản lý, giám sát các hoạt động liên quan đến đăng ký và mua, bán, đóng mới tàu biển; đồng thời là căn cứ quan trọng để Bộ Giao thông vận tải, các Bộ ngành có liên quan ban hành các văn bản hướng dẫn nhằm đáp ứng yêu cầu quản lý trong nước và phù hợp với điều ước quốc tế về hàng hải mà Việt Nam là thành viên. Hiện nay, việc đăng ký tàu biển đã được phân cấp xuống các Chi cục hàng hải cấp đăng ký.

- Đăng kiểm tàu biển: Cục Đăng kiểm Việt Nam thực hiện.

- Quản lý doanh nghiệp: doanh nghiệp đăng ký thành lập tại các Sở kế hoạch đầu tư của địa phương, hoạt động theo luật và nộp thuế theo quy định.

*3.1.1.2 Về quản lý giá dịch vụ tại cảng biển*

Bộ Tài chính quản lý nhà nước về giá dịch vụ tại cảng biển. Theo quy định tại khoản 2 và khoản 3 Điều 90 của Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 quy định: “Giá dịch vụ tại cảng biển bao gồm: a) Giá dịch vụ bốc dỡ container; giá dịch vụ hoa tiêu; Giá sử dụng cầu, bến, phao neo; Giá dịch vụ lai dắt”; “Doanh nghiệp quyết định mức giá dịch vụ quy định tại điểm a khoản 2 Điều này trong khung giá do Bộ Giao thông vận tải quy định”; các loại giá dịch vụ khác do doanh nghiệp tự quyết định và thực hiện kê khai giá dịch vụ tại cảng biển với cơ quan có thẩm quyền và niêm yết theo quy định của pháp luật về giá.

Trên cơ sở đó, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT ngày 14/11/2018 ban hành biểu khung giá dịch vụ hoa tiêu, dịch vụ sử dụng cầu, bến, phao neo, dịch vụ bốc dỡ container và dịch vụ lai dắt tại cảng biển.

a). Về giá dịch vụ hoa tiêu hàng hải và giá dịch vụ sử dụng cầu, bến, phao neo

Sau thời điểm 01/01/2017 kể từ ngày Luật phí, lệ phí có hiệu lực, giá dịch vụ hoa tiêu chuyển từ cơ chế phí sang cơ chế giá được quy định tại Quyết định số 3946/QĐ-BGTVT, để ổn định mức giá dịch vụ, giá dịch vụ hoa tiêu hàng hải và giá dịch vụ sử dụng cầu, bến, phao neo được giữ nguyên như mức phí quy định tại Thông tư số 01/2016/TT-BTC ngày 05/1/2016 của Bộ Tài chính quy định về phí, lệ phí hàng hải và biểu mức thu phí, lệ phí hàng hải. Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT (sửa đổi tại Quyết định số 3946/QĐ-BGTVT) trên cơ sở giữ nguyên mức giá dịch vụ hoa tiêu hàng hải và giá dịch vụ sử dụng cầu, bến, phao neo. Mức giá này đã được các Công ty Hoa tiêu áp dụng trong thời gian nhiều năm, bảo đảm ổn định thị trường về giá. Căn cứ quy định tại Thông tư số 233/2016/TT-BTC ngày 11/11/2016 của Bộ trưởng Bộ Tài chính sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 56/2014/TT-BTC ngày 28/4/2014 của Bộ trưởng Bộ Tài chính hướng dẫn thực hiện Nghị định số 177/2013/NĐ-CP ngày 14/11/2013 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Giá; Thông tư số 25/2014/TT-BTC ngày 17/2/2014 của Bộ trưởng Bộ Tài chính quy định phương pháp định giá chung đối với hàng hóa dịch vụ (Thông tư số 25/2014/TT-BTC), do vậy giá dịch vụ được xây dựng trên cơ sở cơ cấu chi phí giá thành của dịch vụ. Tuy nhiên, giá dịch vụ hoa tiêu hàng hải và dịch vụ sử dụng cầu, bến, phao neo được giữ nguyên từ mức phí, do vậy gây ra một số bất cập như sau: Giá cước dịch vụ tại một số tuyến hoa tiêu chưa phản ảnh đúng cơ cấu giá dịch vụ, có tuyến dịch vụ có mức giá rất thấp (500.000 VNĐ/lượt) không đủ bù đắp chi phí dịch vụ, tuy nhiên có dịch vụ với mức giá rất cao (khoảng 100 triệu/lượt, 200 triệu/chuyến. Theo ý kiến của các doanh nghiệp vận tải, giá dịch vụ hoa tiêu đối với tàu hoạt động quốc tế của Việt Nam cao rất nhiều so với các nước trong khu vực. Giá hoa tiêu được tính dựa trên tổng dung tích của tàu (GT) và chiều dài luồng, với đặc điểm địa lý Việt Nam với chiều dài luồng khá dài nên giá cho một lượt dẫn tàu là rất cao. Mặc dù một số giá dịch vụ khác tại Việt Nam (giá bốc dỡ container) thấp hơn các nước trong khu vực, nhưng tổng chi phí cho tàu vào cảng thường cao hơn, do phí bảo đảm an toàn hàng hải, chi phí hoa tiêu lớn.

b). Giá dịch vụ bốc dỡ container

Giá cước bốc dỡ container hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu, tạm nhập tái xuất (XNK) tại các cảng ở Việt Nam đang áp dụng, khoảng 33 -52 USD/cont20’ và 50-77 USD/cont40’. So với các nước trong khu vực, giá dịch vụ bốc dỡ của Việt Nam thấp nhấp, chỉ bằng 40-60% so với mức giá bình quân của các nước. Mặc dù về chất lượng dịch vụ các cảng biển Việt Nam tương đương với các cảng trong khu vực.

Nguyên nhân dẫn đến việc giảm giá dịch vụ là do trong thời gian qua, nhiều cảng quy mô nhỏ với giá trị đầu tư thấp được đưa vào khai thác đã đẩy mạnh lượng cung lên nhưng lượng hàng qua cảng chưa tăng tương xứng dẫn đến tình trạng cạnh tranh không lành mạnh. Các doanh nghiệp liên tục giảm giá dưới mức giá thành để thu hút khách hàng, ảnh hưởng đến hoạt động của doanh nghiệp cảng được đầu tư quy mô hiện đại, kéo theo sự tụt hậu về chất lượng cảng biển. Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 có hiệu lực, tại Điều 90 quy định Bộ Giao thông vận tải đã ban hành khung giá dịch vụ bốc dỡ container, đã từng bước bình ổn giá dịch vụ bốc dỡ container, giúp doanh nghiệp cảng biển có nguồn tài chính để tái đầu tư xây dựng cảng, nâng cao chất lượng dịch vụ. Tuy nhiên, mức giá hiện tại vẫn còn thấp hơn nhiều so với các nước trong khu vực, đây cũng được coi là lợi thế cạnh tranh về giá thành dịch vụ của cảng biển Việt Nam so với các nước trong khu vực.

c). Giá dịch vụ lai dắt tại cảng biển

Giá dịch vụ tàu lai dắt bắt đầu được xây dựng từ Quyết định số 3863/QĐ-BGTVT và có hiệu lực kể từ ngày 01/7/2017, trong thời gian thực hiện khung giá, các công ty lai dắt đã điều chỉnh và niêm yết giá theo hình thức mới (tính theo thời gian dẫn tàu). Để ổn định mức giá đã được thực hiện tại Quyết định số 3863/QĐ-BGTVT, Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT giữ nguyên mức khung giá như Quyết định số 3863/QĐ-BGTVT bảo đảm cho mức giá dịch vụ lai dắt được giữ ổn định trong thời gian từ năm 2017 đến nay.

Tuy nhiên, trong quá trình áp dụng, tại khu vực cảng biển (Thanh Hóa), một số công ty lai dắt do tính chất độc quyền đã nâng thời gian lai dắt cao hơn thời gian lai dắt thực tế, dẫn đến giá dịch vụ lai dắt khu vực Thanh Hóa cao hơn khoảng 5-6 lần so với các khu vực khác. Sau khi Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT quy định cụ thể cách tính thời gian lai dắt, hầu hết các công ty lai dắt đã điều chỉnh cách tính giá theo thời gian lai dắt thực tế, do tính độc quyền, một số công ty đã ép thuyền trưởng ký xác nhận thời gian lai dắt cao hơn thời gian thực tế để nâng giá dịch vụ. Cục Hàng hải Việt Nam đã chỉ đạo các Cảng vụ tăng cường kiểm tra giám sát thời gian lai dắt tại khu vực nêu trên, đến nay tình trạng nâng giá lai dắt đã giảm đáng kể nhưng vẫn chưa giải quyết triệt. Ngoài ra, trong quá trình áp dụng, một số doanh nghiệp lai dắt vẫn chưa thống nhất việc kê khai, niêm yết giá theo giờ hoặc theo lượt. Đồng thời, tại Nội quy cảng biển quy định công suất tàu lai tối thiểu mà không giới hạn công suất tối đa cho từng loại tàu, do vậy một số công ty đã bố trí tàu lai lớn hơn công suất cần thiết và tính với giá cao, gây thiệt hại cho chủ tàu.

3.1.1.3 Về giá cước vận tải và các loại phụ thu ngoài giá

- Theo quy định tại khoản 2 Điều 149 Bộ Luật Hàng hải Việt Nam năm 2015, doanh nghiệp thực hiện việc niêm yết giá theo quy định của pháp luật về giá và niêm yết phụ thu ngoài giá dịch vụ vận chuyển bằng đường biển theo quy định của Chính phủ. Nghị định số 146/2016/NĐ-CP ngày 02/11/2016 của Chính phủ quy định việc niêm yết giá, phụ thu ngoài giá dịch vụ vận chuyển hàng hóa container bằng đường biển, giá dịch vụ tại cảng biển, theo đó doanh nghiệp thực hiện thu các loại giá, phụ thu ngoài giá phải thực hiện niêm yết công khai. Như vậy giá cước vận tải và các loại phụ thu là do hãng tàu tự quyết định và phải công khai niêm yết theo quy định.

* + - * 1. - Giá cước vận tải do hãng tàu tự quyết định theo cơ chế thị trường, trong thời gian vừa qua, giá cước vận tải ổn định trong thời gian dài, tuy nhiên từ đầu năm 2020 trở lại đây, giá cước vận tải tăng cao, đặc biệt là các tuyến vận tải đi Châu Âu, Châu Mỹ. Theo quy định, giá cước vận tải phải thực hiện niêm yết, nhưng hầu hết các hãng tàu đều áp dụng chính sách giá cước khác nhau đối với các khách hàng khác nhau. Giá cước niêm yết trên trang thông tin điện tử thể hiện giá trần, mức giá trần chủ yếu áp dụng đối với khách hàng nhỏ lẻ, hợp đồng ngắn hạn. Đối với khách hàng ký hợp đồng cố định trong thời gian dài, mức giá do đàm phán thỏa thuận của hai bên và thường thấp hơn mức giá niêm yết. Mức giá này được giữ cố định và không bị điều chỉnh bởi sự thay đổi giá trong thời gian hợp đồng còn hiệu lực. Theo báo cáo của đại diện hãng tàu, chính sách giá cước vận chuyển container đối với hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam do hãng tàu mẹ (bên nước ngoài) quyết định, đại diện tại Việt Nam không được quyết định giá cước.

- Nguyên nhân làm tăng giá cước vận tải trong thời gian vừa qua: Do đại dịch Covid-19 kéo dài, một số nước đồng loạt áp dụng biện pháp kiểm soát phòng dịch. Nhiều cảng biển (đặc biệt Châu Âu, Châu Mỹ) trong tình trạng không hoạt động được hết công suất, xuất hiện tình trạng kẹt cảng, ví dụ tại Mỹ thời kỳ cao điểm (tháng 1/2021) có đến 41 tàu nằm chờ được vào cầu cảng làm hàng tại Los Angeles. Thời gian xếp dỡ tại Los Angeles/Long Beach cho các tàu có sức tải 13.000 - 14.000 TEU đã tăng từ trung bình 3-5 ngày lên đến 11 ngày cho một lần xếp dỡ. Các nhà máy và cảng ở Châu Á làm việc 24/7, hoặc 168 giờ một tuần, trong khi các tuyến vận tải container Bờ Tây nước Mỹ chỉ đang hoạt động 112 giờ một tuần tại cầu cảng, 88-90 giờ trong bến cảng, và các khu vực khác bên ngoài cảng chỉ làm việc ban ngày. Thiếu hụt container rỗng, do thời gian container nằm chờ trong lưu thông dài gấp 2 lần so với trước (nằm trên tàu, nằm tại cảng, nằm tại kho khách hàng …). Thiếu container rỗng, lịch trình tàu kéo dài, thiếu chỗ trên tàu là nguyên nhân của việc tăng giá cước vận tải.

* + - * 1. - Về các loại phụ thu ngoài giá dịch vụ vận chuyển hàng hóa container bằng đường biển: Phụ thu của hãng tàu thường chia ra làm hai loại, phụ thu theo giá cước (surcharge) và phụ thu tại nước sở tại (local charge). Tại Việt Nam các hãng tàu thu khoảng 10-12 loại phụ thu, chủ yếu là THC, mất cân bằng container, vệ sinh container, kẹp trì, chứng từ, khai báo hải quan đối với hàng xuất đi Châu Âu, Châu Mỹ…), một số loại phụ thu áp dụng tùy theo thời điểm phát sinh (phụ thu xăng dầu, phụ thu mùa cao điểm…) do hãng tàu tự quyết định. Theo báo cáo của hãng tàu, từ năm 2020 đến nay giá các loại phụ thu cơ bản như giữ nguyên, không điều chỉnh tăng.

- Kinh nghiệm của các nước trong việc kiểm soát việc thu giá dịch vụ tại cảng biển: Việc thu phụ thu giá dịch vụ THC và các khoản phụ thu khác của hãng tàu đều được thực hiện niêm yết công khai minh bạch trên trang thông tin điện tử của hãng tàu, với mức giá do hãng tàu tự quyết định. Việc hãng tàu thu phụ thu ngoài giá dịch vụ THC và các loại thụ thu khác ngày càng cao đã tạo ra phản ứng mạnh mẽ đến các tổ chức và Chính phủ nhiều nước. Mặc dù các nước đều mong muốn minh bạch hóa các khoản phụ thu và tìm kiếm biện pháp để hạn chế việc tăng phụ thu ngoài giá dịch vụ THC và các khoản phụ thu khác, tuy nhiên hầu hết các nước trong khu vực Đông Nam Á vẫn chưa có cơ chế cụ thể quản lý phụ thu THC và các khoản phụ thu khác. Ngoài ra, một số nước trong khu vực Châu Á cũng đang nghiên cứu các giải pháp nhằm hạn chế việc tăng phụ thu THC của hãng tàu.

*3.1.1.4. Về kinh doanh vận tải biển và các dịch vụ hỗ trợ vận tải biển*

Công tác quản lý nhà nước đối với hoạt động kinh doanh vận tải biển nội địa và kinh doanh dịch vụ đại lý tàu biển và dịch vụ lai dắt tàu biển thực hiện theo Nghị định số 160/2016/NĐ-CP ngày 29/11/2016 của Chính phủ và Nghị định số 147/2018/NĐ-CP ngày 24/10/2018 của Chính phủ đã dần từng bước nâng cao hơn nữa năng lực quản lý, khai thác và kinh doanh có hiệu quả của các doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển trong giai đoạn hiện nay. Nghị định quy định rõ đối với các trường hợp tàu biển mang cờ quốc tịch nước ngoài được vận tải nội địa để đảm bảo quyền vận tải nội địa dành cho đội tàu treo cờ Việt Nam nhằm cụ thể quy định tại Điều 8 Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015.

- Đối với ngành nghề kinh doanh vận tải biển, quy định rõ hơn về yêu cầu đối với điều kiện kinh doanh vận tải biển quốc tế, vận tải biển nội địa, dịch vụ đại lý tàu biển, dịch vụ lai dắt tàu biển như về bộ máy tổ chức, đảm bảo tài chính, tàu thuyền, thuyền viên; điều kiện đối với tổ chức, cá nhân nước ngoài tham gia vận chuyển nội địa bằng tàu mang cờ quốc tịch Việt Nam phù hợp với các cam kết, điều ước quốc tế.

- Ngoài ra, còn một số quy định về giảm các thủ tục hành chính, số lượng tàu lai dắt và vốn đối với vận tải biển quốc tế, nội địa; bỏ các rào cản nhằm khuyến khích các doanh nghiệp kinh doanh; bảo đảm quyền bảo hộ đối với các doanh nghiệp trong nước phát triển để có thể cạnh tranh với các doanh nghiệp nước ngoài kinh doanh trong cùng lĩnh vực, ngành nghề tại Việt Nam. Hiện nay, các quy định về cấp giấy phép kinh doanh vận tải biển đã được bãi bỏ theo Quyết định số 767/QĐ-BGTVT ngày 17/4/2014 công bố phương án cắt giảm, đơn giản các quy định về điều kiện kinh doanh vận tải biển.

*3.1.1.5. Về quản lý tuyến vận tải từ bờ ra đảo*

Hiện nay, pháp luật Việt Nam không quy định việc định tuyến vận tải, việc lựa chọn tuyến vận tải do các doanh nghiệp tự quyết định căn cứ vào nhu cầu vận hàng hoá, cấp đăng kiểm của tàu. Tuy nhiên, một số tuyến vận tải từ bờ ra đảo đang được giao cho Cục Hàng hải Việt Nam quản lý. Theo Thông tư số 36/2019/TT-BGTVT ngày 12/9/2019 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải sửa đổi bổ sung các Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về quản lý tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo trong vùng biển Việt Nam, hiện nay, Cục HHVN đang quản lý 29 tuyến bờ ra đảo. Việc đưa vào quản lý các tuyên này đã có những tác động tích cực đến hiệu quả của công tác quản lý nhà nước đối với việc quản lý các tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo đảm bảo an toàn giao thông đối với các cảng, bến, phương tiện, thuyền viên hoạt động trên tuyến từ bờ ra đảo, tạo điều kiện thuận lợi cho nhân dân đi lại cũng như khách du lịch trên tuyến. Mặt khác, việc quy định tuyến từ bờ ra đảo đã đóng vai trò quan trọng trong bảo đảm an, quốc phòng và phát triển kinh tế xã hội của vùng, nối gần thêm giữa đảo và đất liền.

*3.1.1.6. Về quản lý nhà nước tại bến thủy nội địa trong vùng nước cảng biển*

Hiện nay, việc quản lý nhà nước tại bến thủy nội địa trong vùng nước cảng biển được điều chỉnh bởi Luật Giao thông đường thủy nội đia 2004, sửa đổi bổ sung 2014; Nghị định 08/2021/NĐ-CP ngày 28/01/2021 của Chính phủ về quản lý hoạt động đường thủy nội địa. Cụ thể như sau:

 Cảng vụ thuộc Cục Đường thủy nội địa Việt Nam thực hiện chức năng quản lý nhà nước chuyên ngành tại bến thủy nội địa trong vùng nước cảng biển nối với đường thủy nội địa quốc gia. Cảng vụ thuộc Sở Giao thông vận tải hoặc cơ quan, đơn vị được Ủy ban nhân dân cấp tỉnh giao thực hiện tại địa phương chưa có tổ chức Cảng vụ đường thủy nội địa trực thuộc Sở Giao thông vận tải thực hiện chức năng quản lý nhà nước chuyên ngành tại cảng, bến thủy nội địa trong vùng nước cảng biển nối với đường thủy nội địa địa phương (Điều 65 Nghị định 08/2021/NĐ-CP).

Đối với cảng, bến thủy nội địa trong vùng nước cảng biển do các Cảng vụ thực hiện chức năng quản lý chuyên ngành tại cảng, bến thủy nội địa trước ngày 15 tháng 3 năm 2021 thì tiếp tục thực hiện chức năng quản lý đến hết ngày 31 tháng 12 năm 2023, từ ngày 01 tháng 01 năm 2024, hoạt động quản lý cảng, bến thủy nội địa trong vùng nước cảng biển thực hiện theo quy định tại Nghị định số 08/2021/NĐ-CP (Điều 69 Nghị định 08/2021/NĐ-CP).

 Đối với cảng, bến thủy nội địa trong vùng nước cảng biển đã được chấp thuận chủ trương xây dựng trước ngày 15 tháng 3 năm 2021 thì tiếp tục thực hiện theo văn bản chấp thuận; cơ quan chấp thuận chủ trương xây dựng cảng, bến thủy nội địa công bố hoạt động của cảng, bến thủy nội địa (Điều 69 Nghị định 08/2021/NĐ-CP).

**3.2. Hiện trạng về tổ chức vận tải**

**3.2.1. Về đội tàu biển Việt Nam**

- Đội tàu mang cờ quốc tịch Việt Nam tính đến tháng 12/2020 có 1.576 tàu, tổng dung tích khoảng 6,1 triệu GT và tổng trọng tải khoảng 9,3 triệu DWT, trong đó đội tàu vận tải có 1.049 tàu với tổng dung tích khoảng 4,79 triệu GT và 8,04 triệu DWT, trọng tải trung bình của đội tàu vận tải là 7.660 DWT/tàu, chủ yếu là cỡ tàu nhỏ (dưới 5.000 GT) và cỡ tàu trung bình (5.000GT đến 10.000 GT). Theo số liệu thống kê của Diễn đàn Thương mại và phát triển Liên Hiệp quốc (UNCTAD), đội tàu Việt Nam đứng thứ 4 trong khu vực ASEAN (sau Singapore, Indonesia, Malaysia) và thứ 30 trên thế giới. Trong 4 tháng đầu năm 2021, đội tàu vận tải biển Việt Nam có sự tăng lên nhanh chóng, một số doanh nghiệp Việt Nam đã đầu tư tàu chuyên dụng trọng tải lớn như tàu dầu thô trọng tải đến 300.000 DWT, tàu khí hóa lỏng về loại tàu vận tải dầu và khí hóa lỏng, chỉ riêng trong 4 tháng đầu năm 2021, đội tàu mang cờ quốc tịch Việt Nam đã tăng lên 1,55 triệu tấn. Đội tàu vận tải biển Việt Nam có xu hướng tăng số lượng loại tàu có trọng tải lớn. Trong giai đoạn 2016-2020, số lượng đội tàu vận tải biển giao động từ trong khoảng từ 1.000 đến trên 1.200 tàu tàu. Số lượng tàu năm 2020 so với năm 2016 đã giảm trên 200 tàu, tương đương với mức giảm -17,2 %, tổng dung tích và tổng trọng tải của đội tàu vận tải lại tăng trưởng trên 6%. So với giai đoạn 2010-2015, đội tàu vận tải của Việt Nam đã giảm trên 400 tàu, tổng dung tích và trọng tải của đội tàu thay đổi theo chiều hướng đi lên.

- Tuổi tàu bình quân của đội tàu Việt Nam là 15,5 tuổi và trẻ hơn 5,2 tuổi so tuổi tàu bình quân của thế giới (21,8 tuổi) (theo UNCTAD). Nhóm tàu có độ tuổi trung bình trẻ nhất là tàu chở khách (7,9 tuổi), tàu có độ tuổi cao nhất là tàu khí hóa lỏng (23,6 tuổi), tàu container 17,7 tuổi, tàu dầu hóa chất 17,6 tuổi.

- Cơ cấu đội tàu theo loại tàu vận tải năm 2020 so với năm 2015 chưa có đột phá nhưng có sự dịch chuyển về loại tàu trong đội tàu vận tải của Việt Nam. Sự dịch chuyển này theo hướng giảm tỷ lệ về số lượng của nhóm tàu hàng rời và tổng hợp, tăng tỷ lệ của nhóm tàu container (từ 2% lên 4%), tàu khách (từ 3% lên 6%) tàu chở khí hóa lỏng (từ 1% lên 2%) và tàu chở dầu, khí hóa lỏng từ (11% lên 15%). Cụ thể, tàu hàng tổng hợp có 649 tàu tương đương 62%; tàu hàng rời có 115 tàu tương đương 11%; tàu chở container có 38 tàu tương đương 4%; tàu chở dầu, hóa chất có 162 tàu chiếm tương đương 15%; tàu chở khí hóa lỏng có 19 tàu tương đương 2% và tàu chở khách có 66 tàu tương đương 6% trong tổng số tàu trong đội tàu vận tải Việt Nam. Tàu hàng tổng hợp và tàu hàng rời là loại tàu chủ yếu trong đội tàu vận tải biển của Việt Nam, với tổng trọng tải của hai loại tàu này chiếm tới 62% trên tổng trọng tải của cả đội tàu vận tải. Nhóm tàu dầu- hóa chất là nhóm tàu đứng thứ 3 về số lượng và thứ 2 về tổng trọng tải, nhóm này chiếm 31% trong tổng trọng tải đội tàu vận tải. Đây cũng là nhóm tàu tăng trưởng đều trong giai đoạn 2016-2020. Nhóm tàu container chỉ có 4,6% trên tổng trọng tải của đội tàu vận tải với 38 tàu và gần như không có tăng trưởng trong giai đoạn 2016-2020. Điều này cho thấy nhóm tàu container của Việt Nam lạc hậu so với nhu cầu cũng như xu hướng phát triển của thế giới. Nhóm tàu khí hóa lỏng tỷ trọng rất nhỏ, chưa đến 1% trên tổng trọng tải của đội tàu. Giai đoạn 2016-2020 tàu khí hóa lỏng có tỉ lệ tăng trưởng 58% (tăng từ 12 tàu lên 17 tàu). Tuy nhiên, các tàu thuộc nhóm tàu này thưởng có tuổi tàu cao nên dẫn đến tàu khí hóa lỏng trở thành nhóm tàu có tuổi trung bình cao nhất trong đội tàu. Tàu khách là nhóm tàu có tuổi trẻ nhất trong đội tàu do thường xuyên được thay thế để phục vụ nhu cầu của khách. Trong giai đoạn 2016-2020, nhóm tàu khách đã tăng trưởng 100% (từ 33 lên 66 tàu), chủ yếu là các tàu phục vụ bờ ra đảo.

- Đội tàu vận tải biển hoạt động tuyến nội địa: Đội tàu vận tải biển Việt Nam về cơ bản đã đảm nhận được gần 100% khối lượng hàng vận tải nội địa bằng đường biển, trừ một số tàu chuyên dụng như: LPG, xi măng rời. Đối với loại hàng đội tàu Việt Nam chưa đáp ứng được nhu cầu, Bộ Giao thông vận tải đã cấp phép cho một số tàu mang cờ quốc tịch nước ngoài thuộc sở hữu doanh nghiệp Việt Nam được vận tải nội địa trong thời gian ngắn hạn. Hiện tại có 12 tàu được cấp phép, trong đó có 04 tàu container, 05 tàu khí hóa lỏng, 03 tàu xi măng rời. Để khuyến khích các doanh nghiệp đầu tư tàu chuyên dụng đáp ứng nhu cầu vận tải trong nước như khí hóa lỏng, xi măng rời, tàu dầu thô trọng tải lớn. Bộ Giao thông vận tải đã yêu cầu doanh nghiệp xây dựng kế hoạch đầu tư tàu Việt Nam để thay thế tàu nước ngoài, theo kế hoạch Bộ Giao thông vận tải chỉ cấp phép cho tàu nước ngoài vận tải nội địa đến hết năm 2023.

* + - * 1. - Đội tàu vận tải biển hoạt động tuyến quốc tế: Đội tàu có khả năng hoạt động tuyến quốc tế chiếm khoảng 35% tổng số lượng đội tàu đang hoạt động. Thị phần vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu của đội tàu Việt Nam ngày càng giảm, năm 2015 đội tàu Việt Nam đảm nhận 10,0% thị phần hàng hóa xuất nhập khẩu, đến năm 2018 thị phần giảm xuống 7,3%, đến năm 2020 thị phần giảm còn 5,0%. Như vậy, thị phần vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu do đội tàu biển nước ngoài cũng tăng lên tương ứng, đến nay đội tàu nước ngoài đã chiếm lĩnh 95% thị phần hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam.
				2. - Hiện nay Việt Nam có khoảng 500 chủ tàu, trong đó có rất nhiều chủ tàu nhỏ chỉ sở hữu 1-2 tàu. Các chủ tàu hiện nay chủ yếu là chủ tàu tư nhân. Doanh nghiệp vận tải biển có thể là chủ tàu hoặc là đơn vị khai thác tàu, được đăng ký thành lập và hoạt động theo Luật doanh nghiệp tại các Sở kế hoạch đầu tư của địa phương.

**3.2.2. Về cảng biển**

- Theo Quyết định số 508/QĐ-BGTVT ngày 02/4/2021 của Bộ Giao thông vận tải công bố danh mục bến cảng thuộc các cảng biển Việt Nam, gồm 286 bến cảng thuộc 32 cảng biển. Tăng 08 bến cảng so với năm 2020 (công bố tại Quyết định số 761/QĐ-BGTVT ngày 24/4/2020 của Bộ Giao thông vận tải, gồm 278 bến cảng thuộc 32 cảng biển) và tăng 41 bến cảng so với năm 2016 (công bố tại Quyết định số 1943/QĐ-BGTVT ngày 22/6/2016 của Bộ Giao thông vận tải, gồm 245 bến cảng thuộc 29 cảng biển). Trong 286 bến cảng, chỉ có duy nhất một bến chuyên dùng cho tàu khách quốc tế (cảng biển Quảng Ninh), với 17 bến cảng container chủ yếu tập trung tại khu vực cảng biển Hải Phòng, Tp Hồ Chí Minh và Bà Rịa - Vũng Tàu (Hải Phòng 06 bến; Khánh Hòa 01 bến; Tp Hồ Chí Minh 04 bến, Bà Rịa - Vũng Tàu 07 bến); còn lại là các bến cảng xăng dầu, khí hóa lỏng, chuyên dùng khác, đặc biệt là bến cảng tổng hợp chiếm đa số (số liệu bến cảng tổng hợp cho thấy phù hợp với quy mô của đội tàu biển treo cờ Việt Nam). Các doanh nghiệp đầu tư, kinh doanh khai thác cảng hiện nay chủ yếu là tư nhân, cổ phần, liên doanh…điều này cho thấy phù hợp mô hình kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa. Hiện nay, việc kinh doanh khai thác cảng biển thực hiện theo quy định tại Nghị định số 37/2017/NĐ-CP ngày 4/4/2017 về điều kiện kinh doanh khai thác cảng biển và Nghị định số 147/2018/NĐ-CP ngày 24/10/2018 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định quy định về điều kiện kinh doanh trong lĩnh vực hàng hải. Doanh nghiệp cảng chỉ được kinh doanh khai thác cảng biển khi đã được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện kinh doanh khai thác cảng biển theo quy định tại Nghị định này. Doanh nghiệp cảng phải được thành lập theo quy định tại của pháp luật về doanh nghiệp và phải đáp ứng các điều kiện về tổ chức bộ máy, nhân lực; điều kiện cơ sở vật chất, trang thiết bị; điều kiện về bảo vệ môi trường.

- Trường hợp doanh nghiệp cảng là doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài tham gia kinh doanh dịch vụ xếp dỡ container thuộc các dịch vụ hỗ trợ vận tải biển, nhà đầu tư nước ngoài được góp vốn theo quy định của pháp luật, trong đó tỷ lệ vốn góp của nhà đầu tư nước ngoài không được vượt quá 50% vốn điều lệ của doanh nghiệp.

- Về quản lý cảng biển và luồng hàng hải và các quy định liên quan đến thủ tục tàu thuyền nhập cảnh, xuất cảnh, vào, rời cảng biển và hoạt động trong vùng biển Việt Nam được thực hiện theo quy định tại Nghị định số 58/2017/NĐ-CP quy định chi tiết một số điều của Bộ Luật Hàng hải Việt Nam về quản lý hoạt động hàng hải (có hiệu lực từ ngày 1/7/2017). Triển khai theo Quyết định số 2185/QĐ-TTg ngày 14/11/2016; Quyết định số 2413/QĐ-BGTVT ngày 07/11/2018 và Quyết định số 30/QĐ-CHHVN ngày 17/01/2019, Cục HHVN đã phối hợp với Trung tâm CNTT, Tổng cục Hải quan và các đơn vị liên quan thực hiện đào tạo, hướng dẫn các đại lý/chủ tàu và các CVHH thực hiện chức năng thanh toán trực tuyến và thu phí, lệ phí điện tử đối với 11 thủ tục hành chính lĩnh vực hàng hải tham gia Cơ chế một cửa quốc gia tại 23 Cảng vụ hàng hải; Tổng số hồ sơ điện tử được 23 Cảng vụ hàng hải tiếp nhận, phê duyệt từ ngày 01/01/2021 đến ngày 15/3/2021 là 19.092 hồ sơ (*trong đó, có 18.974 hồ sơ được cấp phép điện tử - ký số*) đạt tỷ lệ 95% so với tổng số hồ sơ thực tế; Tiếp tục cung cấp dịch vụ công trực tuyến mức độ 3 và 4 đối với nhóm thủ tục đăng ký tàu biển và nhóm thủ tục quản lý thuyền viên; Triển khai thực hiện phát hành biên lai thu phí, lệ phí hàng hải điện tử.

**3.2.3. Về sản lượng hàng hóa**

Năm 2020, hệ thống cảng biển Việt Nam đã thông qua sản lượng hàng hóa đạt 692 triệu tấn, tăng 4% so với năm 2019. Khối lượng hàng container thông qua cảng biển năm 2020 đạt 22,14 triệu Teus, tăng 13% so với năm 2019. Sản lượng thực tế thông qua cảng năm 2020 vượt chỉ tiêu dự báo (phương án cao) trong quy hoạch đến năm 2020 là 1,7% về tổng hàng và 13,5% về hàng container.

**3.3. Tồn tại, hạn chế và nguyên nhân**

**3.3.1. Những tồn tại, hạn chế và nguyên nhân trong quản lý vận tải**

*3.3.1.1. Những tồn tại, hạn chế trong quản lý vận tải*

- Về cảng biển: Bên cạnh các thành tựu đã đạt được, quá trình triển khai thực hiện quy hoạch vẫn tồn tại một số bất cập như chưa đồng bộ giữa quy hoạch cảng biển với quy hoạch xây dựng của địa phương và các ngành công nghiệp khác; so với thời điểm xây dựng quy hoạch, đến nay kết cấu hạ tầng giao thông vận tải của cả 5 lĩnh vực đường bộ, hàng hải, hàng không, đường thủy nội địa và đường sắt đã có nhiều thay đổi, cùng với sự phát triển mạnh mẽ của các thành phố, khu du lịch, đô thị ven biển gây tình trạng ùn ứ trong hoạt động vận tải hàng hóa kết nối đến một số khu bến cảng biển. Một số bến cảng thuộc các cảng tổng hợp địa phương có kết cấu hạ tầng, trang thiết bị bốc xếp lạc hậu, năng suất thấp, chưa đáp ứng kịp yêu cầu của thị trường hàng hải khu vực. Các doanh nghiệp được thành lập rất đơn giản do đó có hiện tượng rất nhiều doanh nghiệp được thành lập trong một thời gian ngắn nhưng cũng có rất nhiều doanh nghiệp bị phá sản hoặc mất đi cũng trong thời gian rất ngắn. Tuy nhiên hậu quả để lại đối với các doanh nghiệp không đủ năng lực sẽ ảnh hưởng rất lớn đến an toàn hàng hải, vị thế và uy tín của Việt Nam trên trường quốc tế trong trường hợp doanh nghiệp đó có vi phạm ở nước ngoài hoặc ảnh hưởng đến uy tín của đội tàu biển Việt Nam.

- Tập quán thương mại mua CIF bán FOB còn phổ biến ở Việt Nam, nguồn hàng lớn ở Việt Nam do các doanh nghiệp FDI chi phối nên họ quyết định việc thuê người vận chuyển nên khả năng gia nhập thị trường vận tải của các chủ tàu Việt Nam là rất hạn chế.

- Năng lực canh tranh của các chủ tàu Việt Nam còn rất yếu, quá nhiều về số lượng nhưng quy mô rất nhỏ, sở hữu tàu nhỏ và cũ.

- Lĩnh vực vận tải biển các quy định pháp luật Việt Nam rất mở, cho phép tự do cạnh tranh theo cơ chế thị trường trong khi khả năng điều tiết của nhà nước hoặc các công cụ cần thiết để nhà nước can thiệp khi thị trường có biến động là rất yếu.

- Cục Hàng hải Việt Nam và Cục Đường thủy nội địa Việt Nam đều quản lý nhà nước về tuyến vận tải ven biển.

- Sự không công bằng trong cạnh tranh của lĩnh vực vận tải ven biển.

*3.3.1.2.* *Nguyên nhân*

- Các quy định pháp luật không phù hợp trong điều kiện hiện nay.

- Nguồn nhân lực còn hạn chế, hệ thống chân rết của doanh nghiệp ở nước ngoài còn yếu, nguồn lực tài chính nhỏ.

- Sự phân công nhiệm vụ chưa rõ ràng, chồng chéo.

**3.3.2. Những tồn tại, hạn chế và nguyên nhân trong tổ chức vận tải**

*3.3.2.1. Những tồn tại*

- Quy mô kinh doanh còn nhỏ lẻ.

- Tính chuyên nghiệp, tổ chức nghiệp đoàn, hiệp hội còn kém.

- Tính tuân thủ các quy định pháp luật còn yếu.

- Các chủ hàng lớn do phía nước ngoài quyết định, chi phối việc thuê phương tiện vận tải.

- Điều kiện kinh doanh vận tải biển quá thông thoáng tạo điều kiện cho các hãng tàu nước ngoài chiếm vai trò chi phối.

- Hiện danh mục các tuyến bờ ra đảo do Cục Hàng hải Việt Nam quản lý được ấn định cụ thể trong Thông tư 36/2019/TT-BGTVT. Hiện nay có rất nhiều tuyến vận tải từ bờ ra đảo do địa phương quản lý, Cục Đường thủy nội địa Việt Nam và tuyến do hàng hải quản lý. Các tuyến do hàng hải quản lý là những tuyến có hành trình dài, xa bờ, điều kiện khí tượng thủy văn phức tạp, các phương tiện vận tải tham gia trên tuyến phải có cấp đăng kiểm tối thiểu là tàu biển hạn chế III trở lên. Khi doanh nghiệp có nhu cầu hoạt động trên các tuyến đã được công bố trong danh sách tuyến của Thông tư thì doanh nghiệp làm việc trực tiếp với Sở Giao thông vận tải của địa phương và Cảng vụ Hàng hải khu vực để mở tuyến hoạt động, hoàn toàn không cần có sự cho phép của trung ương. Tuy nhiên, hiện nay một số tuyến mới phát sinh chưa có trong danh mục tuyến bờ ra đảo đã được công bố tại Thông tư 36/2019/TT-BGTVT mà địa phương muốn mở cho doanh nghiệp đưa tàu vào hoạt động thì cần phải sửa đổi cập nhật bổ sung Thông tư thì doanh nghiệp mới mở tuyến được. Việc này đòi hỏi phải mất thời gian chờ sửa đổi bổ sung Thông tư.

Một số khu vực vùng nước cảng biển có một số bến thủy nội địa hoạt động, để thống nhất một vùng nước chỉ có một cơ quan quản lý tránh chồng chéo, Bộ Giao thông vận tải đã giao việc quản lý cấp phép phương tiện thủy ra vào bến thủy nằm trong vùng nước cảng biển về cảng vụ hàng hải thực hiện. Điều này tạo điều kiện thuận lợi rất nhiều cho doanh nghiệp. Tuy nhiên trên thực tế thì bến thủy đó vẫn có hai cơ quan quản lý nhà nước của hàng hải và thủy nội địa quản lý.

Hoạt động vui chơi giải trí dưới nước đối với các phương tiện phục vụ vui chơi giải trí trước khi được đưa vào hoạt động cần có sự chấp thuận của Cục Hàng hải Việt Nam về vùng hoạt động vui chơi giải trí. Vùng hoạt động vui chơi giải trí dưới nước này nằm trong vùng nước ven bờ của địa phương quản lý, hoat động văn hóa, thể thao, du lịch do Sở, ngành của địa phương quản lý do đó việc chấp thuận vùng hoạt động này nên giao về địa phương để thống nhất một đầu mới cơ quan cấp phép và quản lý hoạt động luôn.

*3.3.2.2. Nguyên nhân*

- Nguồn lực yếu về mặt tài chính, công nghệ và kinh nghiệm trong khai thác vận tải biển.

- Các quy đinh pháp luật còn nhiều bất cập.

- Vai trò của các Hiệp hội (Hiệp hội cảng biển, chủ tàu, chủ hàng, giao nhận kho vận) chưa phát huy hiệu quả trong việc hỗ trợ các hoạt động khai thác cảng biển, vận tải biển.

**4. Đánh giá hiện trạng vận tải hàng không**

**4.1. Hiện trạng về quản lý vận tải**

Dây chuyền vận tải hàng không được cấu thành bởi 3 lĩnh vực chính là vận tải hàng không, quản lý hoạt động bay và cảng hàng không sân bay. Bên cạnh đó, còn có 2 lĩnh vực khác đóng vai trò rất quan trọng là an toàn hàng không (quản lý tàu bay và khai thác tàu bay) và an ninh hàng không. Bộ Giao thông vận tải, Cục Hàng không Việt Nam thực hiện công tác quản lý nhà nước về giao thông vận tải trên cơ sở các quy định pháp luật và các chính sách về phát triển ngành hàng không dân dụng nói chung và lĩnh vực vận tải hàng không nói riêng.

**4.2. Hiện trạng về tổ chức vận tải**

**4.2.1. Về vận tải hàng không**

Hiện có 05 hãng hàng không Việt Nam là Vietnam Airlines, Pacific Airlines, VietJet Air, Bamboo Airways và Vietravel Airlines khai thác thị trường vận tải hàng không Việt Nam. Các hãng hàng không này khai thác 62 đường bay nội địa, được thiết kế theo kết cấu “trục - nan” với các đường bay đi/đến các địa phương tỏa ra từ 03 thành phố lớn của ba miền là Hà Nội, Đà Nẵng và Tp. Hồ Chí Minh. Hệ thống đường bay trục Hà Nội-Đà Nẵng - Tp. Hồ Chí Minh luôn được các hãng hàng không xác định là xương sống cho hoạt động sản xuất kinh doanh, khai thác với tần suất cao, chiếm tỷ lệ 42,4% tổng lượng vận chuyển của thị trường nội địa. Bên cạnh đó, mạng đường bay liên vùng đã phát triển thêm các đường bay kết nối trực tiếp các cảng hàng không địa phương (không qua 3 trung tâm) như Buôn Mê Thuột, Cát Bi, Vinh, Cam Ranh, Phú Bài, Liên Khương, Pleiku với nhau. Vietnam Airlines, Pacific Airlines, VietJet Air, Bamboo Airways và 70 hãng hàng không nước ngoài khai thác hơn 150 đường bay quốc tế thường lệ và thuê chuyến thường lệ. Mạng đường bay quốc tế kết nối 09 cảng hàng không quốc tế của Việt Nam (CHKQT) là Nội Bài, Cát Bi, Vân Đồn, Liên Khương, Đà Nẵng, Cam Ranh, Tân Sơn Nhất, Phú Quốc, Cần Thơ và tới 25 quốc gia, vùng lãnh thổ trên thế giới, từ các khu vực tại Châu Á gồm Đông Nam Á, Đông Bắc Á, Nam Á, Trung Á, Trung Đông tới các quốc gia Châu` Âu, Châu Phi, Bắc Mỹ và Úc.

Năm 2019, tổng thị trường vận tải HKVN đạt 79 triệu khách, tăng 13,1% so năm 2018 và 1,25 triệu tấn hàng hóa, tăng 3,3% so năm 2018. Sản lượng thông qua các cảng hàng không, sân bay (CHKSB) Việt Nam năm 2019 đạt hơn 116,5 triệu hành khách và 1,5 nghìn tấn hàng hóa tăng tương ứng 12,7% về hành khách và 2,2% về hàng hóa so với năm 2018.

Năng lực cạnh tranh của các hãng hàng không của Việt Nam ngày càng được nâng cao thông qua việc không ngừng nâng cao chất dịch vụ. Vietnam Airlines là hãng hàng không Việt Nam đầu tiên đạt tiêu chuẩn là hãng hàng không 4 sao. Các hãng hàng không Việt Nam không ngừng mở rộng hoạt động khai thác các đường bay quốc tế, điều này đã giúp duy trì thị phần vận chuyển quốc tế luôn đạt trên 42%.

 Dịch Covid-19 bắt đầu bùng phát tại các nước trên thế giới nói chung và Việt Nam nói riêng đã ảnh hưởng đến hoạt động khai thác của các hãng hàng không từ tháng 2/2020. Cuối tháng 3/2020, Chính phủ Việt Nam đã thông báo dừng nhập cảnh đối với hành khách quốc tế nên các hãng hàng không đã dừng khai thác các chuyến bay chở khách thường lệ và thay vào đó là các chuyến bay chở chuyên gia nước ngoài, thợ kỹ thuật theo từng trường hợp cụ thể.

Đến thời điểm hiện tại (tháng 6/2021), chỉ còn khoảng 30 hãng hàng không nước ngoài từ các nước Đông Bắc Á, Đông Nam Á, Trung Đông và Pháp khai thác các chuyến bay chở hàng hóa, chuyên gia nước ngoài, thợ kỹ thuật,... đi/đến Việt Nam.

Do việc dừng khai thác các chuyến bay quốc tế và khai thác các chuyến bay chở hàng hóa quốc tế với tần suất hạn chế nên các hãng hàng không Việt Nam đã dùng toàn bộ nguồn lực đội tàu bay vào khai thác trên các đường bay nội địa. Năm 2021, số lượng đường bay nội địa của các hãng hàng không Việt Nam là 62 đường bay, tăng 10 đường so với năm 2019.

Năm 2020, tổng thị hành khách đạt hơn 36 triệu khách và 1 triệu tấn hàng hóa, giảm tương ứng 54,1% về hành khách và 13,8% về hàng hóa so với năm 2019, trong đó vận chuyển quốc tế đạt hơn 7 triệu khách và 900 tấn hàng hóa, giảm tương ứng 82,7% về hành khách và 10% về hàng hóa so với năm 2019; 29 triệu khách và 184 tấn hàng hóa nội địa, giảm tương ứng 22% về hành khách và 28,4% về hàng hóa so với năm 2019.

Tổng thị trường 4 tháng đầu năm 2021 đạt 11,5 triệu khách và 391 tấn hàng hóa, giảm tương ứng 22,6% về hành khách nhưng tăng 16,5% về hàng hóa so với cùng kỳ năm 2020.

Đội tàu bay khai thác của các hãng hàng không Việt Nam năm 2021 khai thác vận chuyển hàng không gồm 229 tàu bay, cụ thể như sau:

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Đội tàu bay | Vietnam Airlines+VASCO | Vietjet Air | Pacific Airlines | Bamboo Airways | Vietravel Airlines | Tổng |
| A350 | 14 | 0 | 0 | 0 | 0 | 14 |
| B787 | 15 | 0 | 0 | 3 | 0 | 18 |
| A321 | 70 | 53 | 0 | 9 | 3 | 135 |
| A320 | 0 | 22 | 18 | 11 | 0 | 51 |
| A319 | 0 | 0 | 0 | 1 | 0 | 1 |
| AT72 | 6 | 0 | 0 | 0 | 0 | 6 |
| Embraer | 0 | 0 | 0 | 6 | 0 | 6 |
| Tổng | 105 | 73 | 18 | 30 | 3 | 229 |

**4.2.2. Về quản lý hoạt động bay**

Công tác quản lý hoạt động bay hàng không dân dụng (HKDD) đã được triển khai toàn diện và ngày càng hoàn thiện hơn trên nhiều mặt.

Khu vực cung cấp dịch vụ ATS hiện nay bao gồm: 02 khu vực kiểm soát đường dài do 2 Trung tâm kiểm soát đường dài Hà Nội và Hồ Chí Minh đảm nhiệm (ACC HAN, ACC HCM ), trong đó ACC Hà Nội có 4 phân khu và ACC Hồ Chí Minh có 5 phân khu; 03 khu vực kiểm soát tiếp cận Nội Bài, Đà Nẵng và Tân Sơn Nhất; 21 khu vực kiểm soát tại sân bay tại 21 cảng HK. Trong vùng trời Việt Nam, hiện đang tổ chức 30 đường HK nội địa và 35 đường HK quốc tế; trên 300 phương thức bay theo công nghệ truyền thống (đi, đến, tiếp cận hạ cánh, bay chờ) kèm tiêu chuẩn khai thác thời tiết tối thiểu cho 21 sân bay; các phương thức bay trên đường bayTổ chức điều chỉnh lại khu vực trách nhiệm trong Vùng thông báo bay (FIR) Hà Nội và Hồ Chí Minh đảm bảo cân bằng năng lực điều hành bay và an toàn ứng phó không lưu; thiết lập khu vực kiểm soát tiếp cận nâng cao năng lực điều hành bay và khu vực hoạt động hàng không chung đáp ứng nhu cầu của xã hội; thiết lập mạng đường bay RNAV5/RNAV2 trục Bắc - Nam (ở tốp có mật độ bay cao thứ 2 thế giới) và các đường bay kết nối nâng cao năng lực thông qua và an toàn, thuận lợi cho hoạt động bay; áp dụng thành công các phương thức bay theo công nghệ dẫn đường theo tính năng mới (PBN) và phương thức điều hành bay sử dụng kỹ thuật giám sát tự động mới nâng cao năng lực thông qua của vùng trời và sân bay, khắc phục hạn chế tình tắc nghẽn và bay chờ nhất là cảng HKQT Tân Sơn Nhất, Nội Bài, Đà Nẵng và Cam Ranh.

Dây chuyền cung ứng dịch vụ không lưu, khí tượng và thông báo tin tức hàng không được tổ chức thống nhất trong toàn ngành. Duy trì và nâng cao chất lượng dịch vụ bảo đảm hoạt động bay.

Hệ thống cơ sở điều hành bay được duy trì đảm bảo liên tục 24/24 giờ. Tổ chức đảm bảo hệ thống thiết bị bảo đảm hoạt động bay về tầm phủ sóng, độ tin cậy, tính sẵn sàng, mức độ dự phòng và an toàn khai thác ở mức cao cho tất cả vùng trời sân bay và vùng FIR do Việt Nam quản lý, điều hành. Chủ động và từng bước chuyển đổi thành công sang các hệ thống công nghệ thông tin, dẫn đường, giám sát (CNS) mới theo lộ trình của ICAO. Không để xảy ra tai nạn tàu bay và sự cố nghiêm trọng (loại B) trong lĩnh vực bảo đảm hoạt động bay; khắc phục và nâng cao chỉ số đáp ứng an toàn của ICAO từ 38% lên trên 70%, đảm bảo chất lượng cao dịch vụ điều hành bay trên biển Đông.

Đã tổ chức duy trì và nâng cao chất lượng công tác phối hợp quản lý, điều hành bay với các cơ quan Quân sự liên quan; tham gia tích cực trong việc theo dõi các mục tiêu lạ trên biển Đông và phối hợp xử lý các vấn đề liên quan đến an ninh vùng trời và bảo vệ biển đảo. Duy trì và tăng cường công tác phối hợp về quản lý hoạt động bay với ICAO khu vực và HKDD các nước liên quan.

Ngành hàng không đã và đang đầu tư các trạm phát sóng VHF, trạm giám sát ADS - B, trạm thông tin vệ tinh VSAT trên các đảo Trường Sa Lớn, Song Tử Tây, Côn Sơn. Các trạm radar và VHF của ta đặt tại bán đảo Sơn Trà đã phủ sóng toàn bộ vùng trời quần đảo Hoàng Sa.

Hoàn thành việc phân định trách nhiệm chủ trì phối hợp tìm kiếm cứu nạn tại từng cảng HKSB; củng cố và nâng cao năng lực của các cơ sở tìm kiếm cứu nạn HKDD về nhân lực, phương tiện và trang thiết bị, quy trình và đào tạo huấn luyện. Tổ chức ứng phó các sự cố kỹ thuật tàu bay tuyệt đối an toàn; tham gia có hiệu quả trong việc tìm kiếm, cứu nạn tàu bay bị gặp nạn; đảm bảo xây dựng kế hoạch và thực hiện hiệu quả, chất lượng các cuộc diễn tập khẩn nguy sân bay, tìm kiếm cứu nạn

**4.2.3. Về quản lý cảng hàng không, sân bay**

- Công tác quản lý thực hiện quy hoạch, kế hoạch phát triển, kế hoạch đầu tư xây dựng ngành HKDD giai đoạn 2015-2020 được triển khai phù hợp các nội dung đã được phê duyệt. Cục HKVN đã xây dựng, trình và được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch tại Quyết định 236/QĐ-TTg, tạo nên khung pháp lý cao hơn, có ảnh hưởng tích cực, tạo động lực thúc đẩy quá trình đổi mới, hội nhập toàn diện, phát triển bền vững, nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành HKVN trên trường quốc tế; mang lại hiệu quả phát triển chính trị, kinh tế, xã hội, góp phần đảm bảo quốc phòng an ninh của đất nước. Đến nay toàn bộ các CHK đã được phê duyệt quy hoạch chi tiết CHK.

- Công tác quản lý đất: Hoàn thành việc cấp Giấy chứng nhận quyền sử dụng đất (GCNQSDĐ) cho 15/21 cảng hàng không hiện hữu.

- Công tác cấp phép khai thác, cung cấp dịch vụ và giám sát hoạt động khai thác, cung cấp dịch vụ tại CHKSB:

+ Công tác đảm bảo an toàn khai thác cảng được đẩy mạnh, các chỉ số an toàn luôn được cải thiện. Hoàn thành toàn bộ công tác cấp GCN đăng ký và GCN khai thác cho các CHKSB toàn quốc, đạt tỷ lệ 100%.

+ Công tác cấp phép và giám sát cung cấp dịch vụ tại cảng HKSB được hoàn thiện hơn. Hiện cấp phép và quản lý hơn 30 doanh nghiệp cung cấp dịch vụ hàng không tại CHKSB với bao gồm: khai thác nhà ga hành khách; khai thác nhà ga, kho hàng hoá; khai thác khu bay; phục vụ kỹ thuật thương mại mặt đất; sửa chữa, bảo dưỡng trang thiết bị hàng không; kỹ thuật hàng không; suất ăn hàng không; xăng dầu hàng không).

+ Thực hiện kiểm tra, kiểm soát chặt chẽ từ an toàn khai thác đến an toàn thi công xây dựng, bảo trì bảo đảm vệ sinh môi trường tại CHKSB.

+ Chất lượng dịch vụ tại các cảng hàng không ngày càng được chú trọng và nâng cao, đa dạng các dịch vụ tiện ích tại nhà ga. (Điển hình như CHKQT Nội Bài 03 lần lọt top 100 sân bay lớn nhất, đứng thứ 82/100 năm 2018, CHKQT Vân Đồn là 1 trong 5 sân bay được "chấm điểm" dịch vụ cao nhất trong quý 1/2019 theo đánh giá của SKYTRAX).

**4.2.4. Về an toàn hàng không**

Quy mô ngành hàng không Việt Nam hiện tại bao gồm các Nhà khai thác tàu bay và đội tàu bay như sau:

+ Đội tàu bay đăng ký quốc tịch Việt gồm 238 tàu bay (bao gồm khai thác vận chuyển hàng không và hàng không chung) và 32 trực thăng (số liệu ngày 15/05/2021).

+ 11 hãng hàng không được cấp Giấy chứng nhận người khai thác tàu bay (AOC), trong đó 06 hãng thực hiện vận chuyển hàng không thương mại thường lệ (Vietnam Airlines, VietJet Air, Pacific Airlines, Bamboo Airways, Vietravel Airlines và Vasco-thuộc Tổng CTHKVN) và 05 hãng thực hiện vận chuyển hàng không chung (Hải Âu, Hành Tinh Xanh, Tổng Công ty trực thăng Việt Nam, Công ty trực thăng Miền Nam, Lưỡng dụng Ngôi Sao Việt). Để đáp ứng nhu cầu về khai thác, bảo dưỡng tàu bay, các tổ chức bảo dưỡng tàu bay cũng phát triển mạnh mẽ về số lượng, chất lượng và quy mô hoạt động. Đến nay, Cục HKVN đã phê chuẩn cho 11 Tổ chức bảo dưỡng tàu bay đáp ứng các tiêu chuẩn bảo dưỡng tàu bay của Việt Nam và quôc tế, trong đó, nhiều Tổ chức được Cục Hàng không liên bang Mỹ (FAA), Cơ quan an toàn hàng không Châu Âu (EASA) công nhận. Song song với đó Cục HKVN cũng đã cấp giấy phép phê chuẩn cho 11 tổ chức đào tạo huấn luyện đáp ứng theo các quy định của Việt Nam.

Cục HKVN tiến hành phê chuẩn, giám sát đối với tàu bay và tổ chức khai thác tàu bay được phê chuẩn. Ngoài tuân thủ theo quy định tại các văn bản quy phạm pháp luật về hàng khôngcủa Việt Nam nêu trên, Cục HKVN thực hiện chức năng là Nhà chức trách Hàng không thực hiện các chức năng quản lý theo đúng các tiêu chuẩn của Tổ chức hàng không dân dụng thế giới (ICAO) mà Việt Nam là quốc gia thành viên.

Chức năng quản lý nhà nước của Cục HKVN lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay được thực hiện bởi các chuyên viên được huấn luyện đầy đủ theo đúng các tiêu chuẩn và khuyến cáo thực hành của ICAO.

Được sự quan tâm chỉ đạo của Bộ giao thông vận tải, những năm qua năng lực giám sát an toàn lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay của Cục HKVN đã được tăng cường mạnh mẽ, đặc biệt là tháng 3 năm 2019, Cục HK liên bang Mỹ đã chứng nhận năng lực giám sát an toàn lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay của Cục HKV đạt mức 1 (CAT 1). Đây là bằng chứng cho thấy, năng lực giám sát an toàn của Cục HKVN lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay đã hoàn toàn đáp ứng các tiêu chuẩn của Tổ chức hàng không dân dụng thế giới ICAO và yêu cầu của Cục hàng không dân dụng liên bang Mỹ.

Qua các đợt thanh tra an toàn (ICVM) của Tổ chức HKDD Quốc tế (ICAO) và đánh giá của Cục Hàng không Liên bang Mỹ (FAA), cộng đồng Hàng không quốc tế đánh giá rất cao chất lượng công tác quản lý nhà nước của Cục HKVN. FAA đã công nhận năng lực giám sát ATHK mức 1 (CAT 1) cho Cục HKVN, được cộng đồng quốc tế đánh giá là một trong những quốc gia đứng đầu khu vực về năng lực giám sát, quản lý ATHK.

**4.2.5. Về an ninh hàng không (ANHK)**

Hệ thống văn bản quy phạm pháp luật bảo đảm ANHK và các chỉ đạo, hướng dẫn của nhà chức trách quốc gia về ANHK đã ở mức tương đối đầy đủ và đồng bộ. Công tác xây dựng văn bản quy phạm pháp luật được chỉ đạo quyết liệt với phương châm nội luật hóa các Tiêu chuẩn của ICAO phù hợp với tình hình của Việt Nam. Hiện hệ thống VBQPPL dưới Luật Hàng không dân dụng Việt Nam sửa đổi, bổ sung năm 2014 đã khá toàn diện với 02 nghị định của Chính phủ, 04 quyết định của Thủ tướng Chính phủ, 11 thông tư (trong đó 03 thông tư sửa đổi, bổ sung) và 01 Quyết định của Chủ tịch Ủy ban ANHKDDQG, 02 quyết định của Bộ trưởng Bộ GTVT.

Nhằm củng cố vai trò của Nhà chức trách ANHK quốc gia theo tiêu chuẩn của ICAO, Cục HKVN đã chỉ đạo xây dựng hàng loạt văn bản hướng dẫn và chỉ đạo các đơn vị của ngành hàng không thực hiện đúng các quy định của pháp luật về bảo đảm ANHK. Trên cơ sở tiêu chuẩn, hướng dẫn của ICAO, Cục HKVN đã tham mưu đưa vào văn bản QPPL các quy định liên quan, ban hành Hướng dẫn quản lý rủi ro ANHK ở cấp Quốc gia và cấp cơ sở.

Hàng năm, Cục HKVN triển khai công tác tuyên truyền pháp luật về ANHK, tham mưu cho Bộ GTVT, Ủy ban ANHK chỉ đạo về công tác tuyên truyền, giáo dục, phổ biến pháp luật về ANHK; trực tiếp tham mưu xây dựng và tổ chức các hoạt động thực hiện Đề án tuyên truyền, phổ biến pháp luật về đảm bảo tuyệt đối về an toàn, ANHK dân dụng (giai đoạn 2018-2020 Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Quyết định số 290/QĐ-BGTVT ngày 08/5/2018 về đề án tuyên truyền bảo đảm an ninh an toàn hàng không).

Công tác kiểm soát ANHK được triển khai thực hiện bài bản, đúng quy định. Các chương trình, quy chế ANHK được chỉ đạo, hướng dẫn xây dựng và kiểm soát duy trì thực hiện sát sao, nghiêm túc. Hoạt động kiểm soát chất lượng được thực hiện thường xuyên, có hệ thống, toàn diện. Các biện pháp kiểm tra ANHK đã được đẩy mạnh để nhận biết, phát hiện, ngăn chặn các hành vi vi phạm hoặc có dấu hiệu vi phạm về ANHK. Các người khai thác đã xây dựng các biện pháp cụ thể về kiểm soát ANHK trong chương trình, quy chế an ninh của mình.

Công tác phối hợp với lực lượng Công an, Quân đội và các đơn vị liên quan được quan tâm triển khai. Tổ chức nhiều cuộc diễn tập phòng, chống khủng bố tại cảng hàng không; phối hợp xử lý hàng nghìn vụ việc vi phạm quy định về ANHK, trật tự công cộng, phòng và chống trộm cắp tài sản trong vận tải hàng không; đã triển khai tốt 9 biện pháp chủ đạo để bảo đảm ANHK theo quy định của Luật Hàng không dân dụng; bảo đảm an ninh tuyệt đối cho các chuyến bay chuyên cơ của Việt Nam và nước ngoài.

Việc tham mưu củng cố, hoàn thiện tổ chức, bộ máy của hệ thống bảo đảm ANHK, đã được tích cực triển khai, đề xuất, hoàn thiện.

Công tác kiểm soát an ninh nội bộ đối với nhân viên hàng không được sự quan tâm của toàn hệ thống chính trị. Các cơ quan từ Cục HKVN đến các người khai thác đã có sự chủ động tiến hành các biện pháp kiểm soát như kiểm tra lý lịch tư pháp, phối hợp với các cơ quan công an và chính quyền địa phương trong đánh giá và theo dõi định kỳ biểu hiện bất thường về phẩm chất đạo đức, sinh hoạt, kinh tế, ý thức chấp hành kỷ luật, nội quy.

Hợp tác quốc tế đóng vai trò ngoại lực quan trọng trong kết hợp với nội lực của chúng ta trong bảo đảm ANHK. Công tác hợp tác quốc tế trong thời gian qua đã có những tiến bộ đáng kể trong việc chúng ta tham gia vào các hoạt động của ICAO cũng như trong các mối quan hệ phối hợp chặt chẽ và cộng tác với nhà chức trách ANHK các quốc gia quan trọng như Australia, Hoa Kỳ, Nga, Nhật Bản, Trung Quốc, v.v. Cục HKVN đã chỉ định đầu mối liên lạc (PoC) tham gia các Mạng lưới liên lạc ANHK của ICAO, APEC và ASEAN để kịp thời trao đổi thông tin về các mối đe dọa ANHK trên toàn cầu và nhằm hợp tác chia sẻ kinh nghiệm, thực tiễn tốt về ANHK; tham gia Chương trình hợp tác ANHK khu vực Châu Á – Thái Bình Dương (CASP-AP); tham gia Nhóm chuyên gia ANHK ASEAN-Nhật Bản và nhiều chương trình hợp tác khác.

Bên cạnh đó, Cục HKVN ban hành và đang triển khai chương trình hành động của Cục HKVN về hội nhập quốc tế giai đoạn 2015-2020; Đề án nâng cao hiệu quả hợp tác quốc tế trong lĩnh vực quản lý nhà nước về hàng không dân dụng giai đoạn đến năm 2020 và định hướng đến năm 2025.

Vai trò, vị thế của Việt Nam được nâng cao trong các cơ chế hợp tác đa phương: ASEAN, ASEAN và các đối tác APEC. Công tác đảm bảo an ninh, năng lực giám sát của nhà chức trách hàng không được ICAO đánh giá cao, đặc biệt Cục HKVN đã được Cục HK Liên bang Hoa Kỳ cấp công nhận chứng chỉ CAT1 vào tháng 1/2019.

Kiểm soát việc thực thi các biện pháp kiểm soát ANHK được coi là mấu chốt trong công tác bảo đảm ANHK. Hệ thống các giám sát viên về ANHK đã được thiết lập để bổ trợ cho lực lượng thanh tra chuyên ngành với hai lực lượng: Giám sát viên ANHK của Cục HKVN và các cảng vụ hàng không và Giám sát viên an ninh nội bộ của doanh nghiệp có chương trình/quy chế an ninh. Đã tham mưu cho lãnh đạo Cục HKVN bổ nhiệm 61 giám sát viên ANHK (GSVANHK), trong đó 13 GSVANHK của Cục Hàng không Việt Nam và 48 GSVANHK của các cảng vụ HK.

Tuy nhiên, đối với UBND tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương, việc thực hiện trách nhiệm “chủ trì, phối hợp với Cảng vụ hàng không và các cơ quan khác có thẩm quyền duy trì trật tự công cộng, bảo đảm thực hiện các quy định về an toàn hàng không, an ninh hàng không; áp dụng các biện pháp để tháo dỡ, phá bỏ, di chuyển, thay đổi kết cấu công trình, trang bị, thiết bị hoặc các chướng ngại vật khác ở khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay gây mất an toàn cho hoạt động bay; ngăn chặn các hành vi vi phạm pháp luật tại khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay; thực hiện các biện pháp bảo vệ môi trường ở khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay” còn nhiều lúng túng, chưa hiệu quả, chưa đáp ứng nhu cầu thực tế.

**4.3. Tồn tại hạn chế và nguyên nhân**

**4.3.1. Tồn tại, hạn chế**

- Các hãng hàng không Việt Nam, mặc dù có tốc độ tăng trưởng khá cao, tuy nhiên, quy mô vẫn còn nhỏ, thiếu tiềm lực tài chính, công nghệ và nguồn nhân lực chất lượng cao trong khi vận tải hàng không là ngành có tỷ lệ lãi suất rất thấp, rất dễ bị các yếu tố chính trị, kinh tế-xã hội tác động.

 - Sự phát triển nhanh của các hãng hàng không Việt Nam dẫn đến sự thiếu hụt về nhân lực đặc thù hàng không (phi công. nhân viên kỹ thuật, bảo dưỡng tàu bay…), gây áp lực lên hạ tầng cảng hàng không và phần nào lên công tác quản lý nhà nước về hàng không.

- Sự phát triển nhanh của vận tải hàng không tạo áp lực lên hạ tầng cảng hàng không, dẫn đến một số CHK bị quá tải về cơ sở hạ tầng tại một số CHK, đặc biệt tại các CHK cửa ngõ như TSN, Đà Nẵng, Cam Ranh…

- Cùng với sự tăng trưởng về sản lượng vận tải hành khách qua các năm, mặc dù tỷ lệ các chuyến bay chậm hủy được cải thiện theo các năm tuy nhiên về mặt tuyệt đối, số lượng các chuyến bay bị chậm, bị hủy của các hãng hàng không Việt Nam cũng tăng lên. Thêm vào đó, với việc khai thác quá công suất các cảng hàng không, việc đảm bảo quyền lợi của hành khách khi sử dụng dịch vụ vận tải hàng không, dịch vụ trên địa bàn cảng hàng không đôi lúc còn gặp khó khăn.

- Hiện nay, việc thực hiện nguyên tắc 4 tại chỗ (phương án tại chỗ, lực lượng tại chỗ, trang thiết bị tại chỗ, hậu cần tại chỗ) trong đảm bảo an ninh hàng không còn hạn chế. Đối với UBND tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương, việc thực hiện trách nhiệm “chủ trì, phối hợp với Cảng vụ hàng không và các cơ quan khác có thẩm quyền duy trì trật tự công cộng, bảo đảm thực hiện các quy định về an toàn hàng không, an ninh hàng không; áp dụng các biện pháp để tháo dỡ, phá bỏ, di chuyển, thay đổi kết cấu công trình, trang bị, thiết bị hoặc các chướng ngại vật khác ở khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay gây mất an toàn cho hoạt động bay; ngăn chặn các hành vi vi phạm pháp luật tại khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay; thực hiện các biện pháp bảo vệ môi trường ở khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay” còn nhiều lúng túng, chưa hiệu quả, chưa đáp ứng nhu cầu thực tế.

- Quá trình thực hiện việc giao đất, thuê đất cho nhiều cảng hàng không, sân bay còn chưa thực hiện được do vướng mắc bởi các quy định của Luật đất đai. Hiện nay còn 06/21 CHK chưa được cấp Giấy chứng nhận quyền sử dụng đất (GCNQSDĐ) gồm: Nội Bài, Cát Bi, Pleiku, Phù Cát, Chu Lai, Cần Thơ. Hồ sơ đề nghị cấp GCNQSDĐ của 06 CHK nêu trên hiện còn một số khó khăn vướng mắc như nguồn gốc đất chưa rõ ràng với quân sự, vì vậy hồ sơ đề nghị của Cảng vụ chưa được UBND các tỉnh, thành phố xử lý.

- Trong nhưng năm gần đây số lượng máy bay đăng ký Việt Nam cũng như số lượng Hãng hàng không phát triển mạnh. Do đó, vấn đề này đặt ra thách thức đối với Cục HKVN về lĩnh vực giám sát an toàn tàu bay và khai thác tàu bay đảm bảo an toàn, hiệu quả. Để đáp ứng mô hình nguồn lực theo tiêu chuẩn của FAA và ICAO, ngoài đội ngũ biên chế công chức, Cục HKVN phải sử dụng các giám sát viên an toàn chuyên trách hoặc kiêm nhiệm của các Hãng hàng không và Tổ chức bảo dưỡng để duy trì đầy đủ nguồn lực (số lượng) cần thiết giám sát viên an toàn hàng không trong một số lĩnh vực. Tuy nhiên việc sử dụng các giám sát viên an toàn chuyên trách hoặc kiêm nghiệm (giám sát viên bay) vẫn còn gặp các khó khăn vướng về cơ chế thuê, cơ chế làm việc do các nhân lực này không phải là công chức nhà nước. Hiện nay, Cục HKVN chưa thể trực tiếp ký hợp đồng và chi trả trực tiếp tới các Giám sát viên bay để nâng cao trách nhiệm, nghĩa vụ và đảm bảo quyền lợi của giám sát viên bay và tránh xung đột lợi ích trong việc thực hiện nhiệm vụ.

- Dù đã dự báo được xu thế phát triển nhưng trong một số thời điểm còn chưa sát với tình hình phát triển mạnh mẽ của thị trường hàng không trong bối cảnh hội nhập hàng không ngày càng sâu rộng;

- Công tác kiểm soát việc phát triển đội tàu bay của các hãng hàng không Việt Nam còn chưa chủ động để đáp ứng được yêu cầu quản lý. Công tác quản lý, phân bổ giờ hạ cất cánh tại các cảng hàng không, sân bay còn chưa theo kịp nhu cầu thị trường, nguồn lực cho công tác này còn thiếu và yếu, chưa có quy định hoàn chỉnh, chế tài chưa sát với thực tế trong bối cảnh tăng trưởng vận tải hàng không ở mức cao và có hạn chế về hạ tầng cảng hàng không;

- Ngân sách và nguồn lực cho công tác giám sát an toàn lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay của Nhà chức trách hàng không còn hạn hẹp và chưa đáp ứng được nhu cầu phát triển lực lượng vận tải và và tăng trưởng đội tàu bay của các hãng hàng không Việt Nam. Chế độ đãi ngộ còn nhiều bất cập do đó chưa thu hút được các nhân lực có năng lực theo tiêu chuẩn ICAO để thực hiện chức năng quản lý nhà nước lĩnh vực tàu bay và khai thác tàu bay.

- Khoản 3 Điều 48 Luật Hàng không Việt Nam có quy định thẩm quyền của UBND các tỉnh, thành phố trong việc chủ trì, phối hợp với các cơ quan đảm bảo thực hiện các quy định về an toàn hàng không, an ninh hàng không và áp dụng các biện pháp để quản lý khu vực lân cận. Tuy nhiên đây mới là các quy định chung và chưa chi tiết, cũng chưa quy định giao Chính phủ quy định chi tiết. Do đó, việc triển khai thực hiện nguyên tắc 4 tại chỗ trong bảo đảm an ninh hàng không còn nhiều lúng túng, chưa hiệu quả.

- Việc đầu tư cơ sở hạ tầng thông thường chậm hơn so với tốc độ tăng trưởng về vận tải hàng không, dẫn đến một số CHK bị quá tải.

- Với việc được cấp Giấy chứng nhận quyền sử dụng đất theo Luật Đất đai chưa hoàn thành do chưa triển khai được việc phân định ranh giới đất dân dụng – quân sự

***-*** Việc khai thác vận tải hàng không quốc tế đến các Cảng hàng không quốc tế thứ cấp gồm Phú Bài, Liên Khương, Cần Thơ, Phú Quốc còn hạn chế. Việc mở rộng mạng đường bay đến một số điểm ở Bắc Mỹ, Nam Á, Châu Đại Dương và Trung Đông của Vietnam Airlines chưa được thực hiện trong thời gian qua như đường bay đến Hoa Kỳ, Ấn Độ, New Zealand, UAE, Qatar...

- Cho đến nay, các hãng hàng không Việt Nam, đặc biệt là Vietnam Airlines chưa có kế hoạch cụ thể đối với việc phát triển, đưa vào khai thác đội tàu bay chuyên dùng chở hàng hóa quốc tế, nội địa.

- Việc kết nối đa phương thức giữa vận chuyển hàng không và các phương thức vận tải đường bộ, đường biển, đường sắt và đường thủy nội địa chưa hiệu quả.

- Tỷ trọng tàu bay sở hữu đối với đội tàu bay tầm trung (khai thác các đường bay nội địa và khu vực) của các hãng hàng không Việt Nam, đặc biệt là các hãng hàng không chi phí thấp, còn thấp.

- Việc phát triển loại hình kinh doanh hàng không chung cũng còn gặp nhiều khó khăn trong công tác quản lý, phối hợp của các cơ quan Nhà nước liên quan.

- Chất lượng dịch vụ đối với hành khách vẫn còn chưa cao, chưa đáp ứng được kỳ vọng và yêu cầu của xã hội đối với chất lượng dịch vụ, đặc biệt là các yêu cầu về dịch vụ tại cảng hàng không , dịch vụ phi hàng không.

- Hiệu quả trong đầu tư, quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng hàng không còn hạn chế.

**4.2.2. Nguyên nhân**

- Thị trường đến các cảng hàng không quốc tế địa phương như Phú Bài, Liên Khương, Cần Thơ, Phú Quốc chưa được như mong muốn chủ yếu do yếu tố thị trường. Bên cạnh đó, cơ sở lưu trú cũng như dịch vụ về du lịch còn hạn chế nên chưa phát động được nguồn khách bay thẳng quốc tế đến các điểm này.

- Vietnam Airlines chủ yếu khai thác vận chuyển hàng hóa trên cơ sở kết hợp vận chuyển hành khách, dựa vào mạng đường bay hiện có. Mạng đường bay của Vietnam Airlines chưa đủ rộng để có thể gom hàng hóa cho các chuyến bay chở hàng riêng.

- Kết cấu hạ tầng của các cảng hàng không Việt Nam chưa có sự liên kết với hạ tầng của các phương tiện vận tải khác. Việc kết nối đa phương thức giữa vận chuyển hàng không và các phương thức vận tải đường bộ, đường biển, đường sắt và đường thủy nội địa phụ thuộc vào hệ thống giao thông của các địa phương; chưa có sự điều phối cũng như phối hợp giữa các ngành liên quan. Ngoài ra, các đơn vị vận chuyển chưa có sự phối hợp với nhau về cách thức vận chuyển, công nhận chứng từ, tổ chức vận chuyển đa phương thức.

- Thị trường phát triển nhanh, ổn định trong một giai đoạn dài và có sự tham gia và phát triển của loại hình hàng không giá rẻ nên các Cảng hàng không lớn như Nội Bài và Tân Sơn Nhất gặp khó khăn về hạ tầng nhà ga, đường hạ cất cánh cũng như sân đậu tàu bay...

- Công tác xã hội hóa thông qua tái cơ cấu, cổ phần hóa các doanh nghiệp Nhà nước chủ chốt của ngành hàng không mới bắt đầu được triển khai nên hiệu quả trong đầu tư, quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng hàng không còn hạn chế.

**5. Đánh giá hiện trạng vận tải đường thủy nội địa**

**5.1. Hiện trạng về quản lý vận tải**

**5.1.1.** Nội dung quản lý về hoạt động vận tải thủy nội địa theo chức năng nhiệm vụ được giao tại Quyết định 39/2018/QĐ-BGTVT ngày 08/01/2018 của Bộ Giao thông vận tải quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Cục Đường thủy nội địa Việt Nam, gồm:

- Xây dựng, trình Bộ trưởng ban hành hoặc đề nghị cơ quan nhà nước có thẩm quyền ban hành cơ chế, chính sách phát triển vận tải, các dịch vụ hỗ trợ vận tải thủy nội địa và quy định vận tải hàng hóa, hành khách bằng đường thủy nội địa;

- Xây dựng trình Bộ trưởng quy định việc công bố các tuyến vận tải hành khách và thực hiện việc công bố theo phân công của Bộ trưởng;

- Tham gia xây dựng khung giá cước hoặc cước vận tải, xếp dỡ, các dịch vụ hỗ trợ vận tải được hoạt động độc quyền và những dịch vụ mà Nhà nước trợ giá hoặc giao cho doanh nghiệp thực hiện;

- Thực hiện các quy định quản lý nhà nước tại cảng, bến thủy nội địa thuộc phạm vi quản lý theo quy định của pháp luật; tổ chức kiểm tra điều kiện kinh doanh vận tải thủy nội địa;

- Tổ chức thống kê, nghiên cứu, dự báo thị trường vận tải đường thủy nội địa, sự phát triển các luồng hàng, lưu lượng hành khách và các tuyến vận tải đường thủy nội địa trong phạm vi cả nước.

**5.1.2. Các quy định pháp luật về vận tải đường thủy nội địa**

- 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;

- Luật Giao thông Đường thủy nội địa năm 2005 và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Đường thủy nội địa năm 2014;

- Nghị định số 24/2015/NĐ-CP ngày 27/02/2015 của Chính phủ 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;

- Nghị định 110/2014/NĐ-CP ngày 20/11/2014 của Chính phủ quy định điều kiện kinh doanh vận tải đường thủy nội địa;

- Nghị định 128/2018/NĐ-CP ngày 24/9/2018 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung Nghị định quy định về điều kiện đầu tư, kinh doanh trong lĩnh vực đường thủy nội địa;

- Nghị định 48/2019/NĐ-CP ngày 05/6/2019 của Chính phủ quy định về quản lý hoạt động của phương tiện phục vụ vui chơi, giải trí dưới nước tại Việt Nam;

- Nghị định 42/2020/NĐ-CP ngày 08/4/2021 của Chính phủ quy định danh mục hàng hóa nguy hiểm, vận chuyển hàng hóa nguy hiểm bằng phương tiện giao thông cơ giới đường bộ và vận chuyển hàng hóa nguy hiểm trên đường thủy nội địa;

- Quyết định số 47/2015/QĐ-TTg ngày 05/10/2021 của Thủ tướng Chính phủ về cơ chế chính sách khuyến khích phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa;

- Thông tư số 80/2014/TT-BGTVT ngày 30/12/2014 của Bộ Giao thông vận tải quy định về vận tải hành khách, hành lý, bao gửi trên đường thủy nội địa;

- Thông tư số 66/2014/TT-BGTVT ngày 12/11/2014 của Bộ Giao thông vận tải quy định về vận tải hành khách, hành lý, bao gửi bằng tàu khách cao tốc giữa cảng, bến, vùng nước thuộc nội thủy Việt Nam và qua biên giới;

- Thông tư 34/2019/TT-BGTVT ngày 06/9/2019 của Bộ Giao thông vận tải sửa đổi một số điều của các Thông tư quy định vận tải đường thủy nội địa;

- Thông tư 61/2015/TT-BGTVT ngày 02/11/2015 của Bộ Giao thông vận tải quy định về vận tải hàng hóa trên đường thủy nội địa;

- Thông tư 08/2012/TT-BGTVT ngày 22/3/2012 của Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn Hiệp định về vận tải thủy giữa Việt Nam - Campuchia;

- Thông tư 03/2013/TT-BGTVT ngày 29/3/2013 của Bộ Giao thông vận tải sửa đổi Thông tư 08/2012/TT-BGTVT hướng dẫn Hiệp định về vận tải thủy giữa Việt Nam – Campuchia;

- Ngoài ra Bộ Giao thông vận tải ban hành 03 Quyết định công bố tuyến vận tải ven biển (Quyết định số 2495/QĐ-BGTVT ngày 30/6/2014 công bố tuyến vận tải ven biển từ Quảng Ninh đến Quảng Bình; Quyết định số 3365/QĐ-BGTVT ngày 05/9/2014 công bố tuyến vận tải ven biển từ Kiên Giang đến Bình Thuận và Quyết định số 3733/QĐ-BGTVT ngày 03/10/2014 công bố tuyến vận tải ven biển Quảng Bình đến Bình Thuận) theo đó phương tiện thủy nội địa mang cấp VR-SB được hoạt động trên tuyến vận tải ven biển từ Quảng Ninh đến Kiên Giang.

**5.2. Hiện trạng quản lý lĩnh vực vận tải đường thủy nội địa**

**5.2.1. Về điều kiện kinh doanh vận tải đường thủy nội địa**

- Ngày 20/11/2014, Chính phủ ban hành Nghị định số 110/2014/NĐ-CP quy định điều kiện kinh doanh vận tải đường thủy nội địa, theo đó kinh doanh vận tải đường thủy nội địa bao gồm 05 hình thức sau:

- Kinh doanh vận tải hành khách theo tuyến cố định;

- Kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng chuyến;

- Kinh doanh vận chuyển khách du lịch;

- Kinh doanh vận tải hành khách ngang sông;

- Kinh doanh vận tải hàng hóa.

- Tương ứng với 5 hình thức kinh doanh vận tải nêu trên, có 34 điều kiện kinh doanh vận tải đường thủy nội địa. Tuy nhiên, Nghị định 128/2018/NĐ-CP ngày 24/09/2018 của Chính phủ thì đã cắt giảm 33/34 điều kiện kinh doanh vận tải đường thủy nội địa, theo đó tổ chức, cá nhân kinh doanh vận tải hành khách trên đường thủy nội địa chỉ cần điều kiện duy nhất là đơn vị kinh doanh vận tải phải thành lập doanh nghiệp hoặc hợp tác xã theo quy định của pháp luật Việt Nam.

**5.2.2. Về phê duyệt phương án vận tải hàng hóa siêu trường siêu trọng trên đường thủy nội địa**

Theo quy định tại Nghị định 24/2015/NĐ-CP ngày 27/02/2015 của Chính phủ 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:

- Hàng hóa siêu trường là hàng hóa có kích thước thực tế không thể tháo rời với chiều rộng trên 10 m hoặc chiều dài trên 40 m hoặc chiều cao trên 4,5 m;

- Hàng hóa siêu trọng là hàng hóa không thể tháo rời, có trọng lượng toàn bộ trên 100 tấn.

- Trước khi thực hiện việc vận tải hàng hóa siêu trường hoặc hàng hóa siêu trọng, thuyền trưởng của phương tiện hoặc người vận tải, người kinh doanh vận tải phải lập phương án vận tải và trình cơ quan có thẩm quyền phê duyệt. Phương án vận tải hàng hóa siêu trường, hàng hóa siêu trọng có các nội dung chủ yếu sau:

+ Xác định chiều rộng, chiều sâu, bán kính cong của luồng; chiều cao tĩnh không của các công trình vượt sông trên tuyến dự kiến vận tải;

+ Vị trí, địa hình nơi xếp, dỡ hàng hóa thiết bị xếp, dỡ;

+ Hướng dẫn đảm bảo an toàn giao thông, yêu cầu hỗ trợ (nếu có);

+ Thời gian, địa điểm nghỉ trên đường hành trình.

Về thẩm quyền phê duyệt phương án vận tải hàng hóa siêu trường hoặc siêu trọng trên đường thủy nội địa, được quy định tại Điều 11, Thông tư 61/2015/TT-BGTVT ngày 06/11/2015 của Bộ Giao thông vận tải, gồm:

- Cục Đường thủy nội địa Việt Nam hoặc Chi cục Đường thủy nội địa khu vực (đối với phương tiện thủy nội địa rời cảng thủy nội địa và hành trình trên tuyến đường thủy liên tỉnh);

- Sở Giao thông vận tải (đối với phương tiện thủy nội địa rời cảng thủy nội địa và hành trình trên tuyến đường thủy nội địa nội tỉnh);

- Cục Hàng hải Việt Nam hoặc Chi cục Hàng hải (đối với phương tiện thủy nội địa rời bến cảng biển).

**5.2.3. Về Giấy phép vận tải thủy qua biên giới Việt Nam - Campuchia**

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 Chính phủ hai nước ký kết vào năm 2009. Mục đích của Hiệp định là: Thiết lập khung pháp lý cho việc thực hiện tự do giao thông thủy có hiệu quả trên Hệ thống sông Mê Công, qua đó để thực hiện Điều 9 của Hiệp định về hợp tác vì sự phát triển bền vững lưu vực sông Mê Công ký tại Chiêng Rai, Thái Lan ngày 5/4/1995; tạo điều kiện thuận lợi cho các hoạt động giao thông thủy quá cảnh và qua biên giới trên các tuyến đường thủy quy định. Trong đó quy định:

- Vận tải quá cảnh là vận tải đường thủy các loại hàng hóa hoặc hành khách giữa các cảng, bến thuộc Vương quốc Campuchia và cảng, bến của một quốc gia thứ ba qua các tuyến quá cảnh;

- Vận tải qua biên giới là vận tải đường thủy hàng hóa hoặc hành khách giữa các cảng hoặc bến của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và các cảng hoặc bến của Vương quốc Campuchia trên các tuyến đường thủy quy định, trừ hàng hóa hoặc hành khách được chuyên chở trên tàu vận tải quá cảnh.

Phương tiện thủy nội địa thực hiện vận tải qua biên giới phải mang theo và phải xuất trình theo yêu cầu của các Cơ quan có thẩm quyền những giấy tờ:

- Giấy chứng nhận đăng ký;

- Giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường do cơ quan có thẩm quyền của quốc gia đó hoặc các cơ quan phân cấp tàu cấp;

- Giấy phép vận tải thủy qua biên giới được cấp bởi Cơ quan có thẩm quyền;

- Bản kê hàng hóa và/hoặc danh sách hành khách kèm theo thông tin chi tiết của hộ chiếu;

- Giấy chứng nhận bảo hiểm trách nhiệm dân sự đối với bên thứ ba của chủ tàu cũng như các loại bảo hiểm khác theo quy định hiện hành;

- Danh sách thuyền viên với đầy đủ chức danh, giấy chứng nhận chuyên môn, hộ chiếu, chứng nhận tiêm chủng quốc tế của thuyền viên.

Theo quy định tại khoản 2, Điều 15, 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, Giấy phép vận tải thủy qua biên giới được chia làm 3 Nhóm:

- Nhóm 1: giấy phép cho phương tiện đi lại nhiều lần, thời hạn tối đa là 12 tháng;

- Nhóm 2: giấy phép cho phương tiện đi một chuyến, thời hạn tối đa là 60 ngày;

- Nhóm 3: giấy phép cho các phương tiện chở hàng nguy hiểm, thời hạn tối đa là 60 ngày.

Về thẩm quyền cấp phép được tại, Điều 7 Thông tư số 08/2012/TT-BGTVT ngày 22/3/2012 của Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn Hiệp định về vận tải thủy giữa Việt Nam - Campuchia:

- Cục Đường thủy nội địa Việt Nam là cơ quan có thẩm quyền cấp Giấy phép vận tải thủy qua biên giới cho phương tiện hoạt động vận tải Nhóm 1 và Nhóm đặc biệt.

- Bộ Giao thông vận tải ủy quyền Sở Giao thông vận tải các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương là cơ quan có thẩm quyền cấp Giấy phép vận tải thủy qua biên giới Nhóm 2 cho các phương tiện thuộc quyền quản lý của địa phương.

**5.2.4. Về thẩm quyền chấp thuận hoạt động vui chơi, giải trí dưới nước**

Vùng hoạt động vui chơi, giải trí dưới nước theo quy định tại khoản 1, Điều 5 Nghị định số 48/2015/NĐ-CP ngày 05/6/2019 của Chính phủ, gồm 02 vùng:

- Vùng 1: Là vùng nước trên tuyến đường thủy nội địa, vùng nước cảng biển hoặc khu vực hàng hải;

- Vùng 2: Là vùng nước khác không thuộc vùng 1, được đánh dấu, xác định vị trí bằng phao hoặc cờ hiệu có màu sắc dễ quan sát.

Thẩm quyền chấp thuận hoạt động vui chơi, giải trí dưới nước được quy định tại Điều 9 và Điều 11 Nghị định số 48/2015/NĐ-CP ngày 05/6/2019:

- Đối với vùng 1:

+ Cục Đường thủy nội địa Việt Nam là cơ quan có thẩm quyền chấp thuận hoạt động vui chơi, giải trí dưới nước trên tuyến đường thủy nội địa quốc gia thuộc;

+ Sở Giao thông vận tải là cơ quan có thẩm quyền chấp thuận hoạt động vui chơi giải trí dưới nước trên tuyến đường thủy nội địa địa phương;

+ Cục Hàng hải Việt Nam là cơ quan có thẩm quyền chấp thuận hoạt động vui chơi giải trí dưới nước trên vùng nước cảng biển hoặc khu vực hàng hải.

- Đối với vùng 2: Thẩm quyền chấp thuận hoạt động vui chơi, giải trí dưới nước thuộc Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương.

**5.3. Tồn tại, hạn chế và nguyên nhân**

**5.3.1. Những tồn tại trong quản lý vận tải**

Vận tải đường thủy nội địa đảm nhận tỷ trọng 17% về khối lượng hàng hóa vận chuyển và 19% khối lượng hàng hoá luân chuyển của toàn ngành giao thông, tuy nhiên hiệu quả của vận tải đường thủy nội địa chưa tương xứng với tiềm năng vốn có, do một số bất cập như sau:

*5.3.1.1. Về kết cấu hạ tầng*

- Tồn tại nhiều điểm nghẽn về tĩnh không cầu trên tuyến đường thủy nội địa chính, gồm cầu Đuống, cầu Đồng Nai cũ, cầu Bình Triệu, cầu Phước Long, cầu Măng Thít, cầu Nàng Hai, cầu Rạch Ông, cầu An Long…;

- Về hạ tầng luồng, tuyến phục vụ vận tải đường thủy nội địa: cả nước có 137 tuyến vận tải đường thủy quan trọng với tổng chiều dài hơn 7.000 km do trung ương quản lý. Tuy nhiên chỉ chưa đến 30% chiều dài mạng lưới này có khả năng phục vụ các phương tiện thủy nội địa có trọng tải trên 300 tấn.

- Về cảng, bến thủy nội địa: tính đến hết năm 2019, có 293 cảng thủy nội địa, 8.199 bến thủy nội địa và 2.526 bến khách ngang sông, kết cấu hạ tầng và thiết bị của các cảng, bến đều thô sơ, không kết nối tốt với đường bộ, nhiều cảng có cơ sở vật chất lạc hậu, mức độ cơ giới hóa thấp, các bến thủy nội địa hầu hết chỉ thực hiện xếp dỡ hàng hóa thủ công.

- Nguồn vốn đầu tư xây dựng cơ bản trong ngành đường thủy nội địa vẫn quá thấp, trung bình chỉ từ 1,5% ÷ 2,2% so với toàn ngành so với toàn ngành, vốn duy tu bảo dưỡng cũng chỉ đáp ứng được khoảng 70% nhu cầu thực tế. Nguồn vốn bảo trì thấp; hệ thống phao tiêu, báo hiệu bằng thép đã cũ, trên 40% quá thời hạn sử dụng; hệ thống định mức kinh tế kỹ thuật chưa theo kịp công nghệ mới; việc ứng dụng công nghệ quản lý mới còn nhiều bất cập về cơ chế chính sách sử dụng vốn và chưa đồng bộ; công tác quản lý nhà nước đối với hệ thống ĐTNĐ địa phương mới chỉ công bố tuyến, đầu tư cơ sở hạ tầng, báo hiệu còn hạn chế, kết nối chưa đồng bộ, khai thác hiệu quả chưa cao.

*5.3.1.2. Về đội tàu thủy nội địa*

- Theo số liệu của Cục Đăng kiểm Việt Nam tính đến ngày 31/3/2021 cả nước có 234.464 phương tiện thủy nội địa, với tổng trọng tải là 19.235.646 tấn, tổng công suất máy là 15.244.986 mã lực, hầu hết là phương tiện cỡ nhỏ, chở hàng khô, chỉ có 625 phương tiện chở công-ten-nơ, chiếm chưa đến 0,3% tổng số phương tiện thủy nội địa toàn quốc.

- Hiện nay, các phương tiện thủy nội địa khu vực đặc biệt khó khăn, khu vực lòng hồ thủy điện do vướng mắc về phí đăng kiểm nên chưa thực hiện công tác đăng kiểm phương tiện thủy nội địa, dẫn đến khó khăn trong quản lý phương tiện và hoạt động vận tải thủy nội địa.

*5.3.1.3. Về cước phí vận tải thủy nội địa*

Tổng chi phí vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy nội địa còn cao, chưa tạo được lợi thế rõ rệt để thu hút hàng hóa chuyển từ đường bộ xuống đường thủy nội địa, do một số nguyên nhân chính sau:

- Kết nối giữa vận tải đường thủy nội địa với các phương thức vận tải khác còn yếu, kết nối giữa đường thủy – đường sắt chỉ có tại cảng Việt Trì, và cảng Ninh Phúc và gần như không có hoạt động; kết nối giữa đường thủy – đường biển được thực hiện tại các cảng biển chính nhưng chưa thực sự thuận lợi, hầu hết cảng biển khu vực Hải Phòng không có khu vực riêng cho phương tiện thủy nội địa vào làm hàng, thiếu các cảng thủy nội địa làm đầu mối để rút hàng từ cảng biển vào sâu trong sông và gom hàng từ nội địa đến các cảng biển, hầu hết các cảng cạn không có kết nối với đường thủy nội địa; kết nối giữa đường thủy – đường bộ chưa thật sự thuận lợi, các cảng, bến thủy nội địa kết nối với hệ thống đường bộ kém, vướng thủ tục đê điều, tải trọng phương tiện cho phép trên đê…

- Phương tiện vận tải thủy trên tuyến Việt Nam - Campuchia vào rời khu vực hàng hải bị thu phí hàng hải quốc tế; phương tiện thủy nội địa mang cấp VR-SB vào rời khu vực hàng hải bị thu phí hàng hải như tàu biển;

- Cảng biển khu vực Hải Phòng đang thu phí công trình, kết cấu hạ tầng (từ 01/7/2021, cảng biển khu vực TP. Hồ Chí Minh cũng sẽ thu phí này) đối với hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu được vận chuyển bằng phương tiện đường thủy nội địa trong khi phương tiện thủy nội địa không sử dụng cầu, đường, kết cấu hạ tầng đường bộ chỉ sử dụng luồng hàng hải và luồng đường thủy nội địa và đã đóng phí đối với luồng hàng hải, phí, lệ phí hàng hải, đường thủy nội địa, việc này khiến doanh nghiệp phải chịu phí chồng phí, tăng giá cước vận tải thủy nội địa.

**5.3.2. Nguyên nhân**

- Vận tải đường thủy nội địa sẽ phát huy tốt nhất lợi thế, khi cự ly vận chuyển dài, phương tiện vận tải có kích thước lớn, hiện nay do nguồn vốn ngân sách nhà nước đầu tư vào phát triển kết cấu hạ tầng phục vụ vận tải đường thủy nội địa rất hạn hẹp (chỉ chiếm khoảng 1,2% trong giai đoạn 2010-2015, trong giai đoạn 2016-2020, không được bố trí), luồng tuyến phục vụ cho vận tải đường thủy nội địa không được cải tạo, nâng cấp, đảm bảo cấp kỹ thuật theo quy định, nên vận tải đường thủy nội địa chủ yếu là dựa vào điều kiện tự nhiên sẵn có, bên cạnh đó còn nhiều vị trí là điểm nghẽn như tĩnh không cầu Đuống, cầu Bình ở khu vực phía Bắc, cầu Nàng Hai, cầu Đồng Nai cũ, cầu Bến Lức và cầu Bình Triệu ở khu vực miền Nam.

- Cự ly vận tải không được cải thiện, nhiều điểm nghẽn về hạ tầng, kích thước phương tiện nhỏ, thời gian vận tải lâu, nhiều quy định áp dụng mức phí, lệ phí áp dụng với vận tải thủy nội địa không đúng đối tượng khiến giá cước vận tải thủy nội địa chưa đủ cạnh tranh với loại hình vận tải đường bộ, thị phần vận tải đường thủy nội địa khó có thể đạt được mục tiêu theo Đề án tái cơ cấu lĩnh vực vận tải giai đoạn 2016-2020 và định hướng đến năm 2030.

**Phần III**

**NỘI DUNG CHÍNH CỦA ĐỀ ÁN**

**1. Đối với vận tải đường bộ**

**1.1. Quan điểm**

Thực hiện ba đột phá chiến lược do Đại hội lần thứ XI và XII của Đảng đã yêu cầu *“Hoàn thiện đồng bộ thể chế phát triển, trước hết là thể chế phát triển nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa…..; đẩy mạnh phân cấp, phân quyền hợp lý, hiệu quả, đồng thời tăng cường kiểm tra, giám sát, kiểm soát quyền lực bằng hệ thống pháp luật”.*

**1.2. Mục tiêu**

- Tiếp tục nghiên cứu để phân cấp, phân quyền hợp lý cho các địa phương trong công tác quản lý hoạt động vận tải đường bộ quốc tế để phát huy và nâng cao hiệu quả, hiệu lực của công tác quản lý nhà nước.

- Hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật để đảm bảo tính đồng bộ để thực hiện việc phân cấp có hiệu quả, đồng thời tăng cường công tác quản lý hoạt động kinh doanh vận tải đảm bảo minh bạch, hiệu quả và an toàn giao thông.

- Ứng dụng mạnh mẽ công nghệ thông tin trong công tác quản lý hoạt động kinh doanh vận tải đường bộ để tăng năng suất lao động, tăng hiệu quả của công tác quản lý nhà nước tại các địa phương.

**1.3. Giải pháp**

Để nâng cao hiệu quả, hiệu lực của công tác quản lý nhà nước trong lĩnh vực giao thông vận tải đường bộ, thực hiện phân cấp, phân quyền mạnh mẽ hơn nữa nhằm đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội của đất nước và đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường bộ, trong thời gian tới, cần tiếp tục thực hiện một số giải pháp trọng tâm sau:

(1) Nghiên cứu sửa đổi Luật GTĐB năm 2008 phù hợp với thực tiễn phát sinh trong công tác quản lý hoạt động vận tải, đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ trong hệ thống pháp luật, đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường bộ và chống ùn tắc giao thông.

(2) Nghiên cứu xây dựng dự thảo Nghị định quy định về trình tự, thủ tục cấp giấy phép cho đơn vị kinh doanh vận tải và phương tiện hoạt động vận chuyển đường bộ qua lại biên giới. Trong đó, tiếp tục nghiên cứu để thực hiện phân cấp công tác cấp giấy phép liên vận cho phương tiện về các Sở GTVT theo quy định của Nghị định thư giữa Việt Nam và các nước đã ký kết; rà soát, đơn giản hoá các thủ tục hành chính để tạo điều kiện thuận lợi cho người dân, doanh nghiệp, cụ thể:

- Các quy định tại Nghị định đảm bảo sự thống nhất về trình tự, thủ tục cấp các loại giấy phép cho đơn vị kinh doanh vận tải và phương tiện hoạt động vận chuyển đường bộ qua lại biên giới giữa Việt Nam với các nước, tạo thuận lợi cho doanh nghiệp, đảm bảo tính công khai minh bạch trong việc cấp phép.

- Không quy định thời hạn đối với các loại giấy phép cấp cho đơn vị kinh doanh vận tải và phương tiện hoạt động vận chuyển đường bộ qua biên giới.

 - Đơn giản hóa các thành phần hồ sơ, cắt giảm bớt các thành phần hồ sơ và thời gian thực hiện thủ tục hành chính gồm:

**Việt Nam -GMS**

+ Thủ tục cấp giấy phép vận tải đường bộ quốc tế GMS của doanh nghiệp, hợp tác xã cắt giảm bớt các thành phần hồ sơ: i) Bản sao có chứng thực hoặc bản sao kèm theo bản chính để đối chiếu giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô (đối với các doanh nghiệp, hợp tác xã theo quy định phải có giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô) hoặc giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh có đăng ký kinh doanh ngành nghề vận tải bằng xe ô tô (đối với doanh nghiệp, hợp tác xã theo quy định chưa cần phải có giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô); ii) Bản sao có chứng thực hoặc bản sao kèm bản chính để đối chiếu văn bằng, chứng chỉ của người trực tiếp điều hành vận tải của doanh nghiệp, hợp tác xã (chỉ áp dụng đối với doanh nghiệp, hợp tác xã theo quy định chưa cần phải có giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô); iii) Báo cáo tài chính của doanh nghiệp, hợp tác xã trong 03 năm liên tiếp gần nhất được cơ quan tài chính địa phương hoặc đơn vị kiểm toán xác nhận.

+ Thủ tục cấp giấy phép vận tải đường bộ GMS cho phương tiện cắt giảm bớt các thành phần hồ sơ: i) Bản sao có chứng thực hoặc bản sao kèm theo bản chính để đối chiếu giấy phép vận tải đường bộ quốc tế GMS; ii) Bản sao có chứng thực hoặc bản sao kèm theo bản chính để đối chiếu của giấy chứng nhận kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường; iii) Bản sao có chứng thực hoặc bản sao kèm theo bản chính để đối chiếu giấy chứng nhận bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới đối với bên thứ ba.

**Việt Nam- Trung Quốc**

- Thủ tục cấp giấy phép vận tải loại A, B, C, E, F, G cắt giảm bớt các thành phần hồ sơ: i) Giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô đối với các doanh nghiệp, hợp tác xã kinh doanh vận tải hành khách và kinh doanh vận tải hàng hóa bằng côngten-nơ; giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh hoặc giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp có đăng ký kinh doanh ngành nghề vận tải bằng xe ôtô đối với các doanh nghiệp, hợp tác xã kinh doanh vận tải hàng hóa khác (bản sao chụp); ii) Giấy chứng nhận kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường (bản sao chụp); iii) Giấy chứng nhận bảo hiểm trách nhiệm dân sự đối với người thứ ba còn giá trị trên lãnh thổ Việt Nam và Trung Quốc (bản sao chụp)

- Thủ tục cấp giấy phép vận tải cho xe công vụ cắt giảm bớt các thành phần hồ sơ: i) Giấy chứng nhận kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường (bản sao chụp); ii) Giấy chứng nhận bảo hiểm trách nhiệm dân sự đối với người thứ ba còn giá trị trên lãnh thổ Việt Nam và Trung Quốc (bản sao chụp);

- Thủ tục Cấp, cấp lại Giấy phép liên vận loại D cho phương tiện của Trung Quốc cắt giảm bớt thành phần hồ sơ: Giấy chứng nhận bảo hiểm trách nhiệm dân sự đối với người thứ ba còn giá trị trên lãnh thổ Việt Nam (bản sao có chứng thực kèm bản dịch có chứng thực chữ ký của người dịch trong các giấy tờ, văn bản từ tiếng Trung sang tiếng Việt hoặc tiếng Anh đối với trường hợp bản gốc không có song ngữ tiếng Việt và tiếng Trung hoặc tiếng Trung và tiếng Anh).

**Việt Nam- Campuchia**

- Thủ tục cấp Giấy phép vận tải đường bộ quốc tế Việt Nam - Campuchia cắt giảm các thành phần hồ sơ: i) Bản sao có chứng thực hoặc bản sao kèm theo bản chính để đối chiếu của Giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô (đối với các doanh nghiệp, hợp tác xã theo quy định phải có Giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô) hoặc Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh có đăng ký ngành nghề vận tải bằng xe ô tô (đối với doanh nghiệp, hợp tác xã theo quy định chưa cần phải có Giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô); ii) Bản sao có chứng thực hoặc bản sao kèm theo bản chính để đối chiếu Báo cáo tài chính của doanh nghiệp, hợp tác xã trong 3 năm liên tiếp gần nhất được cơ quan tài chính địa phương hoặc đơn vị kiểm toán xác nhận; iii) Bản sao có chứng thực hoặc bản sao kèm theo bản chính để đối chiếu văn bằng của người điều hành vận tải và hợp đồng lao động với doanh nghiệp, hợp tác xã (trừ trường hợp người điều hành vận tải là một trong các chức danh sau: Giám đốc doanh nghiệp, Giám đốc hợp tác xã, Chủ tịch hội đồng quản trị hợp tác xã, Chủ nhiệm hợp tác xã); iv) Bản đăng ký chất lượng dịch vụ vận tải hành khách (đối với doanh nghiệp, hợp tác xã vận tải hành khách).

- Thủ tục cấp, cấp lại Giấy phép liên vận Việt Nam- Campuchia đối với xe thương mai. Cắt giảm các thành phần hồ sơ: i) Giấy chứng nhận kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường; ii) Bản sao văn bản chấp thuận khai thác tuyến, văn bản thay thế phương tiện hoặc văn bản bổ sung phương tiện của cơ quan quản lý tuyến và hợp đồng đón trả khách tại bến xe khách ở Việt Nam và bến xe khách hoặc nơi đón trả khách ở Campuchia (đối với phương tiện kinh doanh tuyến vận tải hành khách cố định giữa Việt Nam và Campuchia).

- Thủ tục cấp, cấp lại Giấy phép liên vận Việt Nam- Campuchia đối với xe phi thương mai. Cắt giảm thành phần hồ sơ: Giấy chứng nhận kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường

**Việt Nam- Lào**

- Thủ tục cấp, cấp lại Giấy phép vận tải đường bộ quốc tế Việt Nam - Lào bỏ thành phần hồ sơ: Bản sao có chứng thực hoặc bản sao kèm theo bản chính để đối chiếu của Giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô (đối với các doanh nghiệp, hợp tác xã theo quy định phải có Giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô) hoặc Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh có đăng ký kinh doanh ngành nghề vận tải bằng xe ô tô (đối với doanh nghiệp, hợp tác xã theo quy định chưa cần phải có Giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô);

- Thủ tục cấp, cấp lại Giấy phép liên vận Việt Nam - Lào (Đối với phương tiện thương mại có kinh doanh vận tải) bỏ thành phần hồ sơ: i) Giấy phép vận tải đường bộ quốc tế Việt - Lào; ii) Giấy chứng nhận kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường;

- Thủ tục cấp, cấp lại Giấy phép liên vận Việt Nam - Lào (Đối với phương tiện phi thương mại không kinh doanh vận tải) bỏ thành phần hồ sơ: Giấy chứng nhận kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường;

- Thủ tục đăng ký khai thác vận tải hành khách tuyến cố định Việt - Lào bỏ thành phần hồ sơ: i) Bản sao có chứng thực hoặc bản sao kèm theo bản chính để đối chiếu Giấy phép vận tải đường bộ quốc tế Việt - Lào; ii) Biên bản khảo sát tuyến và hợp đồng đối tác đối với những tuyến đề nghị mở mới hoặc hợp đồng đối tác đối với các tuyến đã mở giữa doanh nghiệp, hợp tác xã với đối tác của Lào.

**Việt Nam- Lào- Campuchia**

- Thủ tục cấp, cấp lại Giấy phép liên vận Việt Nam - Lào – Campuchia đối với xe thương mại. Cắt giảm các thành phần hồ sơ: Giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô hoặc Giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh đối với đơn vị kinh doanh vận tải bằng xe ô tô không thuộc đối tượng phải cấp giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô (bản sao có chứng thực hoặc bản sao kèm theo bản chính để đối chiếu).

- Thực hiện Nghị quyết số 68/NQ-CP ngày 12/5/2020 của Chính phủ ban hành chương trình cắt giảm, đơn giản hóa quy định liên quan đến hoạt động kinh doanh giai đoạn 2020-2025, để hoàn chỉnh nội dung, thể chế cho việc cung cấp dịch vụ công trực tuyến, nâng cao chất lượng, hiệu quả các quy định đã cắt giảm thủ tục hành chính và hủy bỏ các chế độ báo cáo không cần thiết; đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ với các quy định của các văn bản quy phạm pháp luật khác có liên quan.

(3) Tiếp tục thực hiện đổi mới quản lý vận tải đường bộ theo hướng hiện đại, hiệu quả nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải và giảm thiểu tai nạn giao thông. Đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin, xây dựng hệ thống xử lý dữ liệu hình ảnh từ camera lắp trên xe ô tô kinh doanh vận tải, cơ sở dữ liệu về vận tải nhằm nâng cao hiệu quả, hiệu lực của công tác quản lý vận tải. Tăng cường công tác kiểm tra, giám sát, xử lý vi phạm trong hoạt động vận tải, đặc biệt là việc theo dõi, chấn chỉnh và xử lý vi phạm thông qua dữ liệu từ thiết bị giám sát hành trình và cơ sở dữ liệu từ vận tải đường bộ.

(4) Tăng cường tập huấn, đào tạo bồi dưỡng để nâng cao chất lượng đội ngũ cán bộ, công chức thực thi nhiệm vụ tại các địa phương; ứng dụng khoa học công nghệ trong việc giám sát và xử phạt vi phạm hành chính; tiếp tục đẩy mạnh rà soát điều kiện kinh doanh, cải cách thủ tục hành chính trong lĩnh vực vận tải đường bộ.

**1.3.1. Các nội dung kiến nghị không phân cấp**

- Hoạt động vận tải giữa Việt Nam - Lào: cấp giấy phép vận tải đường bộ quốc tế Việt - Lào doanh nghiệp và phương tiện phi thương mại, chấp thuận khai thác tuyến vận tải hành khách cố định giữa 2 nước theo quy định tại Nghị định thư đã ký kết.

- Hoạt động vận tải giữa Việt Nam - Campuchia: cấp giấy phép vận tải đường bộ quốc tế Việt Nam - Campuchia cho doanh nghiệp và phương tiện; chấp thuận khai thác tuyến vận tải hành khách cố định giữa 2 nước theo quy định tại Nghị định thư đã ký kết.

- Hoạt động vận tải liên vận giữa Việt Nam - Trung Quốc: cấp giấy phép vận tải E, F, G lần đầu cho phương tiện hoạt động trên các tuyến vào sâu trong lãnh thổ giữa 2 nước; cấp giấy phép loại D (xe vận chuyển hàng nguy hiểm và siêu trường, siêu trọng) cho xe của Trung Quốc; chấp thuận khai thác tuyến đối với các tuyến vào sâu trong lãnh thổ giữa 2 nước theo quy định tại Nghị định thư đã ký kết.

- Hoạt động vận tải giữa Việt Nam - Lào - Campuchia: cấp giấy phép liên vận CLV cho phương tiện theo quy định tại Nghị định thư đã ký kết.

- Hoạt động vận tải giữa GMS: cấp giấy phép vận tải đường bộ quốc tế GMS cho các đơn vị vận tải và phương tiện cho phương tiện thương mại theo Hiệp định đã ký kết.

Các nội dung nêu trên được thực hiện theo quy định tại Hiệp định, Nghị định thư, Biên bản ghi nhớ giữ Việt Nam và các nước, Thông tư số 38/2011/TT-BGTVT, Thông tư số 88/2014/TT-BGTVT, Thông tư 39/2015/TT-BGTVT, Thông tư 47/2019/TT-BGTVT, Thông tư 63/2013/TT-BGTVT, Thông tư 20/2020/TT-BGTVT, Thông tư 23/2012/TT-BGTVT, Thông tư 29/2020/TT-BGTVT.

Nội dung đề nghị giữ nguyên như trên vì các lý do sau:

(1) Về hạn ngạch phương tiện thương mại:

Theo Hiệp định, Nghị định thư đã ký kết thì công tác quản lý hoạt động của phương tiện thương mại (xe kinh doanh) giữa Việt Nam và các nước nêu trên đều có quy định hạn ngạch, cụ thể:

+ Giữa Việt Nam - Campuchia: 500 xe.

+ Việt Nam - Trung Quốc: 500 xe.

+ Việt Nam - Lào - Campuchia:150 xe.

+ GMS: 500 xe.

(2) Về quan hệ đối đẳng của cơ quan đầu mối giữa hai nước.

Các nước đối đẳng với Việt Nam cũng quy định cụ thể cơ quan cấp phép và là đầu mối chung phối hợp giữa các Quốc gia phải là cơ quan Trung ương (Bộ hoặc Tổng cục, Cục) để phối hợp trong công tác thực hiện Hiệp định, Nghị định thư; giám sát hạn ngạch phương tiện và quản lý hoạt động của phương tiện vận tải Quốc tế giữa các quốc gia liên quan; khảo sát, thông nhất mở tuyến, khai thác tuyến, trao đổi danh sách doanh nghiệp hoạt động vận tải Quốc tế; giải quyết những vấn đề vướng mắc phát sinh cũng như khiếu nại kiến nghị của các đơn vị vận tải nước ngoài, các quốc gia liên quan… (Cụ thể như: Lào là Cục Vận tải Lào; Campuchia là Tổng cục vận tải Campuchia; Thái Lan là Tổng cục vận tải mặt đất; Trung Quốc là Vụ Dịch vụ Vận tải thuộc Bộ GTVT Trung Quốc).

Mặt khác, trong thực tế các địa phương (Sở GTVT) gặp nhiều khó khăn khi cần phối hợp, đàm phán, trao đổi thông tin…trong quá trình tổ chức hoạt động vận tải với phía cơ quan quản lý nhà nước của các nước Lào, Campuchia, Trung Quốc, Thái Lan vì theo Hiệp định, Nghị định thư và luật pháp của các nước nêu trên thì đầu mối để giải quyết các vấn đề về hoạt động vận tải đường bộ quốc tế là các cơ quan tham mưu của Bộ GTVT (Cục vận tải Lào, Tổng cục vận tải Campuhchia, Tổng cục vận tải mặt đất Thái Lan, Vụ Dịch vụ vận tải Bộ GTVT Trung Quốc) cho nên nếu phân cấp cho các Sở GTVT các tỉnh, thành phố thì việc phối hợp và giải quyết các vấn đề trong quá trình tổ chức hoạt động vận tải Quốc tế với các nước sẽ rất khó khăn, do Việt Nam có quá nhiều đầu mối.

Hiện nay, Tổng cục ĐBVN đã đề nghị chuyển các nội dung này lên Dự thảo Nghị định quy định về trình tự, thủ tục cấp, cấp lại, thu hồi Giấy phép vận tải đường bộ qua biên giới giữa Việt Nam và các nước, dự kiến trình Chính phủ vào Tháng 9/2021.

**1.3.2. Các nội dung tiếp tục đề nghị phân cấp**

Nội dung đề nghị tiếp tục phân cấp cho Sở GTVT địa phương:

(1) Phân cấp cho các Sở GTVT công bố các trạm dừng nghỉ theo thẩm quyền được phân cấp quản lý quốc lộ, đường cao tốc.

(2) Công tác in ấn các ấn phẩm, ấn chỉ cho hoạt động kinh doanh vận tải: Hiện nay đang được quy định tại khoản 5 Điều 62 Thông tư 12/2020/TT-BTVT ngày 29/5/2020 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ.

Sửa đổi: Thông tư 48/2012/TT-BGTVT ngày 15/11/2012 của Bộ trưởng Bộ GTVT về việc Ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về trạm dừng nghỉ đường bộ (khoản 3.1, khoản 3.2 Mục III QCVN 43:2012/BGTVT được ban hành kèm theo Thông tư).

- Thông tư 12/2020/TT-BTVT ngày 29/5/2020 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ (khoản 5 Điều 62, khoản 10 Điều 63)

*(chi tiết nội dung dự kiến sửa đổi kèm theo).*

**2. Đối với vận tải đường sắt**

**2.1. Quan điểm**

 Đảm bảo tính thống nhất trong quản lý từ trung ương đến địa phương; gắn kết công tác thanh tra, kiểm tra của các cơ quan từ trung ương đến các địa phương.

**2.2. Mục tiêu**

**-** Nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải đường sắt theo tiêu chí tăng nhanh lượng luân chuyển hàng hóa, hạ giá thành và bảo đảm an toàn, thuận lợi, tiện nghi hấp dẫn thoải mái trong vận tải hành khách; thông thoáng trong tổ chức vận tải hàng hóa.

**-** Từng bước nâng thị phần vận tải đường sắt tăng lên tương xứng với tiềm năng và nhu cầu vận tải, tập trung vào các mặt hàng, luồng hàng truyền thống, đồng thời khai thác thêm các nguồn hàng mới, đặc biệt là kết nối với các cảng biển, cảng sông, cảng ICD vận tải đa phương thức, vận tải Logistics. Thu hút vận tải hành khách bằng đường sắt trong các hành lang trọng điểm kết nối các khu đô thị, thành phố lớn kết hợp vận tải hành khách ngoại ô với đường sắt đô thị…

- Xây dựng thể chế chính sách hợp lý để phát huy được hiệu quả vận tải đường sắt và hấp dẫn đối với khách hàng.

**2.3. Giải pháp**

Đối với vấn đề cho phép đường sắt được khai thác, kinh doanh các tài sản như đất đai, kho bãi, nhà ga

Tăng cường phân cấp trong công tác đầu tư, quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, trong đó xem xét giao các địa phương đầu tư các công trình trên địa bàn quản lý để kết nối các ga đường sắt qua đó tăng khả năng kết nối giữa đường sắt với các phương tiện vận tải khác; giảm tải khối lượng vận chuyển cho đường bộ, tăng thị phần vận tải đường sắt đồng thời góp phần chủ động cân đối nguồn lực đầu tư của ngân sách Trung ương;

**2.3.1. Các nội dung đề nghị phân cấp**

- Đối với việc cấp Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện trên đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng không kết nối ray với đường sắt quốc gia thì việc giao Sở GTVT các tỉnh thực hiện việc cấp giấy vừa đảm bảo tính pháp lý và đáp ứng được nhu cầu tại chỗ của địa phương có đường sắt đô thị.

(1) Phân cấp công tác cấp giấy chứng nhận đăng ký phương tiện trên đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng không kết nối ray với đường sắt quốc gia.

Sửa đổi: Luật đường sắt Việt Nam (Khoản 5 Điều 31).

- Thông tư 21/2018/TT-BGTVT quy định về cấp, cấp lại, thu hồi, xóa giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt (Điều 1).

*(chi tiết nội dung dự kiến sửa đổi kèm theo).*

**3. Đối với vận tải hàng hải**

**3.1. Quan điểm**

Triệt để phân cấp về địa phương những công việc mà địa phương quản lý sẽ được thực hiện nhanh chóng, hiệu quả và tốt hơn so với việc giữ lại Bộ, Cục thực hiện.

**3.2. Mục tiêu**

- Phân cấp, ủy quyền trong quản lý hành chính nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động và trách nhiệm của các cấp hành chính.

- Bảo đảm sự quản lý tập trung, thống nhất của Chính phủ, phát huy tính tự chủ, tự chịu trách nhiệm của chính quyền địa phương, khai thác tối đa tiềm năng, lợi thế, nguồn lực của các địa phương nhằm nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước đối với lĩnh vực hàng hải.

- Đẩy mạnh việc phân cấp, phân quyền cho địa phương, tạo thuận lợi cho các cơ quan trung ương tập trung hơn vào điều tiết kinh tế vĩ mô, tăng cường chức năng hoạch định chính sách kinh tế và tạo môi trường pháp lý thuận lợi cho người dân, doanh nghiệp; các cơ quan chính quyền địa phương cũng sẽ được phân cấp nhiều hơn trong việc phê duyệt/đánh giá/chấp thuận/cấp phép và thực hiện các thủ tục hành chính, điều này cũng tạo thuận lợi cho doanh nghiệp trong việc tiếp cận các thủ tục hành chính liên quan đến hoạt động vận tải nhất là các doanh nghiệp vừa và nhỏ trong điều kiện nguồn vốn và các nguồn lực còn hạn chế.

**3.3. Giải pháp**

- Hoàn thiện tổ chức bộ máy các cơ quan chính quyền ở trung ương và địa phương theo hướng tinh gọn, hoạt động hiệu lực, hiệu quả. Chuyển mạnh sang xây dựng Chính phủ điện tử, lấy sự hài lòng của người dân, doanh nghiệp làm tiêu chí đánh giá.

 - Hoàn thiện hệ thống pháp luật phù hợp với lĩnh vực, nhiệm vụ phân cấp, phân quyền. Rà soát và chuyển các nhiệm vụ, lĩnh vực có đủ điều kiện, được phân cấp, phân quyền bằng chính sách sang luật hóa, tham gia giải quyết mối quan hệ giữa đổi mới, ổn định và phát triển.

- Hoàn thiện cơ chế thanh tra, kiểm soát, kiểm tra giữa các cơ quan của trung ương với địa phương được thông suốt. Phân cấp, phân quyền luôn gắn liền với kiểm tra, kiểm soát, giám sát việc thực hiện.

- Tiếp tục nghiên cứu hoàn thiện các chính sách về giá, phí tại cảng biển để nâng cao hiệu quả đầu tư cảng biển, tăng tính hấp dẫn đối với các hãng tàu, thu hút hàng công-ten-nơ trung chuyển quốc tế.

- Hoàn thiện cơ chế, chính sách nhằm đẩy mạnh xã hội hóa đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng cảng biển bao gồm cả hạ tầng công cộng tại cảng biển.

- Ưu tiên đầu tư, phát triển sử dụng hiệu quả hệ thống công nghệ thông tin cơ chế một cửa quốc gia lĩnh vực hàng hải. Khai thác hiệu quả Cổng thông tin khai báo thủ tục tàu biển và triển khai cơ chế Hải quan một cửa quốc gia nhằm đơn giản thủ tục thông qua hàng hóa tại cảng biển.

- Tăng cường xúc tiến đầu tư trong và ngoài nước thông qua các chính sách ưu đãi, tạo thuận lợi cho hoạt động đầu tư, kinh doanh.

**3.3.1. Các nội dung kiến nghị không phân cấp**

- Thực tế cho thấy hàng hải thực hiện quản lý nhà nước về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, lao động hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường đối với tàu biển theo các quy định của công ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên; xây dựng các cơ chế chính sách để thúc đẩy phát triển ngành vận tải biển. Các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực vận tải biển đăng ký thành lập và hoạt động theo đúng của quy định của pháp luật.

- Vận tải biển đã được mở cửa trong thời gian qua tương thích với các thông lệ và tập quán quốc tế, việc quản lý và khai thác theo các quy định pháp luật và công ước, hiệp định vận tải biển mà Việt Nam đã ký kết nên không có nội dung cấp phép vận tải để phân cấp về địa phương trong lĩnh vực này.

**3.3.2. Các nội dung kiến nghị phân cấp**

(1) Chuyển việc công bố tuyến bờ ra đảo do hàng hải quản lý theo Phụ lục I của Thông tư 36/2019/TT-BGTVT về địa phương công bố trên cơ sở tuyến đó bắt buộc tối thiểu tàu biển mang cấp biển hạn chế III được phép hoạt động.

Ưu điểm: Nhanh chóng bổ sung tuyến mới vào hoạt động khi địa phương có nhu cầu vận tải.

- Nâng cao hiệu quả của công tác quản lý nhà nước của các cơ quan, ban ngành địa phương đối với việc quản lý các tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo đảm bảo an toàn giao thông đối với các cảng, bến, phương tiện, thuyền viên hoạt động trên tuyến từ bờ ra đảo, tạo điều kiện thuận lợi cho nhân dân đi lại cũng như khách du lịch trên tuyến.

- Bảo đảm an ninh, quốc phòng và phát triển kinh tế xã hội của vùng, nối gần thêm giữa đảo và đất liền.

- Giảm việc sửa đổi cập nhật Thông tư cho Bộ GTVT khi địa phương muốn đưa tuyến mới vào hoạt động.

Nhược điểm: không

(2). Chuyển quản lý các hoạt động đặc thù vui chơi giải trí về địa phương.

Ưu điểm: Phù hợp với điều kiện, trình độ quản lý và khả năng tiếp nhận phân cấp của địa phương, bảo đảm nguyên tắc hiệu quả, việc nào, cấp nào sát thực tế hơn, giải quyết kịp thời và phục vụ tốt hơn các yêu cầu của tổ chức và người dân và doanh nghiệp.

- Tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp việc công bố khu vui chơi giải trí, tập trung nâng cao chất lượng dịch vụ.

- Phát huy quyền tự chủ, tự chịu trách nhiệm của địa phương trong việc thực hiện các nhiệm vụ quản lý nhà nước trên địa bàn theo quy định của pháp luật.

Nhược điểm: không

Sửa đổi: Thông tư số 16/2013/TT-BGTVT ngày 30/7/2013, Thông tư 36/2019/TT-BGTVT ngày 12/9/2019 về việc sửa đổi, bổ sung các Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về quản lý tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo trong vùng biển Việt (Điều 1, Điều 2, Điều 3).

Nghị định số 48/2019/NĐ-CP ngày 05/6/2019 của Chính phủ quy định về quản lý hoạt động của phương tiện phục vụ vui chơi, giải trí dưới nước (điểm c khoản 1 Điều 9).

*(chi tiết nội dung dự kiến sửa đổi kèm theo).*

**4. Đối với vận tải hàng không**

**4.1. Quan điểm**

- Phát triển bền vững, đồng bộ ngành hàng không dân dụng Việt Nam; đảm bảo an toàn hàng không, an ninh hàng không, gắn với nhiệm vụ quốc phòng an ninh, bảo vệ chủ quyền, cảnh giới vùng trời quốc gia; từng bước nâng cao năng lực cạnh tranh, chất lượng dịch vụ ngang tầm khu vực và quốc tế; gắn kết chặt chẽ, hợp lý với các phương thức vận tải khác; bảo vệ môi trường và ứng phó biến đổi khí hậu.

- Phát triển thị trường vận tải hàng không Việt Nam gắn liền với thị trường vận tải hàng không khu vực và thế giới; đảm bảo môi trường cạnh tranh lành mạnh, bình đẳng giữa các hãng hàng không. Đẩy mạnh việc thực hiện lộ trình tự do hóa vận tải hàng không trên cơ sở song phương, đa phương; chủ động hội nhập, tham gia tích cực vào thị trường hàng không thống nhất ASEAN (ASAM).

- Phát triển đội tàu bay Việt Nam hiện đại với cơ cấu hợp lý, phù hợp với quy hoạch, dự báo phát triển thị trường, kế hoạch phát triển mạng đường bay, năng lực của hãng hàng không và kế hoạch phát triển kết cấu hạ tầng hàng không.

- Từng bước phát triển công nghiệp hàng không gắn với sự phát triển kỹ thuật công nghệ hàng không tiên tiến của thế giới; đáp ứng nhu cầu phát triển, nâng cao năng lực cạnh tranh và năng lực nghiên cứu, ứng dụng chuyên ngành hàng không, góp phần phát triển nền công nghiệp quốc gia.

- Tăng cường và nâng cao công tác quản lý nhà nước chuyên ngành hàng không phù hợp với tiêu chuẩn quốc tế.

**4.2. Mục tiêu**

- Đến năm 2030, thị trường vận tải hàng không Việt Nam đứng trong nhóm 4 quốc gia hàng đầu ASEAN về sản lượng vận chuyển. Phát triển đội tàu bay theo định hướng áp dụng công nghệ, kỹ thuật hiện đại. Phát triển hệ thống cảng hàng không với công suất thiết kế đáp ứng nhu cầu vận chuyển và năng lực chuyên chở. Hình thành và phát triển 3 trung tâm vận chuyển hành khách, hàng hóa ngang tầm khu vực ASEAN. Phát triển hệ thống quản lý, bảo đảm hoạt động bay hiện đại, tiên tiến trong khu vực Châu Á. Phát triển các loại hình hàng không chung đáp ứng được nhu cầu kinh tế - xã hội. Từng bước phát triển trình độ khoa học công nghệ hàng không ngang tầm khu vực ASEAN.

**4.3. Giải pháp**

- Hoàn thiện hệ thống các văn bản pháp luật kết hợp với việc tiếp tục cải cách hành chính, đặc biệt là thủ tục hành chính. Hoàn thiện, nâng cao năng lực, mô hình tổ chức của Nhà chức trách hàng không Việt Nam theo tiêu chuẩn quốc tế.

- Hoàn thiện cơ chế quản lý khai thác, bảo trì kết cấu hạ tầng thuộc hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc; cơ chế nhượng quyền khai thác cảng hàng không, sân bay.

- Đảm bảo cơ chế, pháp lý cho việc phát triển mạng lưới logistic, loại hình vận tải đa phương thức nội địa, quốc tế, kinh doanh hàng không chung.

- Ưu tiên quỹ đất cảng hàng không cho phát triển hoạt động hàng không dân dụng.

- Chủ động tham gia quá trình mở cửa bầu trời của khu vực và thế giới trên cơ sở đảm bảo lợi ích quốc gia; có chính sách tổng thể phối hợp phát triển hai ngành Hàng không và Du lịch.

- Thực hiện các biện pháp tháo gỡ khó khăn cho doanh nghiệp; đảm bảo môi trường kinh doanh bình đẳng, thúc đẩy cạnh tranh lành mạnh. Tiếp tục đổi mới và nâng cao hiệu quả hoạt động của các doanh nghiệp nhà nước. Đảm bảo quyền lợi của nhà nước trong việc khai thác kết cấu hạ tầng cảng hàng không được đầu tư xây dựng từ nguồn vốn nhà nước.

- Đẩy mạnh nghiên cứu phát triển, ứng dụng, chuyển giao công nghệ theo hướng hiện đại hóa và hội nhập quốc tế. Loại bỏ hàng rào kỹ thuật bất hợp lý đối với sự tham gia đấu thầu bình đẳng của sản phẩm sản xuất trong nước đạt tiêu chuẩn quốc tế. Thực hiện việc liên doanh, liên kết quốc tế hoặc đầu tư 100% vốn nước ngoài để thực hiện các dự án đầu tư, sản xuất các trang thiết bị kỹ thuật hàng không, thiết bị, phụ tùng tàu bay, bảo dưỡng, đại tu tàu bay, động cơ tàu bay tại Việt Nam. Gắn các chương trình đầu tư tàu bay dài hạn với việc hợp tác về bảo dưỡng, đại tu động cơ tàu bay, sản xuất phụ tùng, cấu kiện tàu bay.

- Đẩy mạnh hợp tác quốc tế các lĩnh vực chuyên ngành hàng không khi ban hành, áp dụng các cơ chế, chính sách, đặc biệt trong đào tạo, huấn luyện nhân viên hàng không theo tiêu chuẩn quốc tế và giảm phát thải khí CO2 trong hoạt động hàng không phù hợp với quy định của Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế (ICAO).

- Xã hội hóa đào tạo nhân viên hàng không chuyên môn sâu (phi công, kỹ thuật tàu bay, quản lý bay, an ninh hàng không) thông qua các doanh nghiệp sử dụng lao động, gắn với sự quản lý của Nhà nước; xây dựng các trung tâm đào tạo, huấn luyện nhân viên hàng không theo tiêu chuẩn quốc tế; xây dựng, cập nhật tiêu chuẩn chức danh nhân viên hàng không theo tiêu chuẩn quốc tế.

**4.3.1. Các nội dung kiến nghị phân cấp**

Qua quá trình rà soát, đánh giá hoạt động thực tiễn trong quá trình thực hiện công tác quản lý của ngành hàng không cũng như dựa trên hệ thống các văn bản pháp luật về hàng không dân dụng và các văn bản pháp luật khác có liên quan, việc phân cấp trong lĩnh vực vận tải hàng không có thể thực hiện ở một số nội dung sau:

(1) Cấp giấy phép thành lập văn phòng đại diện, văn phòng bán vé của hãng hàng không nước ngoài tại Việt Nam

- Sửa đổi các Văn bản quy phạm pháp luật như sau:

+ Điều 123, 124 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam.

+ Điều 10 Thông tư 81/2014/TT-BGTVT ngày 30/12/2014 Quy định về vận chuyển hàng không và hoạt động hàng không chung; khoản 5 Điều 1 Thông tư 21/2020/TT-BGTVT ngày 28/9/2020.

- Điều 10 Thông tư 21/2020/TT-BGTVT ngày 28/9/2020 về sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư 81/2014/TT-BGTVT ngày 30/12/2014.

(2) Quản lý chướng ngại vật

Sửa đổi: Điều 92 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam.

 Điều 15 Nghị định số 32/2016/NĐ-CP ngày 06/5/2016 quy định về quản lý độ cao chướng ngại vật hàng không và các trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời tại Việt Nam.

(3) Bảo đảm an ninh, trật tự khu vực công cộng, khu vực lân cận cảng hàng không, công trình hàng không; Chỉ đạo, chỉ huy ứng phó hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng

- Sửa đổi: Điều 48 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam.

 *(chi tiết nội dung dự kiến sửa đổi kèm theo).*

**5. Đối với vận tải đường thủy nội địa**

**5.1. Quan điểm**

Thực hiện nghiêm chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ Phạm Minh Chính tại Thông báo kết luận số 92/TB-VPCP ngày 03/5/2021 của Văn phòng Chính phủ về việc phân cấp tổ chức và quản lý vận tải cho địa phương trong lĩnh vực vận tải.

**5.2. Mục tiêu**

Phân cấp, ủy quyền và phân định rõ trách nhiệm, quyền hạn giữa Trung ương và địa phương trong tổ chức, quản lý vận tải đường thủy nội địa, tránh chồng chéo, tạo đột phá trong cải cách thủ tục hành chính.

**5.3. Giải pháp**

Rà soát các quy định liên quan đến tổ chức và quản lý trong lĩnh vực vận tải đường thủy nội địa, làm rõ các nội dung quản lý nhà nước về vận tải đường thủy nội địa giữ lại cho Bộ Giao thông vận tải, Cục Đường thủy nội địa Việt Nam và các nội dung quản lý nhà nước về vận tải đường thủy nội địa phân cấp cho địa phương thực hiện.

Đối với các nội dung giữ lại cần nêu rõ lý do, sự cần thiết của việc giữ lại; các nội dung dự kiến phân cấp về địa phương cần đề xuất cụ thể các điểm, khoản điều của văn bản quy phạm pháp luật cần điều chỉnh, sửa đổi, bãi bỏ hoặc bổ sung mới.

**5.3.1. Các công việc đề nghị không phân cấp**

Thẩm quyền phê duyệt phương án vận tải hàng hóa siêu trường, siêu trọng trên đường thủy nội địa đối với đối với phương tiện thủy nội địa rời cảng thủy nội địa và hành trình trên tuyến đường thủy liên tỉnh

Lý do: Sở Giao thông vận tải các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương có phạm vi quản lý về giao thông vận tải trong nội bộ tỉnh, thành phố. Khi phương tiện vận tải hàng hóa siêu trường hoặc siêu trọng vận tải tuyến đường thủy liên tỉnh, Sở Giao thông vận tải do không quản lý tuyến đường thủy thuộc tỉnh khác sẽ không có đủ thông tin về thực tế tuyến luồng, vật chướng ngại, hệ thống báo hiệu… để chấp thuận phương án vận tải hàng hóa siêu trường, siêu trọng đảm bảo an toàn cho phương tiện, thuyền viên, hàng hóa và công trình kết cấu hạ tầng.

**5.3.2. Các công việc đề nghị phân cấp**

Trên cơ sở rà soát các nội dung quản lý nhà nước về vận tải đường thủy nội địa, đề xuất nội dung phân cấp nội dung sau:

(1) Phân cấp việc thực hiện thủ tục chấp thuận công bố hoạt động vui chơi giải trí dưới nước vùng 1;

- Lý do: vùng hoạt động vui chơi giải trí dưới nước thường chỉ nằm trong địa bàn một tỉnh, thành phố, nếu chuyển về cho địa phương thực hiện việc chấp thuận công bố sẽ thuận lợi cho tổ chức, cá nhân khai thác, cung cấp dịch vụ vui chơi, giải trí dưới nước.

(2) Ủy quyền cấp giấy phép vận tải thủy qua biên giới Nhóm 1, Nhóm 3 cho Sở Giao thông vận tải các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương cho các phương tiện thuộc quyền quản lý của địa phương.

(3) Chuyển việc công bố tuyến bờ ra đảo do theo Phụ lục I của Thông tư 36/2019/TT-BGTVT về địa phương công bố.

Sửa đổi:

- Hiệp định giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ Hoàng gia Campuchia (khoản 4 Điều 2).

- Nghị định 48/2019/NĐ-CP quy định về quản lý hoạt động của phương tiện phục vụ vui chơi, giải trí dưới nước (Điều 9, Điều 10).

- Thông tư số 08/2012/TT-BGTVT hướng dẫn chi tiết một số điều của Hiệp định giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ Hoàng gia Campuchia về vận tải thủy (khoản 1 Điều 7, khoản 2 Điều 12).

- Thông tư số 16/2013/TT-BGTVT ngày 30/7/2013, Thông tư 36/2019/TT-BGTVT ngày 12/9/2019 về việc sửa đổi, bổ sung các Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về quản lý tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo trong vùng biển Việt Nam (Điều 1, Điều 2, Điều 3).

*(chi tiết nội dung dự kiến sửa đổi kèm theo)*

**Phần IV**

**TỔ CHỨC THỰC HIỆN**

**1. Tổng cục Đường bộ Việt Nam, các Cục: Đường sắt Việt Nam, Hàng hải Việt Nam, Hàng không Việt Nam, Đường thủy nội địa Việt Nam và các cơ quan, đơn vị có liên quan căn cứ các giải pháp nêu trên và nhiệm vụ được giao cụ thể (tại Phụ lục) xây dựng kế hoạch triển khai chi tiết trước ngày 15/12/2021; định kỳ báo cáo hàng quý, hàng năm gửi về Bộ GTVT để tổng hợp.**

**2. Các Vụ, Thanh tra Bộ, Trung tâm Công nghệ thông tin chủ động chủ trì hoặc phối hợp thực hiện các giải pháp và nhiệm vụ được nêu tại Quyết định này.**

**3. Vụ Vận tải chủ trì kiểm tra, theo dõi và đôn đốc quá trình thực hiện, tổng hợp báo cáo kết quả thực hiện Đề án, đề xuất với Lãnh đạo Bộ giải quyết kịp thời những khó khăn, vướng mắc.**

**4. Sở Giao thông vận tải các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương: Chủ động xây dựng kế hoạch triển khai Đề án và phối hợp với các cơ quan, đơn vị thuộc Bộ GTVT tổ chức thực hiện hiệu quả các nội dung của Đề án.**

**Phần V**

**KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ**

 **1. Kết luận**

Trong thời gian vừa qua, thực hiện ý kiến chỉ đạo của Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải đã thực hiện công tác phân cấp rất nhiều các công việc thuộc các lĩnh vực vận tải do Bộ quản lý cho các địa phương thực hiện. Qua thời gian thực hiện, cho thấy việc phân cấp trong lĩnh vực vận tải đã góp phần phát huy quyền tự chủ, sáng tạo, phát huy tính năng động, tăng hiệu lực, hiệu quả của cơ quan quản lý nhà nước ở trung ương và địa phương; đồng thời phân định rõ trách nhiệm trong việc thi hành công vụ đối với từng nội dung cụ thể, từ đó đưa ra các chính sách và cơ chế giám sát đảm bảo việc thực thi công vụ được hiệu quả, công khai, minh bạch và tạo động lực cho sự phát triển của doanh nghiệp. Các cơ quan chức năng của địa phương chịu trách nhiệm trong việc thực hiện nhiệm vụ quản lý nhà nước trên địa bàn theo quy định của pháp luật; giải quyết kịp thời các thủ tục hành chính và phục vụ tốt hơn các yêu cầu của doanh nghiệp và người dân, giảm chi phí đi lại của đơn vị kinh doanh vận tải trên địa bàn địa phương; tạo thuận lợi cho người dân và doanh nghiệp trong việc thực thi các chính sách pháp luật của nhà nước một cách nhanh nhất, hiệu quả nhất. Đồng thời còn gắn trách nhiệm quản lý cho các địa phương trong việc kiểm tra, giám sát và xử lý các trường hợp vi phạm về hoạt động vận tải trên địa bàn địa phương. Vì vậy Bộ Giao thông vận tải tiếp tục rà soát các công việc thuộc các lĩnh vực do Bộ quản lý và xây dựng đề án **“Phân cấp tổ chức và Quản lý vận tải cho địa phương trong các lĩnh vực vận tải”.**

Nội dung nghiên cứu Đề án bám sát theo Đề cương, chỉ đạo của Bộ Giao thông Vận tải. Đề án gồm 5 phần, phần I nêu sự cần thiết của đề án từ cơ sở pháp lý, thực tiễn và kinh nghiệm đối với cả năm lĩnh vực đường bộ, đường sắt, hàng hải, hàng không, đường thủy nội địa. Phần II đánh giá hiện trạng các lĩnh vực vận tải nêu rõ hiện trạng về quản lý, về tổ chức và những tồn tại, hạn chế và nguyên nhân của năm lĩnh vực vận tải. Phần 3 nội dung chính của đề án nêu quan điểm, mục tiêu và nhiệm vụ giải pháp, chi tiết phân cấp của năm lĩnh vực vận tải. Phần IV tổ chức thực hiện có nhiệm vụ cụ thể của cơ quan chủ trì, cơ quan phối hợp và thời gian thực hiện. Phần V là kết luận và kiến nghị cụ thể. Ngoài ra đề án còn có các phụ lục kèm theo để làm rõ các công việc cụ thể.

**2. Kiến nghị**

**2.1. Bộ GTVT kiến nghị Chính phủ sửa đổi các quy định pháp luật liên quan, cụ thể:**

- Luật Đường sắt Việt Nam số 06/2017/QH14 ngày 16 tháng 6 năm 2017.

- Luật Hàng không dân dụng Việt Nam số 66/2006/QH11 ngày 29 tháng 6 năm 2006.

- Nghị định số 48/2019/NĐ-CP ngày 05/6/2019 của Chính phủ quy định về quản lý hoạt động của phương tiện phục vụ vui chơi, giải trí dưới.

- Nghị định số 32/2016/NĐ-CP ngày 06/5/2016 của Chính phủ quy định về quản lý độ cao chướng ngại vật hàng không và các trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời tại Việt Nam.

- 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.

**2.2. Bộ GTVT tổ chức chỉ đạo các cơ quan, đơn vị liên quan sửa đổi các Thông tư:**

- Thông tư 12/2020/TT-BGTVT ngày 29/5/2020 quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ.

- Thông tư 48/2012/TT-BGTVT ngày 15/11/2012 của Bộ trưởng Bộ GTVT về việc Ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về trạm dừng nghỉ đường bộ.

- Thông tư 21/2018/TT-BGTVT quy định về cấp, cấp lại, thu hồi, xóa Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt.

- Thông tư 16/2013/TT-BGTVT ngày 30/7/2013 quy định về quản lý tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo trong vùng biển Việt Nam.

- Thông tư 36/2019/TT-BGTVT ngày 12/9/2019 sửa đổi, bổ sung các Thông tư của quy định về quản lý tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo trong vùng biển Việt Nam.

- Thông tư 81/2014/TT-BGTVT ngày 30/12/2014 quy định về việc vận chuyển hàng không và hoạt động hàng không chung.

- Thông tư 21/2020/TT-BGTVT ngày 28/9/2020 về sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư 81/2014/TT-BGTVT ngày 30/12/2014.

- Thông tư 08/2012/TT-BGTVT ngày 23/3/2012 hướng dẫn chi tiết một số điều của Hiệp định giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ Hoàng gia Campuchia về vận tải thủy.

**BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**

**PHỤ LỤC**

**PHÂN CÔNG NHIỆM VỤ THỰC HIỆN**

**HOÀN THIỆN HỆ THỐNG VĂN BẢN QUY PHẠM PHÁP LUẬT**

| **TT** | **Nhiệm vụ** | **Cơ quan chủ trì** | **Cơ quan phối hợp** | **Thời gian thực hiện** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **I** | **Lĩnh vực đường bộ** |
| 1 | Thông tư 12/2020/TT-BGTVT ngày 29/5/2020 quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ. | TCĐBVN  | Vụ VT | 2021 - 2022 |
| 2 | Thông tư 48/2012/TT-BGTVT ngày 15/11/2012 về việc Ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về trạm dừng nghỉ đường bộ. | TCĐBVN | Vụ VT | 2021 - 2022 |
| **II** | **Lĩnh vực đường sắt** |  |  |  |
| 3 | Luật Đường sắt Việt Nam số 06/2017/QH14 ngày 16 tháng 6 năm 2017. | Cục ĐSVN | Vụ VT | 2021 - 2022 |
| 4 | Thông tư 21/2018/TT-BGTVT quy định về cấp, cấp lại, thu hồi, xóa Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt | Cục ĐSVN | Vụ VT | 2021 - 2022 |
| **III** | **Lĩnh vực Hàng hải** |  |  |  |
| 5 | Nghị định số 48/2019/NĐ-CP ngày 05/6/2019 của Chính phủ quy định về quản lý hoạt động của phương tiện phục vụ vui chơi, giải trí dưới. | Cục HHVN Cục ĐTNĐVN | Vụ VT | 2021 - 2022 |
| 6 | Thông tư 16/2013/TT-BGTVT ngày 30/7/2013 quy định về quản lý tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo trong vùng biển Việt Nam. | Cục HHVN Cục ĐTNĐVN | Vụ VT | 2021 - 2022 |
| 7 | Thông tư 36/2019/TT-BGTVT ngày 12/9/2019 sửa đổi, bổ sung các thông tư của quy định về quản lý tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo trong vùng biển Việt Nam. | Cục HHVN Cục ĐTNĐVN | Vụ VT | 2021 - 2022 |
| **IV** | **Lĩnh vực Hàng không** |  |  |  |
| 8 | Luật Hàng không dân dụng Việt Nam số 66/2006/QH11 ngày 29 tháng 6 năm 2006. | Cục HKVN | Vụ VT | 2021 - 2022 |
| 9 | Nghị định số 32/2016/NĐ-CP ngày 06/5/2016 của Chính phủ quy định về quản lý độ cao chướng ngại vật hàng không và các trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời tại Việt Nam. | Cục HKVN | Vụ VT | 2021 - 2022 |
| 10 | Thông tư 81/2014/TT-BGTVT ngày 30/12/2014 quy định về việc vận chuyển hàng không và hoạt động hàng không chung. | Cục HKVN | Vụ VT | 2021 - 2022 |
| 11 | Thông tư 21/2020/TT-BGTVT ngày 28/9/2020 về sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư 81/2014/TT-BGTVT ngày 30/12/2014. | Cục HKVN | Vụ VT | 2021 - 2022 |
| **V** | **Lĩnh vực Đường thủy nội địa** |  |  |  |
| 12 | 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. | Cục ĐTNĐVN  | Vụ VT | 2021 - 2022 |
| 13 | Thông tư số 08/2012/TT-BGTVT hướng dẫn chi tiết một số điều của Hiệp định giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ Hoàng gia Campuchia về vận tải thủy. | Cục ĐTNĐVN  | Vụ VT | 2021 - 2022 |
|  | Nghị định 48/2019/NĐ-CP quy định về quản lý hoạt động của phương tiện phục vụ vui chơi, giải trí dưới nước. | Cục HHVN Cục ĐTNĐVN | Vụ VT | 2021 - 2022 |
|  | Thông tư 16/2013/TT-BGTVT ngày 30/7/2013 quy định về quản lý tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo trong vùng biển Việt Nam. | Cục HHVN Cục ĐTNĐVN | Vụ VT | 2021 - 2022 |
|  | Thông tư 36/2019/TT-BGTVT ngày 12/9/2019 sửa đổi, bổ sung các thông tư của quy định về quản lý tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo trong vùng biển Việt Nam. | Cục HHVN Cục ĐTNĐVN | Vụ VT | 2021 - 2022 |

**PHỤ LỤC PHÂN CẤP LĨNH VỰC ĐƯỜNG BỘ**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **STT** | **Hiện trạng VBQPPL** | **Đề xuất sửa đổi, bổ sung VBQPPL** | **Lý do** |
| **I** | **Phân cấp cho các Sở GTVT công bố các trạm dừng nghỉ theo thẩm quyền được phân cấp quản lý quốc lộ, đường cao tốc** |
|  | **Thông tư 48/2012/TT-BGTVT ngày 15/11/2012 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hàn quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về trạm dừng nghỉ đường bộ** |
|  | **Mục III – Quy định về quản lý trạm dừng nghỉ**  |
|  | **III. QUY ĐỊNH VỀ QUẢN LÝ****3.1. Nội dung quản lý**3.1.2. Thẩm quyền công bố đưa trạm dừng nghỉ vào khai tháca) Tổng cục Đường bộ Việt Nam công bố đưa trạm dừng nghỉ trên các tuyến quốc lộ vào khai thác;b) Sở Giao thông vận tải các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương công bố đưa trạm dừng nghỉ trên các tuyến đường bộ (trừ trạm dừng nghỉ trên các tuyến quốc lộ) thuộc địa phương quản lý vào khai thác.3.1.3. Thủ tục công bố đưa trạm dừng nghỉ vào khai thác.3.1.3.1. Thủ tục công bố lần đầuGồm 2 bước:a) Bước 1: Trước khi xây dựng.- Đối với các trạm dừng nghỉ trên các tuyến quốc lộ: Để đảm bảo phù hợp với quy hoạch đã được phê duyệt, đơn vị đầu tư, xây dựng trạm dừng nghỉ phải gửi văn bản đề nghị chấp thuận vị trí xây dựng đến Tổng cục Đường bộ Việt Nam. Chậm nhất trong thời hạn 05 ngày làm việc, kể từ ngày nhận được văn bản đề nghị chấp thuận vị trí xây dựng, Tổng cục Đường bộ Việt Nam có văn bản chấp thuận. Trường hợp không chấp thuận phải trả lời bằng văn bản và nêu rõ lý do.- Đối với các trạm dừng nghỉ trên các tuyến đường địa phương; việc chấp thuận vị trí xây dựng được thực hiện qua việc cho phép đầu tư xây dựng của cơ quan có thẩm quyền tại địa phương.**3.2. Trách nhiệm quản lý nhà nước**3.2.1. Trách nhiệm của Bộ Giao thông vận tảia) Phê duyệt quy hoạch hệ thống trạm dừng nghỉ trên các quốc lộ;b) Thanh tra, kiểm tra việc chấp hành các quy định về quản lý, khai thác, kinh doanh trạm dừng nghỉ.3.2.2. Trách nhiệm của Tổng cục Đường bộ Việt Nama) Chủ trì phối hợp với các địa phương tổ chức xây dựng quy hoạch hệ thống trạm dừng nghỉ trên các quốc lộ trình Bộ Giao thông vận tải phê duyệt;b) Thực hiện chức năng quản lý nhà nước chuyên ngành đối với hoạt động của trạm dừng nghỉ trong phạm vi toàn quốc;c) Quyết định công bố đưa trạm dừng nghỉ vào khai thác trên các tuyến đường quốc lộ. Văn bản công bố được đồng thời gửi đến Sở Giao thông vận tải địa phương để phối hợp quản lý;d) Thống kê, tổng hợp các dữ liệu, quy định và hướng dẫn cách đánh mã số đối với hệ thống trạm dừng nghỉ trong toàn quốc;đ) Tổ chức thanh tra, kiểm tra định kỳ, đột xuất và xử lý các vi phạm đối với các đơn vị khai thác trạm dừng nghỉ trong toàn quốc.3.2.3. Trách nhiệm của UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ươnga) Phê duyệt quy hoạch hệ thống trạm dừng nghỉ trên các tuyến đường bộ (trừ trạm dừng nghỉ trên các tuyến quốc lộ) thuộc địa phương quản lý.b) Xác định và quản lý quỹ đất dành cho dự án xây dựng trạm dừng nghỉ theo quy hoạch đã được phê duyệt.3.2.4. Trách nhiệm của Sở GTVT các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương.a) Xây dựng quy hoạch hệ thống trạm dừng nghỉ trên các tuyến đường bộ (trừ trạm dừng nghỉ trên các tuyến quốc lộ) thuộc địa phương quản lý;b) Quyết định công bố đưa trạm dừng nghỉ vào khai thác trên các tuyến đường (trừ trạm dừng nghỉ trên tuyến quốc lộ) thuộc địa phương quản lý. Văn bản công bố được đồng thời gửi đến Tổng cục Đường bộ Việt Nam để phối hợp quản lý;c) Thực hiện chức năng quản lý nhà nước chuyên ngành đối với hoạt động của các trạm dừng nghỉ trên địa bàn địa phương;d) Tổ chức thanh tra, kiểm tra định kỳ, đột xuất đối với các đơn vị khai thác trạm dừng nghỉ trên địa bàn địa phương.**3.3. Trách nhiệm của chủ đầu tư, đơn vị khai thác và người sử dụng trạm dừng nghỉ**3.3.1. Trách nhiệm của chủ đầu tưg) Định kỳ hàng tháng, quý, năm báo cáo tình hình hoạt động cho Sở, Giao thông vận tải địa phương. Báo cáo tình hình hoạt động theo yêu cầu đột xuất của Tổng cục Đường bộ Việt Nam và Sở Giao thông vận tải địa phương.3.3.3. Trách nhiệm của người sử dụng trạm dừng nghỉa) Giữ gìn an ninh trật tự, vệ sinh môi trường, phòng chống cháy nổ trong khu vực trạm dừng nghỉ;b) Chấp hành nội quy, quy định và hướng dẫn của nhân viên tại trạm dừng nghỉ.**IV. TỔ CHỨC THỰC HIỆN**4.1. Tổng cục Đường bộ Việt Nam chủ trì, phối hợp với Vụ Khoa học Công nghệ - Bộ Giao thông vận tải và các cơ quan chức năng có liên quan hướng dẫn triển khai và tổ chức việc thực hiện Quy chuẩn này.4.2. Trong quá trình áp dụng Quy chuẩn này, nếu có khó khăn vướng mắc, Tổng cục Đường bộ Việt Nam tổng hợp và kiến nghị Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung.4.3. Trường hợp các tiêu chuẩn, quy chuẩn, văn bản quy phạm pháp luật được viện dẫn trong Quy chuẩn này có sự thay đổi, bổ sung hoặc được thay thế thì áp dụng theo vản bản mới.4.4. Các trạm dừng nghỉ đã công bố trước ngày Quy chuẩn kỹ thuật này có hiệu lực phải hoàn tất các thủ tục để được công bố lại trước ngày 31 tháng 12 năm 2013./ | **III. QUY ĐỊNH VỀ QUẢN LÝ****3.1. Nội dung quản lý**3.1.2. Thẩm quyền công bố đưa trạm dừng nghỉ vào khai thác~~a) Tổng cục Đường bộ Việt Nam công bố đưa trạm dừng nghỉ trên các tuyến quốc lộ vào khai thác;~~ Sở Giao thông vận tải các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương công bố đưa trạm dừng nghỉ trên các tuyến quốc lộ, cao tốc thuộc địa phương quản lý vào khai thác.3.1.3. Thủ tục công bố đưa trạm dừng nghỉ vào khai thác.3.1.3.1. Thủ tục công bố lần đầuGồm 2 bước:a) Bước 1: Trước khi xây dựng.- Đối với các trạm dừng nghỉ trên các tuyến quốc lộ: Để đảm bảo phù hợp với quy hoạch đã được phê duyệt, đơn vị đầu tư, xây dựng trạm dừng nghỉ phải gửi văn bản đề nghị chấp thuận vị trí xây dựng đến Sở Giao thông vận tải chậm nhất trong thời hạn 05 ngày làm việc, kể từ ngày nhận được văn bản đề nghị chấp thuận vị trí xây dựng, Sở Giao thông vận tải có văn bản chấp thuận. Trường hợp không chấp thuận phải trả lời bằng văn bản và nêu rõ lý do.~~- Đối với các trạm dừng nghỉ trên các tuyến đường địa phương; việc chấp thuận vị trí xây dựng được thực hiện qua việc cho phép đầu tư xây dựng của cơ quan có thẩm quyền tại địa phương.~~**3.2. Trách nhiệm quản lý nhà nước**3.2.1. Trách nhiệm của Bộ Giao thông vận tảia) Phê duyệt quy hoạch hệ thống trạm dừng nghỉ trên các quốc lộ, cao tốc đang khai thácb) Thanh tra, kiểm tra việc chấp hành các quy định về quản lý, khai thác, kinh doanh trạm dừng nghỉ.3.2.2. Trách nhiệm của Tổng cục Đường bộ Việt Nama) Chủ trì phối hợp với các địa phương tổ chức xây dựng quy hoạch hệ thống trạm dừng nghỉ trên các quốc lộ, cao tốc đang khai thác trình Bộ Giao thông vận tải phê duyệt;b) Thực hiện chức năng quản lý nhà nước chuyên ngành đối với hoạt động của trạm dừng nghỉ trong phạm vi toàn quốc;c~~) Quyết định công bố đưa trạm dừng nghỉ vào khai thác trên các tuyến đường quốc lộ. Văn bản công bố được đồng thời gửi đến Sở Giao thông vận tải địa phương để phối hợp quản lý;~~c) Thống kê, tổng hợp các dữ liệu, quy định và hướng dẫn cách đánh mã số đối với hệ thống trạm dừng nghỉ trong toàn quốc;d) Tổ chức thanh tra, kiểm tra định kỳ, đột xuất và xử lý các vi phạm đối với các đơn vị khai thác trạm dừng nghỉ trong toàn quốc.3.2.3. Trách nhiệm của UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ươnga) Phê duyệt quy hoạch hệ thống trạm dừng nghỉ trên các quốc lộ, cao tốc ~~(trừ trạm dừng nghỉ trên các tuyến quốc lộ)~~ thuộc địa phương quản lý.b) Xác định và quản lý quỹ đất dành cho dự án xây dựng trạm dừng nghỉ theo quy hoạch đã được phê duyệt.3.2.4. Trách nhiệm của Sở GTVT các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương.a) Xây dựng quy hoạch hệ thống trạm dừng nghỉ trên các ~~tuyến đường bộ~~ quốc lộ, cao tốc ~~(trừ trạm dừng nghỉ trên các tuyến quốc lộ)~~ thuộc địa phương quản lý;b) Quyết định công bố đưa trạm dừng nghỉ vào khai thác trên các ~~tuyến đường~~ quốc lộ, cao tốc ~~(trừ trạm dừng nghỉ trên tuyến quốc lộ) thuộc địa phương quản lý. Văn bản công bố được đồng thời gửi đến Tổng cục Đường bộ Việt Nam để phối hợp quản lý~~;c) Thực hiện chức năng quản lý nhà nước chuyên ngành đối với hoạt động của các trạm dừng nghỉ trên địa bàn địa phương;d) Tổ chức thanh tra, kiểm tra định kỳ, đột xuất đối với các đơn vị khai thác trạm dừng nghỉ trên địa bàn địa phương.**3.3. Trách nhiệm của chủ đầu tư, đơn vị khai thác và người sử dụng trạm dừng nghỉ**3.3.1. Trách nhiệm của chủ đầu tưg) Định kỳ hàng tháng, quý, năm báo cáo tình hình hoạt động cho Sở, Giao thông vận tải địa phương. Báo cáo tình hình hoạt động theo yêu cầu đột xuất của ~~Tổng cục Đường bộ Việt Nam~~ ~~và~~ Sở Giao thông vận tải địa phương.3.3.3. Trách nhiệm của người sử dụng trạm dừng nghỉa) Giữ gìn an ninh trật tự, vệ sinh môi trường, phòng chống cháy nổ trong khu vực trạm dừng nghỉ;b) Chấp hành nội quy, quy định và hướng dẫn của nhân viên tại trạm dừng nghỉ.**IV. TỔ CHỨC THỰC HIỆN**~~4.1. Tổng cục Đường bộ Việt Nam chủ trì, phối hợp với Vụ Khoa học Công nghệ - Bộ Giao thông vận tải và các cơ quan chức năng có liên quan hướng dẫn triển khai và tổ chức việc thực hiện Quy chuẩn này.~~4.2. Trong quá trình áp dụng Quy chuẩn này, nếu có khó khăn vướng mắc, Sở Giao thông vận tải ~~Tổng cục Đường bộ Việt Nam~~ tổng hợp và kiến nghị Tổng cục Đường bộ Việt Nam để trình Bộ Giao thông vận tải sửa đổi, bổ sung.4.3. Trường hợp các tiêu chuẩn, quy chuẩn, văn bản quy phạm pháp luật được viện dẫn trong Quy chuẩn này có sự thay đổi, bổ sung hoặc được thay thế thì áp dụng theo vản bản mới.~~4.4. Các trạm dừng nghỉ đã công bố trước ngày Quy chuẩn kỹ thuật này có hiệu lực phải hoàn tất các thủ tục để được công bố lại trước ngày 31 tháng 12 năm 2013./~~ | Sửa đổi Thông tư 48/2012/TT theo hướng phân cấp cho các SởGTVT công bố các trạm dừng nghỉ có vị trí thuộc các tuyến quốc lộ, cao tốc do địa phương quản lý hoặc được ủy quyền quản lý. |
| **II** | Công tác in ấn các ấn phẩm, ấn chỉ cho hoạt động kinh doanh vận tải:  |
|  | Khoản 5 - Điều 62 - Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT ngày 29/5/2020 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ |
|  | **Điều 62. Tổng cục Đường bộ Việt Nam**5. Thống nhất in, phát hành Giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô, phù hiệu, biển hiệu (trừ phù hiệu xe taxi sử dụng riêng cho địa phương). Công bố cấu trúc thông tin, thiết bị, trình tự kiểm tra thông tin của mã QR trên phù hiệu. | **Điều 62. Tổng cục Đường bộ Việt Nam** *“5. Công bố cấu trúc thông tin, thiết bị, trình tự kiểm tra thông tin của mã QR trên phù hiệu.”* |  |
|  | **Điều 63. Sở Giao thông vận tải**10. Cấp Giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô cho đơn vị kinh doanh vận tải hành khách và kinh doanh vận tải hàng hoá trên địa bàn. | **Điều 63. Sở Giao thông vận tải**a) Cấp Giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô cho đơn vị kinh doanh vận tải hành khách và kinh doanh vận tải hàng hoá trên địa bàn.*“b) Thống nhất in, phát hành Giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô, phù hiệu, biển hiệu. Cấp Giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô cho đơn vị kinh doanh vận tải hành khách và kinh doanh vận tải hàng hóa trên địa bàn.”* |  |

**PHỤ LỤC PHÂN CẤP LĨNH VỰC ĐƯỜNG SẮT**

| **TT** | **Nội dung phân cấp, ủy quyền cho địa phương** | **Nhóm 1****Đề án sau khi thực hiện phân cấp, Quản lý nhà nước sẽ thực hiện nội dung sau:** | **Nhóm 2****Đề án sau khi thực hiện phân cấp:****Địa phương thực hiện nội dung sau:** | **VBQPPL và nội dung chưa phân cấp đang quy định** | **VB QPPL và nội dung sau cần sửa đổi nếu thực hiện việc phân cấp** | **Lý do, sự cần thiết bổ sung sửa đổi** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **1** | Phân cấp ủy quyền cho chính quyền địa phương thực hiện Quy định về Cấp Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện trên đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng | Quy định về Cấp Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt trên đường sắt quốc gia và đường sắt chuyên dùng có kết nối ray với đường sắt quốc gia, Đường sắt đô thị chạy chung với đường sắt quốc gia  | Quy định về Cấp Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện trên đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng không kết nối ray với đường sắt quốc gia | (1) Luật Đường sắt 2017 Khoản 5 Điều 31 Luật đường sắt: *"5 Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định việc cấp, cấp lại, thu hồi, xóa Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt”.**(2) Thông tư 21/2018/TT-BGTVT**“Điều 1. Phạm vi điều chỉnh**Thông tư này quy định về cấp, cấp lại, thu hồi, xóa Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt (sau đây gọi là Giấy chứng nhận đăng ký) hoạt động trên đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng, đường sắt đô thị và việc di chuyển phương tiện giao thông đường sắt (sau đây gọi là phương tiện) trong trường hợp đặc biệt”* | **(1) Luật đường sắt 2017**\* Sửa đổi Khoản 5 Điều 31 Luật đường sắt và bổ sung thêm khoản 6 Điều 31 như sau:*"5 Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định việc cấp, cấp lại, thu hồi, xóa Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt trên trên đường sắt* ***quốc gia và đường sắt chuyên dùng có kết nối ray với đường sắt quốc gia, Đường sắt đô thị chạy chung với đường sắt quốc gia”.*** ***“5. Chủ tịch Ủy ban nhân dân Tỉnh, Tp quy định việc cấp, cấp lại, thu hồi, xóa Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt trên trên đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng không kết nối ray với đường sắt quốc gia”.*****(2) Thông tư 21/2018/TT-BGTVT***“Điều 1. Phạm vi điều chỉnh**Thông tư này quy định về cấp, cấp lại, thu hồi, xóa Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt (sau đây gọi là Giấy chứng nhận đăng ký) hoạt động trên đường sắt quốc gia* ***và đường sắt chuyên dùng có kết nối ray với đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị chạy chung với đường sắt quốc gia*** *và việc di chuyển phương tiện giao thông đường sắt (sau đây gọi là phương tiện) trong trường hợp đặc biệt”* | (1) Điều 31 chưa quy định phân cấp cho chính quyền địa phương về Cấp Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng trên địa bàn quản lý. (2) Quy định Luật Tổ chức chính quyền địa phương 2015 và Luật sửa đổi, bổ sung một số Điều của Luật Tổ chức chính phủ, Luật Tổ chức chính quyền địa phương 2019:**a) Khoản 1 Điều 12 Luật Tổ chức chính quyền địa phương 2015***"1. Việc phân quyền cho mỗi cấp chính quyền địa phương phải được quy định trong các luật."***b) Khoản 5 Điều 2 Luật sửa đổi, bổ sung một số Điều của Luật Tổ chức chính phủ, Luật Tổ chức chính quyền địa phương 2019***"Sửa đổi, bổ sung khoản 1 Điều 12 như sau:**“1. Việc phân quyền cho các cấp chính quyền địa phương phải được quy định trong luật. Trong trường hợp này, luật phải quy định nhiệm vụ, quyền hạn cụ thể mà chính quyền địa phương không được phân cấp, ủy quyền cho cơ quan nhà nước cấp dưới hoặc cơ quan, tổ chức khác.”.***c) Nhận xét:**Đường sắt chuyên dùng phục vụ riêng nhu cầu của tổ chức, cá nhân do tổ chức, cá nhân tự quản lý, sử dụng (điểm c khoản 1 Điều 10, khoản 3 Điều 11 Luật Đường sắt). Đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng không nối ray với đường sắt quốc gia do Chủ tịch UBND cấp tỉnh quyết định, công bố, điều chỉnh.Thực hiện Nghị quyết 21/NQ-CP ngày 21/3/2016 của Chính phủ về việc phân cấp quản lý nhà nước giữa Chính phủ và UBND tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương tại Bộ GTVT và Nghị quyết số 66/NQ-CP ngày 01/7/2021 của Chính phủ phiên họp chuyên đề xây dựng pháp luật tháng 6/2021, Bộ GTVT đang thực hiện Đề án phân cấp, ủy quyền trong lĩnh vực vận tải.Hiện nay, Bộ GTVT ban hành Thông tư số 21/2018/TT-BGTVT ngày 27/4/2018 (*sau đây gọi là Thông tư 21*) của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định quy định về cấp, cấp lại, thu hồi, xóa Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt (*sau đây gọi là Giấy chứng nhận đăng ký*) hoạt động trên đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng, đường sắt đô thị và việc di chuyển phương tiện giao thông đường sắt (*sau đây gọi là phương tiện*) trong trường hợp đặc biệt”. Theo Thông tư này, Bộ GTVT là cơ quan duy nhất Quy định về tiêu chuẩn nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu. Hiện nay, tại một số địa phương đã và đang triển khai xây dựng, quản lý, khai thác các tuyến đường sắt đô thị theo quy định của pháp luật về đường sắt; trong tương lai sẽ có những tuyến đường sắt chuyên dùng xây dựng thêm ở một số địa phương do nhu cầu phát triển kinh tế xã hội.Để tạo chủ động cho chính quyền địa phương trong việc quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt, đề xuất quy định trong Luật ĐS giao UBND cấp tỉnh thục hiện quy định về cấp, cấp lại, thu hồi, xóa Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt trên đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng không nối ray với đường sắt quốc gia trên địa bàn quản lý.  |

**PHỤ LỤC PHÂN CẤP LĨNH VỰC HÀNG HẢI**

| **STT** | **Hiện trạng VBQPPL** | **Đề xuất sửa đổi, bổ sung VBQPPL** | **Lý do**  |
| --- | --- | --- | --- |
| **1** | **Chuyển việc công bố tuyến bờ ra đảo do hàng hải quản lý theo Phụ lục I của Thông tư 36/2019/TT-BGTVT về địa phương công bố trên cơ sở tuyến đó bắt buộc tối thiểu tàu biển mang cấp biển hạn chế III được phép hoạt động** |
|  | Sửa đổi, bổ sung Thông tư số 36/2019/TT-BGTVT ngày 12/9/2019 của Bộ trưởng Bộ GTVT Sửa đổi, bổ sung các Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về quản lý tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo trong vùng biển Việt Nam (Thông tư số 36/2019/TT-BGTVT); Thông tư số 16/2013/TT-BGTVT ngày 30/7/2013 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về quản lý tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo trong vùng biển Việt Nam (Thông tư số 16/2013/TT-BGTVT) |
|  | **Thông tư số 16/2013/TT-BGTVT)****Điều 1. Phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng**1. Thông tư này quy định về quản lý tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo thuộc vùng biển Việt Nam, bao gồm các quy định về cảng, bến, phương tiện, thuyền viên và hoạt động vận tải thủy trên tuyến.Tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo thuộc vùng biển Việt Nam bao gồm các tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo quy định tại Phụ lục I kèm theo Thông tư này và các tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo được công bố theo quy định của pháp luật về giao thông đường thủy nội địa.2. Thông tư này áp dụng đối với các tổ chức, cá nhân có liên quan đến hoạt động vận tải thủy từ bờ ra đảo trong vùng biển Việt Nam. | **Điều 1. Phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng**1. Thông tư này quy định về quản lý tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo thuộc vùng biển Việt Nam, bao gồm các quy định về cảng, bến, phương tiện, thuyền viên và hoạt động vận tải thủy trên tuyến.2. Thông tư này áp dụng đối với các tổ chức, cá nhân có liên quan đến hoạt động vận tải thủy từ bờ ra đảo trong vùng biển Việt Nam. | Sửa đổi Điều 1 Thông tư số 16/2013/TT-BGTVT ngày 30/7/2013 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về quản lý tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo trong vùng biển Việt Nam.- Bỏ đoạn “Tuyến vận tải thuỷ từ bờ ra đảo thuộc vùng biển Việt Nam bao gồm tuyến vận tải thuỷ từ bờ ra đảo quy định tại Phụ lục I kèm theo Thông tư này và các tuyến vận tải thuỷ từ bờ ra đảo được công bố theo quy định của pháp luật về giao thông đường thuỷ nội địa”.  |
|  |  | - **Bổ sung 1 Điều mới dự kiến: Giải thích từ ngữ:***Tuyến vận tải thuỷ từ bờ ra đảo gồm tuyến vận tải thuỷ từ bờ ra đảo hàng hải và tuyến vận tải thuỷ từ bờ ra đảo thuỷ nội địa.**Tuyến vận tải thuỷ từ bờ ra đảo hàng hải là tuyến mà phương tiện hoạt động trên tuyến yêu cầu là tàu biển hạn chế III.**Tuyến vận tải thuỷ từ bờ ra đảo thuỷ nội địa là tuyến mà phương tiện hoạt động trên tuyến yêu cầu là phương tiện thuỷ nội địa.* | Làm rõ khái niệm tuyến vận tải thủy từ ra đảo hàng hải và tuyến vận tải thủy từ bở ra đảo thủy nội địa.  |
|  |  | - **Bổ sung thêm Điều mới: Thẩm quyền công bố tuyến***Tuyến vận tải thuỷ từ bờ ra đảo hàng hải: UBND tỉnh, thành phố thực hiện việc công bố mở và đóng tuyến. Đối với tuyến liên quan đến địa giới của 2 địa phương thì địa phương nơi có đầu bến trong đất liền thực hiện công bố sau khi có ý kiến đồng ý của địa phương có đảo.**Tuyến vận tải thuỷ từ bờ ra đảo thuỷ nội địa được công bố theo quy định của pháp luật đường thuỷ nội địa.* | Làm rõ nội dung phân cấp cho địa phương.  |
|  | **Điều 2. Trách nhiệm quản lý tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo**1. Cục Hàng hải Việt Nam tổ chức quản lý hoạt động vận tải thủy trên tuyến quy định tại Phụ lục I kèm theo Thông tư này theo quy định của pháp luật hàng hải và giao thông đường thủy nội địa.2. Cục Đường thủy nội địa Việt Nam tổ chức quản lý hoặc kiểm tra, hướng dẫn các Sở Giao thông vận tải tổ chức quản lý đối với các tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo được công bố theo quy định của pháp luật về giao thông đường thủy nội địa. | **Điều 2. Trách nhiệm quản lý tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo**1. Cục Hàng hải Việt Nam tổ chức quản lý hoạt động vận tải thủy ***bờ ra đảo hàng hải.***2. Cục Đường thủy nội địa Việt Nam tổ chức quản lý hoặc kiểm tra, hướng dẫn các Sở Giao thông vận tải tổ chức quản lý đối với các tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo được công bố theo quy định của pháp luật về giao thông đường thủy nội địa. | - Sửa Điều 2.1: thay cụm từ “trên tuyến quy định tại Phụ lục I kèm theo” thành “bờ ra đảo hàng hải”. |
|  | **Điều 3. Thủ tục đăng ký vận tải hành khách cố định trên tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo**Thủ tục đăng ký vận tải hành khách cố định trên tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo quy định tại Phụ lục I kèm theo Thông tư này được thực hiện như sau:1. Tổ chức, cá nhân gửi trực tiếp hoặc qua hệ thống bưu chính đến cảng vụ hàng hải khu vực hồ sơ đăng ký vận tải hành khách cố định, hồ sơ gồm:a) Bản đăng ký hoạt động vận tải hành khách theo quy định tại Phụ lục II kèm theo Thông tư này***.***2. Chậm nhất không quá 05 ngày làm việc sau khi nhận đủ hồ sơ theo quy định tại Khoản 1 Điều này, cảng vụ hàng hải khu vực gửi xin ý kiến bằng văn bản của Sở Giao thông vận tải nơi có cảng, bến đón trả khách do địa phương quản lý. Sở Giao thông vận tải có trách nhiệm trả lời bằng văn bản trong thời hạn 05 ngày làm việc.3. Chậm nhất không quá 05 ngày làm việc sau khi nhận được đủ hồ sơ theo quy định tại Khoản 1, Khoản 2 Điều này, cảng vụ hàng hải khu vực xem xét, nếu hồ sơ đầy đủ các giấy tờ theo quy định thì có văn bản chấp thuận cho tổ chức, cá nhân vận tải khách cố định trên tuyến. Trường hợp không thỏa mãn các điều kiện quy định thì trả lại hồ sơ và trả lời bằng văn bản, nêu rõ lý do. | **Điều 3. Thủ tục đăng ký vận tải hành khách cố định trên tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo**Thủ tục đăng ký vận tải hành khách cố định trên tuyến vận tải thủy từ ***bờ ra đảo hàng hải*** được thực hiện như sau:1. Tổ chức, cá nhân gửi trực tiếp hoặc qua hệ thống bưu chính đến cảng vụ hàng hải khu vực hồ sơ đăng ký vận tải hành khách cố định, hồ sơ gồm:***a) Bản đăng ký hoạt động vận tải hành khách theo quy định tại Phụ lục I kèm theo Thông tư này.***2. Chậm nhất không quá 05 ngày làm việc sau khi nhận đủ hồ sơ theo quy định tại khoản 1 Điều này, ***Sở Giao thông vận tải gửi xin ý kiến bằng văn bản của cảng vụ hàng hải khu vực quản lý. Cảng vụ hàng hải có trách nhiệm trả lời bằng văn bản trong thời hạn 05 ngày làm việc***. 3. Chậm nhất không quá 05 ngày làm việc sau khi nhận đủ hồ sơ theo quy định tại khoản 1, khoản 2 Điều này **Sở Giao thông vận tải xem xé**t, nếu hồ sơ đầy đủ các giấy tờ theo quy định thì có văn bản chấp thuận cho tổ chức cá nhân vận tải khách cố định trên tuyến. Trường hợp không thỏa mãn các điều kiện quy định thì trả lại hồ sơ và trả lời bằng văn bản, nêu rõ lý do”.  | - Sửa Điều 3: thay cụm từ “trên tuyến quy định tại Phụ lục I kèm theo” thành “bờ ra đảo hàng hải”.- Sửa khoản 1.a Điều 3: thay Phụ lục II thành Phụ lục I. - Sửa đổi khoản 2, khoản 3 cho phù hợp nội dung được phân cấp.  |
| **2.** | **Chuyển quản lý các hoạt động đặc thù vui chơi giải trí về địa phương như tàu lặn, du thuyền, ca nô…** |
|  | Nghị định số 48/2019/NĐ-CP ngày 05/6/2019 của Chính phủ quy định về quản lý hoạt động của phương tiện phục vụ vui chơi, giải trí dưới nước (Nghị định số 48/2019/NĐ-CP) |
|  | **Điều 9. Chấp thuận hoạt động vui chơi, giải trí dưới nước tại vùng 1**1. Thẩm quyền chấp thuận hoạt động tại vùng 1a) Trên tuyến đường thủy nội địa quốc gia: Cục Đường thủy nội địa Việt Nam;b) Trên tuyến đường thủy nội địa địa phương: Sở Giao thông vận tải;c) Trên vùng nước cảng biển hoặc khu vực hàng hải: Cục Hàng hải Việt Nam. | **Điều 9. Chấp thuận hoạt động vui chơi, giải trí dưới nước tại vùng 1**1. Thẩm quyền chấp thuận hoạt động tại vùng 1a) Trên tuyến đường thủy nội địa quốc gia: Cục Đường thủy nội địa Việt Nam;b) Trên tuyến đường thủy nội địa địa phương: Sở Giao thông vận tải;c) Trên vùng nước cảng biển hoặc khu vực hàng hải: ***Sở Giao thông vận tải.***  | Sửa nội dung điểm c khoản 1 Điều 9 theo hướng chuyển thẩm quyền chấp thuận hoạt động vui chơi, giải trí dưới nước trên vùng nước cảng biển hoặc khu vực hàng hải về Sở Giao thông vận tải.   |
|  | **Điều 10. Thủ tục chấp thuận hoạt động vui chơi, giải trí dưới nước tại vùng 1**2. Trình tự thực hiệna) Tổ chức, cá nhân gửi trực tiếp hoặc gửi qua hệ thống bưu chính hoặc bằng hình thức phù hợp khác 01 bộ hồ sơ đến cơ quan nhà nước có thẩm quyền quy định tại khoản 1 Điều 9 của Nghị định này;b) Cơ quan nhà nước có thẩm quyền quy định tại khoản 1 Điều 9 Nghị định này tiếp nhận hồ sơ; nếu hồ sơ chưa hợp lệ thì trong thời gian 02 ngày làm việc kể từ khi nhận được hồ sơ, hướng dẫn tổ chức, cá nhân hoàn thiện hồ sơ theo quy định tại Nghị định này;c) Trong thời hạn 05 ngày làm việc kể từ ngày nhận được hồ sơ hợp lệ, cơ quan nhà nước có thẩm quyền quy định tại khoản 1 Điều 9 Nghị định này có văn bản chấp thuận; trường hợp không chấp thuận phải trả lời bằng văn bản và nêu rõ lý do. | **Điều 10. Thủ tục chấp thuận hoạt động vui chơi, giải trí dưới nước tại vùng 1**2. Trình tự thực hiệna) Tổ chức, cá nhân gửi trực tiếp hoặc gửi qua hệ thống bưu chính hoặc bằng hình thức phù hợp khác 01 bộ hồ sơ đến **Sở Giao thông vận tải;****b) Sở Giao thông vận tải** tiếp nhận hồ sơ; nếu hồ sơ chưa hợp lệ thì trong thời gian 02 ngày làm việc kể từ khi nhận được hồ sơ, hướng dẫn tổ chức, cá nhân hoàn thiện hồ sơ theo quy định tại Nghị định này;c) Trường hợp hoạt động vui chơi, giải trí dưới nước trên tuyến đường thủy nội địa quốc gia hoặc trên vùng nước cảng biển hoặc khu vực hàng hải, **Sở Giao thông vận tải** xin ý kiến bằng văn bản của Cảng vụ đường thủy nội địa (thuộc Cục Đường thủy nội địa Việt Nam) hoặc Cảng vụ hàng hải có liên quan. Sau 02 ngày làm việc kể từ ngày nhận được văn bản xin ý kiến của Sở Giao thông vận tải, Cảng vụ đường thủy nội địa hoặc Cảng vụ hàng hải có văn bản trả lời.**d) Trong thời hạn 05 ngày làm việc kể từ ngày nhận được hồ sơ hợp lệ, Sở Giao thông vận tải có văn bản chấp thuận; trường hợp không chấp thuận phải trả lời bằng văn bản và nêu rõ lý do.** | Sửa đổi, bổ sung khoản 2 điều 10 để phù hợp với thẩm quyền của Sở GTVT tại điều 9Sửa đổi điểm a khoản 2 Điều 10 để tổ chức cá nhân nộp hồ sơ tại Sở Giao thông vận tảiSửa đổi điểm a khoản 2 Điều 10 để phù hợp thẩm quyên Sở GTVT tại Điều 9Bổ sung để bảo đảm an toàn và hiệu quả quản lý của các cơ quan quản lý nhà nước về Giao thông vận tải đối với trường hợp hoạt động vui chơi, giải trí dưới nước trên tuyến đường thủy nội địa quốc gia hoặc trên vùng nước cảng biển hoặc khu vực hàng hải.Sửa đổi điểm a khoản 2 Điều 10 để phù hợp thẩm quyên Sở GTVT tại Điều 9 |

**PHỤ LỤC PHÂN CẤP LĨNH VỰC HÀNG KHÔNG**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **STT** | **Hiện trạng VBQPPL** | **Đề xuất sửa đổi, bổ sung VBQPPL** | **Lý do**  |
| **I** | **Cấp Giấy phép thành lâp văn phòng đại diện, văn phòng bán vé của hãng hàng không nước ngoài tại Việt Nam** |
| **1** | **Điều 123, Điều 124** **Luật HKDD Việt Nam**  |
|  | Điều 123. Điều kiện, thủ tục mở văn phòng đại diện, văn phòng bán vé của hãng hàng không nước ngoài2. Hãng hàng không nước ngoài mở văn phòng đại diện, văn phòng bán vé phải gửi hồ sơ đến Bộ Giao thông vận tải. Hồ sơ bao gồm:a) Đơn đề nghị cấp Giấy phép mở văn phòng đại diện, văn phòng bán vé;b) Tài liệu xác nhận tư cách pháp nhân và Điều lệ hoạt động của hãng;c) Văn bản xác nhận điều kiện quy định tại khoản 1 Điều này của cơ quan có thẩm quyền của quốc gia nơi hãng hàng không đặt trụ sở chính, trừ trường hợp hãng hàng không được cấp quyền vận chuyển hàng không thường lệ đến Việt Nam. d) Giấy tờ xác nhận quyền sử dụng diện tích nhà nơi đặt văn phòng đại diện, văn phòng bán vé;đ) Mẫu vé dự định bán hoặc xuất tại Việt Nam.3. Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm xem xét, cấp hoặc không cấp Giấy phép mở văn phòng đại diện, văn phòng bán vé cho hãng hàng không nước ngoài trong thời hạn bảy ngày làm việc, kể từ ngày nhận đủ hồ sơ quy định tại khoản 2 Điều này. 4. Hãng hàng không nước ngoài đề nghị cấp Giấy phép mở văn phòng đại diện, văn phòng bán vé phải nộp lệ phí.Điều 124. Quyền và nghĩa vụ của văn phòng đại diện, văn phòng bán vé của hãng hàng không nước ngoài8. Báo cáo về hoạt động của văn phòng định kỳ hoặc theo yêu cầu với Bộ Giao thông vận tải. | Điều 123. Điều kiện, thủ tục mở văn phòng đại diện, văn phòng bán vé của hãng hàng không nước ngoài2. Hãng hàng không nước ngoài mở văn phòng đại diện, văn phòng bán vé phải gửi hồ sơ đến ~~Bộ Giao thông vận tải~~ *Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương nơi đặt văn phòng đại diện, văn phòng bán vé.* Hồ sơ bao gồm:a) Đơn đề nghị cấp Giấy phép mở văn phòng đại diện, văn phòng bán vé;b) Tài liệu xác nhận tư cách pháp nhân và Điều lệ hoạt động của hãng;c) Văn bản xác nhận điều kiện quy định tại khoản 1 Điều này của cơ quan có thẩm quyền của quốc gia nơi hãng hàng không đặt trụ sở chính~~, trừ trường hợp hãng hàng không được cấp quyền vận chuyển hàng không thường lệ đến Việt Nam~~ *hoặc văn bản cấp quyền vận chuyển hàng không thường lệ đến Việt Nam do Bộ Giao thông vận tải cấp;*d) Giấy tờ xác nhận quyền sử dụng diện tích nhà nơi đặt văn phòng đại diện, văn phòng bán vé;đ) Mẫu vé dự định bán hoặc xuất tại Việt Nam.3. ~~Bộ Giao thông vận~~ *~~tải~~ Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố thuộc trung ương* có trách nhiệm xem xét, cấp hoặc không cấp Giấy phép mở văn phòng đại diện, văn phòng bán vé cho hãng hàng không nước ngoài trong thời hạn bảy ngày làm việc, kể từ ngày nhận đủ hồ sơ quy định tại khoản 2 Điều này. 4. Hãng hàng không nước ngoài đề nghị cấp Giấy phép mở văn phòng đại diện, văn phòng bán vé phải nộp lệ phí.Điều 124. Quyền và nghĩa vụ của văn phòng đại diện, văn phòng bán vé của hãng hàng không nước ngoài8. Báo cáo về hoạt động của văn phòng định kỳ hoặc theo yêu cầu với *Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương nơi đặt văn phòng đại diện, văn phòng bán vé và* Bộ Giao thông vận tải. | Bộ GTVT-Cục HKVN cấp Giấy phép thành lập văn phòng đại diện, văn phòng bán vé của hãng hàng không nước ngoài tại Việt Nam. Việc cấp các loại giấy phép này để các hãng hàng không nước ngoài có thể thực hiện các hoạt động xúc tiến thương mại, bán vé trên lãnh thổ Việt Nam cũng như hỗ trợ hoạt động khai thác của các hãng theo các Hiệp định hàng không song phương, đa phương mà Việt Nam ký kết, tham gia.Trong quá trình hoạt động, bên cạnh việc chấp hành các quy định của Luật hàng không dân dụng Việt Nam và các Hiệp định hàng không liên quan, các Văn phòng đại diện (VPĐD), Văn phòng bán vé (VPBV) của hãng hàng không nước ngoài tại Việt Nam phải chấp hành các qui định của pháp luật khác về vấn đề lao động, thuế, quản lý về trật tự xã hội… do địa phương nơi đặt trụ sở các văn phòng quản lý. Cục HKVN thực hiện việc quản lý hoạt động của các Văn phòng đại diện, Văn phòng bán vé của hãng hàng không nước ngoài tại Việt Nam thông qua các báo cáo hoạt động hàng năm theo quy định của Thông tư 81 và tổ chức các đợt kiểm tra luân phiên hoạt động VPBV,VPĐD của các hãng hàng không nước ngoài để nắm bắt thông tin giám sát hoạt động của VPBV, VPĐD đồng thời hướng dẫn các hãng hàng không quy định liên quan đến hoạt động của VPBV/VPĐD trong đó có cả các vấn đề không thuộc lĩnh vực hàng không như lao động, thuế, con dấu...Việc kiểm tra này có thể dẫn đến việc chồng chéo chức năng khi các địa phương cũng có các yêu cầu tương tự đối với các VPBV, VPĐD có trụ sở trên địa bàn. |
| **2** | Điều 10. Thông tư 81/2014/TT-BGTVT ngày 30/12/2014 quy định về việc vận chuyển hàng không và hoạt động hàng không chung |
|  | **Điều 10. Thủ tục cấp, cấp lại Giấy phép thành lập Văn phòng đại diện, Văn phòng bán vé của hãng hàng không nước ngoài tại Việt Nam**. | Bãi bỏ | Sửa đổi, bổ sung Thông tư liên quan cho phù hợp với đề nghị sửa đổi, bổ sung Luật HKDDVN. |
| **3** | **Khoản 5 Điều 1 Thông tư 21/2020/TT-BGTVT ngày 28/9/2020 sửa đổi, bổ sung Thông tư 81/2014/TT-BGTVT ngày 30/12/2014** |
|  | 5. Sửa đổi, bổ sung Điều 10 như sau:**Điều 10. Thủ tục cấp, cấp lại, thu hồi Giấy phép thành lập Văn phòng đại diện, Văn phòng bán vé của hãng hàng không nước ngoài tại Việt Nam** | Bãi bỏ | Sửa đổi, bổ sung Thông tư liên quan cho phù hợp với đề nghị sửa đổi, bổ sung Luật HKDDVN. |
| **II.** | **Quản lý chướng ngại vật** |
| **1** | **Khoản 2 Điều 92 Luật HKDD Việt Nam**  |
|  | **Điều 92. Quản lý chướng ngại vật**2. Bộ Quốc phòng chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải quy định và quản lý bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không, độ cao công trình liên quan đến bề mặt giới hạn chướng ngại vật;  Bộ Giao thông vận tải chủ trì, phối hợp với Bộ Quốc phòng công bố công khai các bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không, độ cao công trình liên quan đến bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không trong khu vực sân bay có hoạt động hàng không dân dụng; khu vực giới hạn bảo đảm hoạt động bình thường của các đài, trạm vô tuyến hàng không. | 2. Bộ Quốc phòng chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải quy định và quản lý bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không, độ cao công trình liên quan đến bề mặt giới hạn chướng ngại vật;  Bộ Giao thông vận tải chủ trì, phối hợp với Bộ Quốc phòng công bố công khai các bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không, độ cao công trình liên quan đến bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không trong khu vực sân bay có hoạt động hàng không dân dụng; khu vực giới hạn bảo đảm hoạt động bình thường của các đài, trạm vô tuyến hàng không.*Chính quyền địa phương (Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương) tham gia phối hợp trong việc quy định và quản lý bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không, độ cao công trình liên quan đến bề mặt này.**Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải và Bộ Quốc phòng công bố công khai các bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không, độ cao công trình liên quan đến bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không trong khu vực sân bay có hoạt động hàng không dân dụng; khu vực giới hạn bảo đảm hoạt động bình thường của các đài, trạm vô tuyến hàng không.* | Trong thực tế, công tác quản lý chướng ngại vật hàng không rất phức tạp cần có sự tham gia quản lý của Chính quyền địa phương, nhất là khâu công bố và phối hợp về độ cao công trình xây dựng khi quy hoạch, cấp phép xây dựng. Sự tham gia của chính quyền địa phương tạo thuận lợi cho việc triển khai thực hiện, gắn liền với cấp xã/phường-huyện, quận và tạo thuận lợi cho việc thực hiện thẩm quyền cấp phép xây dựng tại địa bàn. |
| **2** | **Điều 15. Trách nhiệm của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh của Nghị định số 32/2016/NĐ-CP ngày 06/5/2016 quy định về quản lý độ cao chướng ngại vật hàng không và các trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời tại Việt Nam** |
|  | **Điều 15. Trách nhiệm của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh Nghị định số 32/2016/NĐ-CP ngày 06/5/2016**3. Chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành, Bộ Chỉ huy quân sự cấp tỉnh lập quy hoạch quản lý, sử dụng không gian trên địa bàn; rà soát, điều chỉnh, bổ sung quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội và quy hoạch ngành, lĩnh vực của địa phương gắn với các quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống sân bay quân sự, sân bay dân dụng, sân bay dùng chung và các trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời. | 1. Chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành, Bộ Chỉ huy quân sự cấp tỉnh lập quy hoạch quản lý, sử dụng không gian trên địa bàn; *tham gia phối hợp trong việc quy định và quản lý bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không, độ cao công trình liên quan đến bề mặt này;* rà soát, điều chỉnh, bổ sung quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội và quy hoạch ngành, lĩnh vực của địa phương gắn với các quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống sân bay quân sự, sân bay dân dụng, sân bay dùng chung và các trận địa quản lý, bảo vệ vùng trời.

*3b. Chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải và Bộ Quốc phòng công bố công khai các bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không, độ cao công trình liên quan đến bề mặt giới hạn chướng ngại vật hàng không trong khu vực sân bay có hoạt động hàng không dân dụng; khu vực giới hạn bảo đảm hoạt động bình thường của các đài, trạm vô tuyến hàng không.* | Như điểm 1 trên và sửa đổi, bổ sung Nghị định tư liên quan cho phù hợp với đề nghị sửa đổi, bổ sung Luật HKDDVN. |
| **III** | **Bảo đảm an ninh, trật tự khu vực công cộng, khu vực lân cận cảng hàng không, công trình hàng không; chỉ đạo, chỉ huy ứng phó hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng** |
| **1** | **Điều 48. Luật HKDDVN** |
|  | **Điều 48. Khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay**3. Ủy ban nhân dân các cấp có trách nhiệm chủ trì, phối hợp với Cảng vụ hàng không và các cơ quan khác có thẩm quyền duy trì trật tự công cộng, bảo đảm thực hiện các quy định về an toàn hàng không, an ninh hàng không; áp dụng các biện pháp để tháo dỡ, phá bỏ, di chuyển, thay đổi kết cấu công trình, trang bị, thiết bị hoặc các chướng ngại vật khác ở khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay gây mất an toàn cho hoạt động bay; ngăn chặn các hành vi vi phạm pháp luật tại khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay; thực hiện các biện pháp bảo vệ môi trường ở khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay. | 3. Ủy ban nhân dân các cấp có trách nhiệm chủ trì, phối hợp với Cảng vụ hàng không và các cơ quan khác có thẩm quyền duy trì trật tự công cộng, bảo đảm thực hiện các quy định về an toàn hàng không, an ninh hàng không; áp dụng các biện pháp để tháo dỡ, phá bỏ, di chuyển, thay đổi kết cấu công trình, trang bị, thiết bị hoặc các chướng ngại vật khác ở khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay gây mất an toàn cho hoạt động bay; ngăn chặn các hành vi vi phạm pháp luật tại khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay; thực hiện các biện pháp bảo vệ môi trường ở khu vực lân cận cảng hàng không, sân bay.*4. Bộ Công an bố trí lực lượng Công an nhân dân thường trực tại công trình hàng không là công trình trọng điểm liên quan đến an ninh quốc gia, mục tiêu quan trọng về chính trị, kinh tế, ngoại giao, khoa học - kỹ thuật, văn hóa, xã hội để sẵn sàng xử lý các hành vi vi phạm pháp luật, trấn áp tội phạm. Bộ Quốc phòng, Bộ Công an bố trí lực lượng Quân đội nhân dân, công an nhân dân sẵn sàng đối phó với các hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động hàng không dân dụng.**5. Chính phủ quy định chi tiết Điều này.* | Khoản 3 Điều 48 Luật Hàng không Việt Nam có quy định thẩm quyền của UBND các tỉnh, thành phố trong việc chủ trì, phối hợp với các cơ quan đảm bảo thực hiện các quy định về an toàn hàng không, an ninh hàng không và áp dụng các biện pháp để quản lý khu vực lân cận. Tuy nhiên đây mới là các quy định chung và chưa chi tiết, cũng chưa quy định giao Chính phủ quy định chi tiết. Do đó, việc triển khai thực hiện nguyên tắc 4 tại chỗ trong bảo đảm an ninh hàng không còn nhiều lúng túng, chưa hiệu quả.Hiện nay, trong số 22 cảng hàng không, sân bay, mới chỉ có 02 cảng hàng không quốc tế (Nội Bài, Tân Sơn Nhất) có Đồn Công an tại cảng hàng không bảo đảm an ninh, trật tự, sẵn sàng xử lý vụ việc vi phạm. Các cảng hàng không còn lại, không có lực lượng công an thường trực (trừ lực lượng công an cửa khẩu), khi có vụ việc vi phạm, lực lượng kiểm soát ANHK hoặc Cảng vụ hàng không phải liên hệ, thông báo đến công an địa phương. Do đó, nhiều trường hợp lực lượng công an chưa có mặt kịp thời, hiệu quả ngăn chặn, xử lý vụ việc vi phạm. |

**PHỤ LỤC PHÂN CẤP LĨNH VỰC ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA**

| **STT** | **Hiện trạng VBQPPL** | **Đề xuất sửa đổi, bổ sung VBQPPL** | **Lý do**  |
| --- | --- | --- | --- |
| **I** |  **Chấp thuận hoạt động vui chơi, giải trí dưới nước tại vùng 1 trên tuyến đường thủy nội địa quốc gia, trên vùng nước cảng biển hoặc khu vực hàng hải** |
| **1** | **Điều 9, Điều 10 Nghị định 48/2019/NĐ-CP** |
|  | **Điều 9. Chấp thuận hoạt động vui chơi, giải trí dưới nước tại vùng 1**1. Thẩm quyền chấp thuận hoạt động tại vùng 1a) Trên tuyến đường thủy nội địa quốc gia: Cục Đường thủy nội địa Việt Nam;b) Trên tuyến đường thủy nội địa địa phương: Sở Giao thông vận tải;c) Trên vùng nước cảng biển hoặc khu vực hàng hải: Cục Hàng hải Việt Nam.2. Nội dung chấp thuận đối với vùng hoạt động, gồm: Quy mô, diện tích, mục đích, thời gian sử dụng vùng nước; các yêu cầu về biện pháp bảo đảm an ninh, an toàn, cứu hộ, cứu nạn và ngăn ngừa ô nhiễm môi trường.**Điều 10. Thủ tục chấp thuận hoạt động vui chơi, giải trí dưới nước tại vùng 1**2. Trình tự thực hiệnc) Trong thời hạn 05 ngày làm việc kể từ ngày nhận được hồ sơ hợp lệ, cơ quan nhà nước có thẩm quyền quy định tại khoản 1 Điều 9 Nghị định này có văn bản chấp thuận; trường hợp không chấp thuận phải trả lời bằng văn bản và nêu rõ lý do. | **Điều 9. Chấp thuận hoạt động vui chơi, giải trí dưới nước tại vùng 1**1. Sở Giao thông vận tải là cơ quan có thẩm quyền chấp thuận hoạt động tại vùng 1~~a) Trên tuyến đường thủy nội địa quốc gia: Cục Đường thủy nội địa Việt Nam;~~~~b) Trên tuyến đường thủy nội địa địa phương: Sở Giao thông vận tải;~~~~c) Trên vùng nước cảng biển hoặc khu vực hàng hải: Cục Hàng hải Việt Nam.~~2. Nội dung chấp thuận đối với vùng hoạt động, gồm: Quy mô, diện tích, mục đích, thời gian sử dụng vùng nước; các yêu cầu về biện pháp bảo đảm an ninh, an toàn, cứu hộ, cứu nạn và ngăn ngừa ô nhiễm môi trường.**Điều 10. Thủ tục chấp thuận hoạt động vui chơi, giải trí dưới nước tại vùng 1**2. Trình tự thực hiệnc) Trong thời hạn 05 ngày làm việc kể từ ngày nhận được hồ sơ hợp lệ, cơ quan nhà nước có thẩm quyền quy định tại khoản 1 Điều 9 Nghị định này có văn bản chấp thuận; trường hợp không chấp thuận phải trả lời bằng văn bản và nêu rõ lý do.d) Đối với các hoạt động vui chơi, giải trí dưới nước nằm trên tuyến đường thủy nội địa quốc gia, Sở Giao thông vận tải lấy ý kiến của Cục Đường thủy nội địa Việt Nam trước khi có văn bản chấp thuận.đ) Đối với các hoạt động vui chơi, giải trí dưới nước nằm trên vùng nước cảng biển hoặc khu vực hàng hải, Sở Giao thông vận tải lấy ý kiến của Cục Đường thủy nội địa Việt Nam trước khi có văn bản chấp thuận. | Sửa nội dung khoản 1 theo hướng chuyển thẩm quyền chấp thuận hoạt động vui chơi, giải trí dưới nước tại vùng 1, từ Cục Đường thủy nội địa Việt Nam, Cục Hàng hải Việt Nam về Sở Giao thông vận tảiBổ sung điểm d, điểm đ vào khoản 2 Điều 10 để Sở Giao thông vận tải lấy ý kiến bằng văn bản của Cục Đường thủy nội địa Việt Nam, Cục Hàng hải Việt Nam trước khi chấp thuận vùng hoạt động vui chơi giải trí đối với các vùng nằm trên tuyến đường thủy nội địa quốc gia (Cục Đường thủy nội địa Việt Nam quản lý) và các vùng nằm trong vùng nước cảng biển, khu vực hàng hải (thuộc Cục Hàng hải Việt Nam quản lý) để đảm bảo an toàn cho người và phương tiện trên luồng đường thủy nội địa quốc gia hoặc trong vùng nước cảng biển, khu vực hàng hải. |
| **II** | **Cấp phép vận tải thủy qua biên giới Việt Nam - Campuchia** |
| **1** | **Điều 2 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** |
|  | **Điều 2. Định nghĩa**Trong Hiệp định này những thuật ngữ dưới đây được hiểu như sau:(4) “Cơ quan có thẩm quyền” là:(a) Đối với Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là Bộ Giao thông vận tải hoặc bất kỳ cơ quan nào khác được Bộ ủy quyền.(b) Đối với Chính phủ Vương quốc Campuchia là Bộ Giao thông Công chính Campuchia, hoặc bất kỳ cơ quan nào khác được Bộ ủy quyền. | **Điều 2. Định nghĩa**Trong Hiệp định này những thuật ngữ dưới đây được hiểu như sau: (4) “Cơ quan có thẩm quyền” là:(a) Đối với Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là Bộ Giao thông vận tải hoặc bất kỳ cơ quan nào khác được Bộ ủy quyền **hoặc phân cấp**.(b) Đối với Chính phủ Vương quốc Campuchia là Bộ Giao thông Công chính Campuchia, hoặc bất kỳ cơ quan nào khác được Bộ ủy quyền **hoặc phân cấp**. | - Tại khoản 4 Điều 2 của Hiệp định. Quy định: *“Cơ quan có thẩm quyền là:**(a) Đối với Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là Bộ Giao thông vận tải* ***hoặc bất kỳ cơ quan nào khác được Bộ ủy quyền****”* |
| **2** | **Thông tư số 08/2012/TT-BGTVT ngày 23/3/2012 của Bộ Giao thông vận tải** |
|  | **Điều 7. Cơ quan cấp phép**1. Cục Đường thủy nội địa Việt Nam là cơ quan có thẩm quyền cấp Giấy phép vận tải thủy qua biên giới cho phương tiện hoạt động vận tải Nhóm 1 và Nhóm đặc biệt quy định tại khoản 1, Điều 6 của Thông tư này.2. Bộ Giao thông vận tải ủy quyền Sở Giao thông vận tải các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương là cơ quan có thẩm quyền cấp Giấy phép vận tải thủy qua biên giới Nhóm 2 cho các phương tiện thuộc quyền quản lý của địa phương quy định tại khoản 1, Điều 6 của Thông tư này.**Điều 12. Trách nhiệm thi hành và tổ chức thực hiện**2. Các Sở Giao thông vận tải các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương phối hợp với Cục Đường thủy nội địa Việt Nam tổ chức phổ biến và triển khai thực hiện Thông tư này tới các tổ chức, cá nhân có liên quan trên địa bàn do đơn vị quản lý. | **Điều 7. Cơ quan cấp phép**~~1. Cục Đường thủy nội địa Việt Nam là cơ quan có thẩm quyền cấp Giấy phép vận tải thủy qua biên giới cho phương tiện hoạt động vận tải Nhóm 1 và Nhóm đặc biệt quy định tại khoản 1, Điều 6 của Thông tư này.~~1. ~~2. Bộ Giao thông vận tải ủy quyền~~ Sở Giao thông vận tải các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương là cơ quan có thẩm quyền cấp Giấy phép vận tải thủy qua biên giới Nhóm 1, Nhóm 2 và Nhóm đặc biệt cho các phương tiện thuộc quyền quản lý của địa phương quy định tại khoản 1, Điều 6 của Thông tư này.**Điều 12. Trách nhiệm thi hành và tổ chức thực hiện**2. Các Sở Giao thông vận tải các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương phối hợp với Cục Đường thủy nội địa Việt Nam tổ chức phổ biến và triển khai thực hiện Thông tư này tới các tổ chức, cá nhân có liên quan trên địa bàn do đơn vị quản lý. Định kỳ vào ngày 25 hàng tháng, các Sở Giao thông vận tải báo cáo Cục Đường thủy nội địa Việt Nam kết quả công tác cấp giấy phép vận tải thủy qua biên giới. | Bỏ khoản 1 để phân cấp về Sở Giao thông vận tải thực hiện cấp Giấy phép vận tải thủy qua biên giớiBỏ cụm từ “Bộ Giao thông vận tải ủy quyền” để phù hợp với nội dung sửa đổi bổ sung tại điểm a, điểm b khoản 4 Điều 2 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 |
| **III** | **Chuyển việc công bố tuyến bờ ra đảo theo Phụ lục I của Thông tư 36/2019/TT-BGTVT về địa phương công bố.** |
|  | Sửa đổi, bổ sung Thông tư số 36/2019/TT-BGTVT ngày 12/9/2019 của Bộ trưởng Bộ GTVT Sửa đổi, bổ sung các Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về quản lý tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo trong vùng biển Việt Nam (Thông tư số 36/2019/TT-BGTVT); Thông tư số 16/2013/TT-BGTVT ngày 30/7/2013 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về quản lý tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo trong vùng biển Việt Nam (Thông tư số 16/2013/TT-BGTVT) |
|  | **Thông tư số 16/2013/TT-BGTVT)****Điều 1. Phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng**1. Thông tư này quy định về quản lý tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo thuộc vùng biển Việt Nam, bao gồm các quy định về cảng, bến, phương tiện, thuyền viên và hoạt động vận tải thủy trên tuyến.Tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo thuộc vùng biển Việt Nam bao gồm các tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo quy định tại Phụ lục I kèm theo Thông tư này và các tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo được công bố theo quy định của pháp luật về giao thông đường thủy nội địa.2. Thông tư này áp dụng đối với các tổ chức, cá nhân có liên quan đến hoạt động vận tải thủy từ bờ ra đảo trong vùng biển Việt Nam. | **Điều 1. Phạm vi điều chỉnh và đối tượng áp dụng**1. Thông tư này quy định về quản lý tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo thuộc vùng biển Việt Nam, bao gồm các quy định về cảng, bến, phương tiện, thuyền viên và hoạt động vận tải thủy trên tuyến.2. Thông tư này áp dụng đối với các tổ chức, cá nhân có liên quan đến hoạt động vận tải thủy từ bờ ra đảo trong vùng biển Việt Nam. | Sửa đổi Điều 1 Thông tư số 16/2013/TT-BGTVT ngày 30/7/2013 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về quản lý tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo trong vùng biển Việt Nam.- Bỏ đoạn “Tuyến vận tải thuỷ từ bờ ra đảo thuộc vùng biển Việt Nam bao gồm tuyến vận tải thuỷ từ bờ ra đảo quy định tại Phụ lục I kèm theo Thông tư này và các tuyến vận tải thuỷ từ bờ ra đảo được công bố theo quy định của pháp luật về giao thông đường thuỷ nội địa”.  |
|  |  | - **Bổ sung 1 Điều mới dự kiến: Giải thích từ ngữ:***Tuyến vận tải thuỷ từ bờ ra đảo gồm tuyến vận tải thuỷ từ bờ ra đảo hàng hải và tuyến vận tải thuỷ từ bờ ra đảo thuỷ nội địa.**Tuyến vận tải thuỷ từ bờ ra đảo hàng hải là tuyến mà phương tiện hoạt động trên tuyến yêu cầu là tàu biển hạn chế III.**Tuyến vận tải thuỷ từ bờ ra đảo thuỷ nội địa là tuyến mà phương tiện hoạt động trên tuyến yêu cầu là phương tiện thuỷ nội địa.* | Làm rõ khái niệm tuyến vận tải thủy từ ra đảo hàng hải và tuyến vận tải thủy từ bở ra đảo thủy nội địa.  |
|  |  | - **Bổ sung thêm Điều mới: Thẩm quyền công bố tuyến***Tuyến vận tải thuỷ từ bờ ra đảo hàng hải: UBND tỉnh, thành phố thực hiện việc công bố mở và đóng tuyến. Đối với tuyến liên quan đến địa giới của 2 địa phương thì địa phương nơi có đầu bến trong đất liền thực hiện công bố sau khi có ý kiến đồng ý của địa phương có đảo.**Tuyến vận tải thuỷ từ bờ ra đảo thuỷ nội địa được công bố theo quy định của pháp luật đường thuỷ nội địa.* | Làm rõ nội dung phân cấp cho địa phương.  |
|  | **Điều 2. Trách nhiệm quản lý tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo**1. Cục Hàng hải Việt Nam tổ chức quản lý hoạt động vận tải thủy trên tuyến quy định tại Phụ lục I kèm theo Thông tư này theo quy định của pháp luật hàng hải và giao thông đường thủy nội địa.2. Cục Đường thủy nội địa Việt Nam tổ chức quản lý hoặc kiểm tra, hướng dẫn các Sở Giao thông vận tải tổ chức quản lý đối với các tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo được công bố theo quy định của pháp luật về giao thông đường thủy nội địa. | **Điều 2. Trách nhiệm quản lý tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo**1. Cục Hàng hải Việt Nam tổ chức quản lý hoạt động vận tải thủy ***bờ ra đảo hàng hải.***2. Cục Đường thủy nội địa Việt Nam tổ chức quản lý hoặc kiểm tra, hướng dẫn các Sở Giao thông vận tải tổ chức quản lý đối với các tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo được công bố theo quy định của pháp luật về giao thông đường thủy nội địa. | - Sửa Điều 2.1: thay cụm từ “trên tuyến quy định tại Phụ lục I kèm theo” thành “bờ ra đảo hàng hải”. |
|  | **Điều 3. Thủ tục đăng ký vận tải hành khách cố định trên tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo**Thủ tục đăng ký vận tải hành khách cố định trên tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo quy định tại Phụ lục I kèm theo Thông tư này được thực hiện như sau:1. Tổ chức, cá nhân gửi trực tiếp hoặc qua hệ thống bưu chính đến cảng vụ hàng hải khu vực hồ sơ đăng ký vận tải hành khách cố định, hồ sơ gồm:a) Bản đăng ký hoạt động vận tải hành khách theo quy định tại Phụ lục II kèm theo Thông tư này***.***2. Chậm nhất không quá 05 ngày làm việc sau khi nhận đủ hồ sơ theo quy định tại Khoản 1 Điều này, cảng vụ hàng hải khu vực gửi xin ý kiến bằng văn bản của Sở Giao thông vận tải nơi có cảng, bến đón trả khách do địa phương quản lý. Sở Giao thông vận tải có trách nhiệm trả lời bằng văn bản trong thời hạn 05 ngày làm việc.3. Chậm nhất không quá 05 ngày làm việc sau khi nhận được đủ hồ sơ theo quy định tại Khoản 1, Khoản 2 Điều này, cảng vụ hàng hải khu vực xem xét, nếu hồ sơ đầy đủ các giấy tờ theo quy định thì có văn bản chấp thuận cho tổ chức, cá nhân vận tải khách cố định trên tuyến. Trường hợp không thỏa mãn các điều kiện quy định thì trả lại hồ sơ và trả lời bằng văn bản, nêu rõ lý do. | **Điều 3. Thủ tục đăng ký vận tải hành khách cố định trên tuyến vận tải thủy từ bờ ra đảo**Thủ tục đăng ký vận tải hành khách cố định trên tuyến vận tải thủy từ ***bờ ra đảo hàng hải, đường thủy*** được thực hiện như sau:1. Tổ chức, cá nhân gửi trực tiếp hoặc qua hệ thống bưu chính đến cảng vụ hàng hải khu vực hồ sơ đăng ký vận tải hành khách cố định, hồ sơ gồm:***a) Bản đăng ký hoạt động vận tải hành khách theo quy định tại Phụ lục I kèm theo Thông tư này.***2. Chậm nhất không quá 05 ngày làm việc sau khi nhận đủ hồ sơ theo quy định tại khoản 1 Điều này, ***Sở Giao thông vận tải gửi xin ý kiến bằng văn bản của cảng vụ hàng hải khu vực quản lý. Cảng vụ hàng hải có trách nhiệm trả lời bằng văn bản trong thời hạn 05 ngày làm việc***. 3. Chậm nhất không quá 05 ngày làm việc sau khi nhận đủ hồ sơ theo quy định tại khoản 1, khoản 2 Điều này **Sở Giao thông vận tải xem xé**t, nếu hồ sơ đầy đủ các giấy tờ theo quy định thì có văn bản chấp thuận cho tổ chức cá nhân vận tải khách cố định trên tuyến. Trường hợp không thỏa mãn các điều kiện quy định thì trả lại hồ sơ và trả lời bằng văn bản, nêu rõ lý do”.  | - Sửa Điều 3: thay cụm từ “trên tuyến quy định tại Phụ lục I kèm theo” thành “bờ ra đảo hàng hải”.- Sửa khoản 1.a Điều 3: thay Phụ lục II thành Phụ lục I. - Sửa đổi khoản 2, khoản 3 cho phù hợp nội dung được phân cấp.  |

1. Trang 225-226, Tập 1 Văn kiện Đại hội XIII [↑](#footnote-ref-1)