

Số: 1889/BC-BGTVT

*Hà Nội, ngày 08 tháng 3 năm 2013*

**BÁO CÁO ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG**  
**Dự thảo Luật sửa đổi, bổ sung một số điều**  
**của Luật Giao thông đường thủy nội địa**

**I. BỐI CẢNH XÂY DỰNG LUẬT**

**1. Khái quát chung.**

Việt Nam là một trong số ít quốc gia trên Thế giới có hệ thống sông, kênh dày đặc, tạo thành mạng lưới giao thông đường thủy rất thuận lợi giữa các địa phương và các vùng trong cả nước. Giao thông vận tải đường thủy nội địa (ĐTND) đã góp phần quan trọng trong sự nghiệp xây dựng, phát triển kinh tế - xã hội và bảo vệ Tổ quốc, đặc biệt trong thời kỳ đổi mới đất nước và hội nhập kinh tế quốc tế. Hàng năm, vận tải ĐTND đảm nhiệm vận chuyển 30% về hàng hóa, 20% về hành khách trong tổng lượng vận tải của toàn ngành giao thông vận tải. Vận tải ĐTND có nhiều ưu việt về giá cước vận tải, bảo vệ môi trường và vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng; tốc độ tăng trưởng trung bình từ 8 đến 12%/năm.

Hệ thống giao thông ĐTND ở nước ta bao gồm các sông, kênh, rạch, đầm, phá, hồ, vụng, vịnh, ven bờ biển, đường từ đất liền ra đảo, đường nối các đảo thuộc vùng nội thủy. Cả nước có 3.551 sông, kênh... (3.045 sông, kênh nội tỉnh và 406 sông, kênh liên tỉnh)... với tổng chiều dài 80.577 km, nối với biển thông qua 124 cửa sông, trong đó có khoảng 42.000 km sông, kênh... có khả năng khai thác vận tải (mực nước đạt trên 60 cm - ứng với cấp kỹ thuật cấp VI). Trên đó có 141 cảng thủy nội địa và hơn 5.700 bến thủy nội địa tạo thành mạng lưới giao thông liên hoàn, thuận lợi; trên 806.000 chiếc phương tiện, với tổng trọng tải 5.799.709 tấn phương tiện, 749.412 ghế hành khách và tổng công suất máy 6.431.298 mã lực. Với số lượng phương tiện lớn, cùng lực lượng thuyền viên, người lái phương tiện đông đảo, giao thông vận tải ĐTND thực sự có vai trò to lớn trong việc phát triển kinh tế, xã hội, quốc phòng, an ninh của đất nước.

Theo thống kê chưa đầy đủ, lĩnh vực giao thông ĐTNĐ đã tạo ra việc làm thường xuyên, hay nói cách khác, giao thông vận tải ĐTNĐ có liên quan, ảnh hưởng đến đời sống sinh hoạt của khoảng 11 triệu người.

Mặc dù có tầm ảnh hưởng rất lớn đến mọi mặt của kinh tế, xã hội đất nước, nhưng đến năm 2004, lĩnh vực giao thông ĐTNĐ mới có văn bản pháp luật có tính pháp lý cao điều chỉnh các mối quan hệ phát sinh trong hoạt động quản lý, khai thác giao thông ĐTNĐ. Đó là Luật Giao thông đường thủy nội địa, được Quốc hội Khoá XI, kỳ họp thứ Năm thông qua và có hiệu lực thi hành từ ngày 01 tháng 01 năm 2005.

## **2. Vai trò của Luật Giao thông ĐTNĐ**

Luật Giao thông đường thủy nội địa (sau đây gọi là Luật năm 2004) cùng với các văn bản quy phạm pháp luật hướng dẫn thi hành được ban hành tạo thành hệ thống khung pháp lý, là cơ sở để các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành phối hợp cùng chính quyền các địa phương tổ chức sắp xếp bộ máy quản lý cho phù hợp đưa hoạt động giao thông ĐTNĐ từng bước vào ổn định, phát triển; Luật Giao thông ĐTNĐ là cơ sở pháp lý quan trọng để các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực giao thông ĐTNĐ nghiên cứu, áp dụng đưa ra định hướng tổ chức sản xuất kinh doanh của đơn vị đúng quy định của pháp luật, bảo đảm an toàn và có hiệu quả.

Là văn bản quy phạm pháp luật có tính pháp lý cao nhất trong lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa, Luật Giao thông đường thủy nội địa đã đề cập và điều chỉnh khá đầy đủ những nội dung chủ yếu trong hoạt động giao thông đường thủy nội địa. Tuy nhiên, khi thực tế có những diễn biến, phát sinh nhiều nội dung trong hoạt động khai thác giao thông đường thủy nội địa cần được bổ sung ; mặt khác trong nội tại văn bản Luật cũng bộc lộ nhiều bất cập, vướng mắc khi áp dụng trong thực tế, vì vậy cần phải sửa đổi, bổ sung Luật để phù hợp với yêu cầu quản lý và nhu cầu thực tế.

## **II. ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CỦA DỰ THẢO LUẬT SỬA ĐỔI, BỔ SUNG MỘT SỐ ĐIỀU CỦA LUẬT GIAO THÔNG ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA**

### **1. Phạm vi áp dụng (Điều 1)**

Đối với hoạt động giao thông trên hành lang bảo vệ luồng hoặc trên sông, kênh, rạch, hồ, đầm, phá không phải là đường thủy nội địa thì áp dụng một số quy định của Luật.

Việc bổ sung này với những quy định cụ thể được áp dụng đối với phương tiện, thuyền viên, người lái phương tiện, quy tắc giao thông, tín hiệu của phương tiện và những quy định về giải quyết tai nạn giao thông cứu hộ, cứu nạn là bảo đảm tính liên tục cho hoạt động vận tải đường thủy. Vì hoạt động vận tải thủy không chỉ diễn ra trên ĐTNĐ mà trên cả hành lang bảo vệ luồng và trên sông, kênh, rạch, hồ, đầm, phá không phải là đường thủy nội địa, do đó, cần có quy định của Luật để điều chỉnh một số hoạt động trên hành lang bảo vệ luồng và trên sông, kênh, rạch, hồ, đầm, phá không phải là đường thủy nội địa.

Việc quy định áp dụng pháp luật như Dự thảo Luật tăng cường bảo đảm an toàn cho người, phương tiện tham gia giao thông ở ngoài phạm vi ĐTNĐ.

## **2. Hành lang bảo vệ luồng**

Dự thảo Luật quy định phạm vi hành lang bảo vệ luồng mở rộng hơn so với quy định của Luật năm 2004, cụ thể là từ mép luồng đến mép nước, thay vì hành lang chỉ là phần giới hạn của vùng nước. “Hành lang bảo vệ luồng là vùng nước từ mép luồng đến mép nước hoặc dải đất dọc bên bờ sông, kênh, rạch được tính từ mép nước trở vào phía bờ để lắp đặt báo hiệu, bảo vệ luồng và bảo đảm an toàn giao thông”.

Theo quy định của Dự thảo Luật:

a) Không ảnh hưởng đến hoạt động quản lý của các ngành khác và địa phương. Bởi vì ngành Giao thông chỉ quản lý hoạt động giao thông vận tải trên hành lang bảo vệ luồng, mà không độc tôn quản lý vùng nước từ mép luồng đến mép nước;

b) Những hoạt động khác trên diễn ra trên phạm vi vùng nước hành lang bảo vệ luồng như xây dựng công trình, tổ chức diễn tập, luyện tập thể thao... của các ngành, địa phương, kể cả công trình của ngành giao thông vận tải đều phải trao đổi với các ngành khác có liên quan. Việc trao đổi, phối hợp giữa các ngành, địa phương về xây dựng công trình có ảnh hưởng đến lĩnh vực quản lý của mỗi ngành, địa phương được thực hiện thường xuyên trong nhiều năm nay;

c) Đối với hoạt động nuôi trồng, đánh bắt thủy sản của nhân dân cũng không bị thay đổi so với hiện nay nếu hoạt động này không làm che khuất báo hiệu, tầm nhìn của người điều khiển phương tiện. Đây là quy định của Luật năm 2004;

d) Trách nhiệm quản lý nhà nước không tăng lên so với hiện nay. Bởi vì, cho dù hành lang bảo vệ luồng chỉ là vùng nước được giới hạn như quy định của Luật năm 2004, thì Nhà nước (ngành giao thông, Công an...) vẫn có trách nhiệm

bảo đảm an toàn cho hoạt động vận tải thủy diễn ra ở ngoài hành lang, bằng hoạt động tuyên truyền, phổ biến, hướng dẫn thực hiện pháp luật; thanh tra, kiểm tra việc chấp hành quy định của pháp luật về:

- Phương tiện thủy nội địa;
- Thuyền viên, người lái phương tiện;
- Quy tắc giao thông và tín hiệu của phương tiện;
- Hàng hóa và hành khách.

Nếu không có hoạt động kiểm tra, thanh tra hoạt động vận tải ở ngoài hành lang bảo vệ luồng thì các phương tiện sẽ đi ra khỏi luồng (ĐTND) để tránh sự kiểm soát và do đó vận tải thủy dễ trở lên hỗn độn.

- Giải quyết, xử lý tai nạn, tình trạng gây ô nhiễm môi trường xảy ra.

- Hành lang bảo vệ luồng được quy định như Dự thảo Luật và khi có cơ chế phối hợp chặt chẽ giữa các ngành, địa phương thì lợi ích kinh tế trên vùng nước hành lang bảo vệ luồng được khai thác đem lại nguồn lợi lớn cho nhân dân và Nhà nước.

### **3. Tai nạn giao thông đường thủy nội địa (khoản 30 Điều 3 Dự thảo Luật)**

Luật Giao thông đường thủy nội địa năm 2004 và các văn bản hướng dẫn Luật chưa có khái niệm, định nghĩa về tai nạn giao thông ĐTND. Do vậy, để giải quyết một vụ tai nạn giao thông ĐTND cần có quy định cụ thể thế nào là tai nạn giao thông ĐTND để áp dụng thống nhất. Trong Dự thảo Luật quy định về tai nạn giao thông ĐTND không đề cập đến tai nạn đối với tàu biển mà khi có tai nạn đối với tàu biển sẽ áp dụng chế độ pháp lý hàng hải để giải quyết. Quy định này sẽ có những ảnh hưởng sau:

Trên ĐTND có tàu biển hoạt động, khi tàu biển bị tai nạn trên ĐTND việc điều tra nguyên nhân sẽ do Cảng vụ Hàng hải giải quyết, vì nhiều trường hợp liên quan đến tàu biển nước ngoài cần có cán bộ có trình độ, năng lực, tiếng Anh...;

### **4. Về nồng độ cồn trong máu được sửa đổi tại Khoản 8 Điều 8**

Nồng độ cồn trong máu, khí thở của người làm việc trên phương tiện được sửa đổi theo hướng giảm hơn so với nồng độ cồn trong máu quy định tại Luật năm 2004, vì theo Luật năm 2004 là quá cao, không hợp lý.

Việc thay đổi nồng độ cồn trong máu không làm thay đổi phương pháp kiểm tra, xét nghiệm.

## **5. Nội dung sửa đổi, bổ sung Điều 13**

Nội dung sửa đổi, bổ sung Điều 13, gồm:

a) Tách riêng quy định về cảng thủy nội địa và bến thủy nội địa, để dễ áp dụng;

b) Quy định chi tiết đối với vùng đất, vùng nước của cảng thủy nội địa nhằm giúp chủ cảng bố trí, sắp xếp các khu vực chức năng của cảng được thuận lợi, khoa học và đảm bảo trang bị đủ thiết bị phục vụ khai thác cảng có hiệu quả và bảo đảm an toàn.

Bổ sung quy định vùng đất, vùng nước của cảng để xác định rõ ranh giới phạm vi sử dụng vùng đất, vùng nước được giao; đồng thời xác định cụ thể mục đích sử dụng vùng đất, vùng nước đó, giúp Nhà nước quản lý tốt hơn, giúp chủ cảng chủ động trong việc sử dụng vùng đất, vùng nước có hiệu quả.

Về bản chất của quy phạm không thay đổi so với quy định hiện hành.

## **6. Bổ sung quy định cho thuê khai thác cảng thủy nội địa (Điều 13 a)**

Quy định này nhằm phát huy triệt để nguồn vốn từ ngân sách đã đầu tư xây dựng cảng thủy nội địa; mặt khác tổ chức, cá nhân có nhu cầu khai thác cảng thủy nội địa không phải đầu tư nguồn vốn quá lớn để xây dựng cảng mà vẫn được khai thác cảng trong thời gian hợp đồng thuê khai thác.

## **7. Quy định bổ sung điểm e Khoản 3 Điều 15**

Quy định chủ công trình thủy lợi, thủy điện khi vận hành ( xả nước xuống hạ lưu) cần thông báo cho cơ quan quản lý nhà nước về giao thông ĐTNĐ biết để có biện pháp chủ động ứng phó bảo đảm an toàn giao thông. Việc thông báo xả nước của chủ các công trình nêu trên không gây ảnh hưởng đến hoạt động của chủ công trình.

## **8. Việc thanh thải vật chướng ngại**

Theo quy định tại khoản 1 Điều 20 Dự thảo, thì chỉ có vật chướng ngại trái phép mà có ảnh hưởng đến an toàn giao thông trong phạm vi hành lang bảo vệ luồng mới phải thanh thải.

## **9. Đối với phương tiện thủy nội địa**

Những quy định về phương tiện thủy nội địa được sửa đổi, bổ sung trong Dự thảo gồm:

a) Mở rộng đối tượng không phải đăng ký:

- Theo quy định của Luật năm 2004, phương tiện thuộc không phải đăng ký là: phương tiện thô sơ có trọng tải toàn phần dưới 1 tấn hoặc có sức chở dưới 5 người hoặc bè;

- Theo quy định như Dự thảo, phương tiện không phải đăng ký: phương tiện không có động cơ trọng tải toàn phần đến 15 tấn; có sức chở đến 12 người, phương tiện có động cơ tổng công suất máy chính đến 15 sức ngựa không chở người, phương tiện có động cơ tổng công suất máy chính dưới 5 sức ngựa có sức chở dưới 5 người hoặc bè.

Việc mở rộng đối tượng phương tiện không phải đăng ký như Dự thảo làm tăng số lượng phương tiện không thuộc diện đăng ký từ khoảng hơn 200.000 chiếc, chủ yếu là phương tiện loại nhỏ có trọng tải toàn phần dưới 15 tấn ( từ 300.000 chiếc hiện nay lên hơn 500.000 chiếc). Việc quy định cho 200.000 phương tiện hiện nay không phải đăng ký sẽ có tác động:

- Giảm bớt thủ tục hành chính, giảm chi phí về tài chính, nhân lực, thời gian cho Nhà nước;

- Chủ phương tiện sẽ tiết kiệm được thời gian, chi phí, công sức để làm thủ tục xin đăng ký, mặc dù loại phương tiện này đã được miễn lệ phí trước bạ (theo quy định tại Nghị định số 80/2008/NĐ-CP ngày 29/7/2008 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 176/1999/NĐ-CP ngày 21 tháng 12 năm 1999 và Nghị định số 47/2003/NĐ-CP ngày 12 tháng 5 năm 2003 của Chính phủ về lệ phí trước bạ);

- Loại trừ được loại phương tiện không được đăng ký theo luật định. Vì thực tế, loại phương tiện này khó có thể đăng ký được đầy đủ, do thiếu hồ sơ;

b) Đối với phương tiện thuộc diện phải đăng kiểm đều phải có giấy chứng nhận bảo hiểm trách nhiệm dân sự.

Nghĩa vụ mua bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ phương tiện theo quy định hiện nay chỉ áp dụng đối với người kinh doanh vận tải hàng hoá dễ cháy, dễ nổ trên đường thủy nội địa phải mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự của người kinh doanh vận tải đối với người thứ ba; người kinh doanh vận tải hành khách phải mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự của người kinh doanh vận tải đối với hành khách. Có nghĩa là người kinh doanh vận tải sử dụng phương tiện không chở hàng hoá dễ cháy, dễ nổ; không vận tải hành khách thì không phải mua bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự.

Quy định như Dự thảo Luật sẽ tác động:

- Số lượng chủ phương tiện tham gia bảo hiểm trách nhiệm dân sự bắt buộc tăng lên;

- Trách nhiệm cộng đồng sẽ nâng cao và khi gặp phải rủi ro thì chính chủ phương tiện sẽ được tạo điều kiện hỗ trợ nhiều nhất.

c) Về niên hạn sử dụng phương tiện

Việc giao Chính phủ quy định niên hạn sử dụng của phương tiện sẽ có tác động:

- Chủ phương tiện sẽ phải tăng mức chi phí đầu tư đóng phương tiện, do không được khai thác lâu dài như hiện nay;

- Bảo đảm an toàn và bảo vệ môi trường.

**10. Sửa đổi, bổ sung quy định về thuyền viên, người lái phương tiện**

a) Sửa đổi “bằng” thành “Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn”

Việc thay đổi này sẽ phát sinh chi phí in Giấy chứng nhận, chi phí cấp đổi. Tuy nhiên, chi phí này không cao, tại thời điểm năm 2012, giá in một phiôi bằng là 7.000 đồng, lệ phí cấp một bằng là 5.000 đồng tổng cộng chi phí cấp một bằng là 12.000 đồng. Để thống nhất quản lý, cần thay đổi khoảng 150.000 bằng thì chi phí khoảng gần 2 tỷ. Chi phí này không quá lớn.

Chuyển đổi từ tên “bằng” sang tên gọi “Giấy chứng nhận” cho phù hợp với các quy định của Luật khác (Bộ luật Hàng hải Việt Nam, Luật Giao thông đường bộ, Luật Giáo dục) và thông lệ quốc tế.

b) Bổ sung Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn thuyền trưởng hạng tư.

Việc bổ sung quy định Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn thuyền trưởng hạng tư là nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho người hành nghề có cơ hội được học tập, đào tạo nghề với mức chi phí, thời gian hợp lý so với điều kiện thực tế. Đồng thời đây cũng là quy định mang tính luật hóa “bằng thuyền trưởng hạng ba hạn chế” đang được quy định trong Thông tư của Bộ trưởng.

**11. Kháng nghị đường thủy nội địa**

Bổ sung quy định về kháng nghị ĐTNĐ là góp phần bảo vệ quyền và lợi ích hợp pháp cho chủ phương tiện, chủ tàu và những người có lợi ích liên quan.

Việc quy định về kháng nghị ĐTNĐ sẽ phát sinh thủ tục tại các cơ quan có thẩm quyền xác nhận việc trình kháng nghị ĐTNĐ.

## **12. Vận tải đường thủy nội địa**

Về vận tải ĐTNĐ trong Dự thảo Luật có những bổ sung:

- a) Điều kiện kinh doanh vận tải ĐTNĐ sẽ phải được quy định cụ thể;
- b) Hợp đồng vận tải đa phương thức.

Vận tải đa phương thức là phương thức vận tải kết nối giữa các hình thức vận tải có nhiều ưu việt. Việc quy định hình thức vận tải kết nối này là nhằm tạo điều kiện cho các tổ chức, cá nhân có cơ sở pháp lý khi tham gia kinh doanh; đồng thời quyền và lợi ích sẽ được bảo đảm;

- c) Thuê phương tiện

Quy định thuê phương tiện, thuyền viên tạo cơ sở pháp lý cho chủ phương tiện, thuyền viên và người có nhu cầu thuê phương tiện, thuyền viên giao kết trong hợp đồng thuê phương tiện, thuyền viên. Hoạt động này trên thực tế vẫn đang diễn ra, tuy nhiên các điều khoản trong nội dung của hợp đồng giao kết thiếu yếu tố chuyên môn trong hoạt động giao thông đường thủy nội địa.

## **13. Cứu nạn, cứu hộ đường thủy nội địa**

a) Hoạt động cứu nạn là hoạt động mang tính nhân đạo. Hoạt động này trên thực tế đã và đang được thực hiện mỗi khi có tai nạn xảy ra. Tuy nhiên chưa có những quy định cụ thể, nên việc cứu nạn thường được xem là trách nhiệm của cơ quan nhà nước có liên quan.

b) Cứu hộ là dịch vụ trên ĐTNĐ xuất hiện ngày càng nhiều, đặc biệt là nhu cầu đối với phương tiện mắc cạn, vượt lũ. Việc điều chỉnh hoạt động này trong Luật sẽ hạn chế được những tranh chấp trong việc cứu hộ.

Thực tế hiện nay, lực lượng cứu nạn, cứu hộ trên ĐTNĐ còn rất mỏng, chủ yếu là do sự chủ động ứng cứu tại chỗ của chủ phương tiện, thuyền viên. Không những thiếu về lực lượng, thiết bị phòng chống, cứu chữa cũng còn hạn chế. Việc quy định bổ sung trong Dự thảo Luật về cứu nạn, cứu hộ sẽ tạo cơ sở pháp luật để các cơ quan nhà nước, các tổ chức, cá nhân quan tâm tổ chức lực lượng, đầu tư phương tiện, thiết bị phục vụ cho công tác cứu nạn, cứu hộ trên ĐTNĐ. Đặc biệt trên môi trường sông, nước việc ứng cứu luôn gặp khó khăn.

## **14. Nội dung quản lý nhà nước về giao thông ĐTNĐ.**

Bổ sung quy định này làm cơ sở để Chính phủ, các Bộ, ngành, địa phương có liên quan triển khai thực hiện trách nhiệm của mình trong việc bảo đảm trật tự, an toàn giao thông; bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông và quy hoạch, đầu tư phát triển giao thông vận tải.



## **15. Tuân tra, kiểm soát của cảnh sát đường thủy**

Lực lượng Cảnh sát đường thủy đã được đề cập tại khoản 3 Điều 99 của Luật GTĐTND, tuy nhiên, chưa đầy đủ. Ngoài ra, cần huy động thêm các lực lượng khác tham gia tuần tra kiểm soát hoạt động giao thông đường thủy nội địa, tương tự như đã quy định trong Luật Giao thông đường bộ. Vì vậy, đề nghị bổ sung quy định này trong Dự thảo Luật.

### **III. ĐÁNH GIÁ TỔNG QUAN**

Dự thảo Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa khi được Quốc hội thông qua, sẽ có những tác động:

#### **1. Những tác động tích cực**

a) Sẽ giải quyết được những bất cập trong Luật Giao thông đường thủy nội địa, đó là:

- Mọi hoạt động khai thác giao thông trên sông, kênh, rạch, hồ, đầm, phá, vụng, vịnh trên đường thủy nội địa đã được tổ chức quản lý và sông, kênh, rạch chưa được quản lý, vùng nước từ mép luồng đến mép bờ đều được điều chỉnh bởi pháp luật chuyên ngành. Từ đó, các cơ quan quản lý nhà nước, cơ quan quản lý chuyên ngành, các tổ chức, cá nhân tham gia quản lý, khai thác hoặc có liên quan đến giao thông đường thủy nội địa đều thống nhất tuân theo quy định của pháp luật về giao thông đường thủy nội địa;

- Những quy định của Luật Giao thông đường thủy nội địa không phù hợp với thực tế (nồng độ cồn trong máu của người làm việc trên phương tiện), không còn phù hợp với điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên hoặc có xung đột với pháp luật chuyên ngành khác cần phải điều chỉnh sẽ được giải quyết;

b) Hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước sẽ được tăng cường, thể hiện qua một số nội dung bổ sung về quản lý nhà nước; công tác cải cách thủ tục hành chính sẽ được quan tâm và điều chỉnh theo hướng đơn giản và tiết kiệm. Kết quả này sẽ được thể hiện bằng các văn bản quy phạm pháp luật hướng dẫn thi hành;

c) Việc sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa sẽ tạo sự phát triển thị trường vận tải thủy nội địa; vận tải thủy nội địa sẽ có cơ hội để thể hiện tính ưu việt, thông qua hình thức vận tải đa phương thức, vận tải ven biển. Các thành phần kinh tế tham gia vận tải thủy nội địa sẽ có nhiều cơ hội hơn để đầu tư cho hoạt động kinh doanh này. Vận tải thủy được cạnh tranh lành mạnh sẽ phát triển bền vững.

d) Dự thảo Luật có nhiều quy định bổ sung để điều chỉnh hoạt động thực tiễn đang diễn ra như: cứu nạn, cứu hộ trên đường thủy nội địa... Sự bổ sung này

sẽ hạn chế được những tranh chấp, thậm chí là gây mất trật tự, an toàn trên đường thủy nội địa đến mức vi phạm pháp luật hình sự;

đ) Những nội dung sửa đổi, bổ sung trong Dự thảo Luật đều hướng đến mục tiêu bảo đảm an toàn giao thông, hạn chế thiệt hại do tai nạn giao thông gây nên, từ hoạt động phòng ngừa, đến khâu giải quyết, xử lý hậu quả và đặc biệt công tác bảo vệ môi trường đường thủy nội địa.

Việc triển khai thực hiện Luật sửa đổi, bổ sung sẽ không gây xáo trộn trong hoạt động sản xuất, kinh doanh của các tổ chức, cá nhân; không ảnh hưởng lớn đến hoạt động quản lý nhà nước về giao thông đường thủy nội địa.

## 2. Tác động tiêu cực

- Sẽ phải xây dựng, ban hành nhiều văn bản quy phạm pháp luật hướng dẫn thực hiện;

- Một số văn bản quy phạm pháp luật hướng dẫn thi hành Luật Giao thông đường thủy nội địa phải được sửa đổi, bổ sung;

- Ủy ban nhân dân cấp tỉnh phát sinh nhiệm vụ quản lý phương tiện không thuộc diện đăng ký với số lượng phương tiện lớn;

- Tuy không nhiều nhưng Nhà nước phải tăng chi phí để giải quyết những thay đổi, như cấp đổi Giấy chứng nhận khả năng chuyên môn của thuyền viên; giấy chứng nhận đăng ký, đăng kiểm phương tiện; chủ phương tiện phải tăng chi phí để mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự.

Tuy nhiên, so sánh giữa những điểm tiến bộ và những khó khăn phát sinh thì điểm tiến bộ vẫn là cơ bản.

Trên đây là Báo cáo đánh giá tác động những nội dung sửa đổi, bổ sung của Dự thảo Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa. / *Minh*

### Nơi nhận:

- Văn phòng Chính phủ;
- Các Bộ, ngành;
- UBND các tỉnh, TP trực thuộc TW;
- Thứ trưởng Trương Tấn Viên;
- Phòng Thương mại và công nghiệp VN;
- Các Cục: ĐTNĐVN, ĐKVN;
- Lưu: VT, PC (viet).

**BỘ TRƯỞNG**  
  
*Minh*  
**Đình La Thăng**