**BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**

**MỤC LỤC**

**CÁC NỘI DUNG TRẢ LỜI KIẾN NGHỊ DOANH NGHIỆP   
TẠI HỘI NGHỊ THỦ TƯỚNG VỚI DOANH NGHIỆP 2016**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **STT** | **NỘI DUNG (42 câu)** | **TRANG** |
| I | LĨNH VỰC ĐƯỜNG BỘ | 1 |
| I.A | BOT, phí, lệ phí (5 nội dung) | 1 |
| I.B | Nghị định 86 (8 nội dung) | 7 |
| II | LĨNH VỰC HÀNG HẢI (14 nội dung) | 12 |
| II.14 | **Phụ cước đường biển** | 16 |
| III | LĨNH VỰC ĐĂNG KIỂM, KHOA HỌC - CÔNG NGHỆ, MÔI TRƯỜNG (7 nội dung) | 18 |
| IV | CÁC KIẾN NGHỊ KHÁC (8 nội dung) | 25 |

**BỘ GTVT - CÁC NỘI DUNG TRẢ LỜI KIẾN NGHỊ DOANH NGHIỆP (42 nội dung)**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **TT** | **NỘI DUNG** | **TRẢ LỜI** |
| **I** | **LĨNH VỰC ĐƯỜNG BỘ** |  |
| **I.A** | **BOT, PHÍ, LỆ PHÍ** | **5 nội dung** |
| **1** | Đề nghị Bộ GTVT xem xét lại phí đường bộ hiện nay quá cao, ví dụ: đoạn đường từ Thái Bình đi Hà Nội chỉ có 105 km mà có tới 4 trạm thu phí; có đoạn vừa mới đầu tư phủ thêm lớp nhựa nhưng vẫn thu phí cao như trạm Pháp Vân – Cầu Giẽ mức phí 45.000 đ đối với xe 9 chỗ ngồi trở xuống làm cho chi phí của doanh nghiệp vốn đã cao nay lại càng cao hơn | 1. Về việc doanh nghiệp cho rằng chi phí đường bộ quá cao:  - Việc xác định mức phí hiện nay được Chính phủ giao cho Bộ Tài chính chủ trì. Hiện Bộ Tài chính đã ban hành Thông tư 159/2013/TT-BTC ngày 14/11/2013 , theo đó mức phí được xác định cụ thể thống nhất trên toàn quốc cho các loại xe. Ví dụ xe con dưới 12 ghế ngồi, xe tải có tải trọng dưới 2 tấn khung mức phí: 15.000 -:- 52.000 đồng/vé/lượt...  - Đối với đường cao tốc được thực hiện thu phí theo hình thức thu phí kín, thu theo chiều dài đoạn đường mà xe tham gia trên tuyến cao tốc (đường ô tô cao tốc Hà Nội - Hảỉ Phòng, đường cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây theo mức phí 2.000 đồng/xe tiêu chuẩn/km, cao tốc Giẽ - Ninh Bình 1500 đồng/xe tiêu chuẩn/km…).  2. Liên quan đến tuyến đường từ Hà Nội đi Thái Bình  a. Thực tế trên tuyến đường này có nhiều phương án lựa chọn:  - Từ Hà Nội - Cầu Giẽ - Nút giao Liên Tuyền - Quốc lộ 21 (Phủ Lý - Mỹ Lộc) - Quốc lộ 10 - Thái Bình: Chi phí trả phí là 125 nghìn đồng/xe con tại các trạm thu phí trên tuyến cao tốc Pháp Vân - Cầu Giẽ, cao tốc Cầu Giẽ - Ninh, QL21 và QL10.  - Từ Hà Nội - Phủ Lý (theo QL1 cũ) - QL21 cũ - QL10 - Thái Bình: Chi phí trả phí là 30 nghìn đồng/xe con tại trạm thu phí QL10.  - Từ Hà Nội - Quốc lộ 5 - Quốc lộ 39 - Thái Bình: Chi phí trả phí là 30 nghìn đồng/xe con tại trạm thu phí QL5.  b. Đối với tuyến đường Pháp Vân - Cầu Giẽ:  - Đây là tuyến giao thông huyết mạch cửa ngõ phía Nam kết nối Thành phố Hà Nội với các tỉnh phía Nam và khu vực lân cận. Tuyến đường được xây dựng và đưa vào khai thác từ năm 2002 với quy mô đường cấp I đồng bằng đã xuống cấp nghiêm trọng, ảnh hưởng lớn đến khả năng khai thác cũng như có nguy cơ mất an toàn giao thông; là một phần của đường Quốc lộ 1 trùng với đường cao tốc Bắc Nam đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt (tại Quyết định 140/QĐ-TTg ngày 21/01/2010 và Quyết định số 356/QĐ-TTg ngày 25/02/2013), sẽ được hoàn thành đầu tư xây dựng vào năm 2018.  - Dự án đã được Thủ tướng Chính phủ đồng ý (tại văn bản số 8012/VPCP-KTN ngày 24/9/2013) với tổng chiều dài khoảng 30km. Giai đoạn 1 nâng cấp đường hiện hữu thành đường cao tốc quy mô 4 làn xe cơ giới, 2 làn dừng xe khẩn cấp. Giai đoan 2 đầu tư mở rộng thêm 2 làn xe cơ giới và hoàn thiện đường gom 2 bên; Tổng mức đầu tư (TMĐT) dự án là 8.475 tỷ đồng, trong đó giai đoạn 1 TMĐT là 1.957 tỷ đồng; giai đoạn 2 TMĐT là 6.518 tỷ đồng; Thời gian xây dựng: Giai đoạn 1 triển khai đầu tư Quý IV/2013 và hoàn thành năm 2015; giai đoạn 2 hoàn thành vào năm 2023; Thời gian kinh doanh, chuyển giao công trình: 24,5 năm.  - Dự án sau khi nâng cấp hoàn thành giai đoạn 1 sẽ áp dụng hình thức thu phí kín, như các tuyến đường cao tốc khác tại Việt Nam. Mức phí áp dụng là 1.500 đồng/Km/PCU, mức phí trên được tính toán theo các quy định của pháp luật và đảm bảo tính khả thi về phương án tài chính của Dự án. Mức phí này được tính toán áp dụng cho cả giai đoạn 2 sau khi hoàn chỉnh 6 làn xe.  c. Đối với tuyến đường Giẽ - Ninh Bình:  - Tuyến này được đầu tư xây dựng theo quy mô cao tốc với tổng chiều dài khoảng 56 km, mặt cắt ngang cho 6 làn xe, tốc độ xe chạy thiết kế từ 100 đến 120 km/h và thực hiện theo hình thức thu phí kín. Mức phí áp dụng là 1.500 đồng/Km/PCU, mức phí trên được tính toán theo các quy định của pháp luật và đảm bảo tính khả thi về phương án tài chính của Dự án.  ***Từ Thái Bình - Hà Nội là tuyến cao tốc dài 104 km có 4 trạm thu phí từ Pháp Vân - Ninh Bình được vận hành thu phí theo hình thức thu phí kín như nói trên với mức phí 1.500 đồng/Km/PCU. Do vậy, đầu tuyến đến cuối tuyến và các vị trí lối rẽ ngang đều có trạm thu phí. Việc đặt các trạm thu phí không phụ thuộc vao lý trình và cự ly trên tuyến cao tốc. Nếu đi theo QL21 hoặc QL5 thì chỉ có 01 trạm thu phí với mức phí 30000 đồng/vé/lượt.*** |
| **2** | - Cần xem xét lại giá cước vận tải cho tuyến đường cao tốc Hà Nội – Hải Phòng, mức phí áp dụng cho toàn tuyến hiện nay là quá cao, ảnh hưởng lớn tới chi phí doanh nghiệp, đặc biệt là các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận tải.  - Các doanh nghiệp mong muốn cần có sự minh bạch: công khai làm bao nhiều tiền /1km? Được thu phí bao nhiêu năm? Giá cước thu phí cụ thể bao nhiêu năm sẽ thu hồi đủ vốn của nhà đầu tư.  - Có thể tính toàn phí theo “độ co giãn của giá cả” để đưa ra mức phí hợp lý. | a. Về việc doanh nghiệp cho rằng chi phí đường bộ quá cao:  - Việc xác định mức phí hiện nay được Chính phủ giao cho Bộ Tài chính chủ trì. Hiện Bộ Tài chính đã ban hành Thông tư 159/2013/TT-BTC ngày 14/11/2013 , theo đó mức phí được xác định cụ thể thống nhất trên toàn quốc cho các loại xe. Ví dụ xe con dưới 12 ghế ngồi, xe tải có tải trọng dưới 2 tấn khung mức phí: 15.000 -:- 52.000 đồng/vé/lượt...  - Đối với đường cao tốc được thực hiện thu phí theo hình thức thu phí kín, thu theo chiều dài đoạn đường mà xe tham gia trên tuyến cao tốc (đường ô tô cao tốc Hà Nội - Hải Phòng, đường cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây theo mức phí 2.000 đồng/xe tiêu chuẩn/km, cao tốc Giẽ - Ninh Bình 1500 đồng/xe tiêu chuẩn/km…).  - Về thẩm quyền xây dựng mức phí: Để thực hiện đầu tư dự án cao tốc Hà Nội - Hải Phòng, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành một số cơ chế, chính sách thí điểm tại các Quyết định 1621/QĐ-TTg ngày 29/11/2007, số 938/QĐ-TTg ngày 01/7/2009 và số 746/QĐ-TTg ngày 29/5/2015, theo đó Tổng Công ty Phát triển hạ tầng và Đầu tư tài chính Việt Nam (VIDIFI) là Chủ đầu tư dự án được quyền quyết định các nội dung:  + Quyết định mức thu phí Dự án theo từng thời kỳ, để đảm bảo hoàn vốn (Quyết định 1621/QĐ-TTg ngày 29/11/2007);  + Thu phí Quốc lộ 5 theo quy định tại Thông tư 159/2013/TT-BTC ngày 14/11/2013 của Bộ Tài chính (Quyết định số 746/QĐ-TTg ngày 29/5/2015);  Như vậy, thẩm quyền xây dựng mức phí là của VIDIFI.  b. Về mức phí:  - Theo lộ trình do VIDIFI đã xây dựng để đảm bảo tính khả thi của phương án tài chính Dự án và xác định trên cơ sở mức độ phục vụ, so sánh tương đồng với các tuyến cao tốc khác đang khai thác trên toàn quốc.  - Dự án cao tốc Hà Nội - Hải Phòng tổng chiều dài 105km. thác thác với vân tốc 120km/h đạt chuẩn cao tốc hạng A, 6 làn xe, TMĐT theo Nghị quyết số 141210.01/NQ-HĐQT ngày 10/12/2014 của VIDIFI là 45.487 tỷ đồng (XL 29.025 tỷ đồng, suất đầu tư 276 tỷ/km), thời gian hoàn vốn 30 năm, nhà nước hỗ trợ (3700 tỷ GPMB, Khu công nghiệp dọc dự án khoảng 8.000 tỷ, cho vay lại 300 triệu USD). Mức phí sẽ căn cứ các dự án tương tự đã thực hiện (đường ô tô cao tốc Hà Nội - Hảỉ Phòng theo mức phí 2.000 đồng/xe tiêu chuẩn/km từ 01/01/2016, tương tự mức phí đường cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây). Song song với đoạn tuyến là QL5 vẫn phục vụ đi lại kết nối Hà Nội - Hải Phòng với mức phí là 450000đ/xe nằm trong khung Thông tư 159/2013/TT-BTC ngày 14/11/2013 của Bộ Tài chính.  c. Về nội dung doanh nghiệp mong muốn cần có sự công khai, minh bạch dự án:  Việc công bố thông tin về dự án đầu tư BOT được thực hiện theo đúng quy định của Chính phủ tại các Nghị định về quản lý đầu tư theo hình thức PPP và Thông tư hướng dẫn của Bộ Kế hoạch và Đầu tư. Tuy nhiên, để công khai nhiều hơn nữa các thông tin (doanh thu, TMĐT, thời gian hoàn vốn…) đến nhân dân, các tổ chức, doanh nghiệp, Bộ GTVT đã chủ động xây dựng trang WEB để công khai, minh bạch các thông tin về dự án, đáp ứng nhu cầu của người dân và các tổ chức chính trị - xã hội.  d. Việc có thể tính toán phí theo “độ co giãn của giá cả” để đưa ra mức phí hợp lý:  Tùy theo từng dự án, Bộ Giao thông vận tải và Nhà đầu tư đã tính toán và cam kết lộ trình điều chỉnh tăng mức thu phí 3 năm 1 lần (thực hiện lộ trình tăng phí theo Thông tư 159/2013/TT-BTC ngày 14/11/2013); mức tăng có dự án 9%, có dự án 15%, một số dự án ở mức 18%. Lộ trình điều chỉnh tăng mức phí căn cứ các yếu tố như: chi phí duy tu, bảo trì hàng năm, trung tu định kỳ 5 năm/1 lần, đại tu định kỳ 12 năm/1 lần; biến động chỉ số giá; cam kết với bên cho vay... Tuy nhiên, vẫn phải đảm bảo nguyên tắc lợi ích mang lại cho người sử dụng phải lớn hơn so với mức phí mà tổ chức, cá nhân tham gia đóng góp. |
| **3** | Phí vê giao thông đường bộ cần điều chỉnh. Thực tế, việc thu phí GTĐB còn nhiều bất hợp lý, vẫn còn tình trạng các trạm thu phí đang hoạt động vi phạm pháp luật, như đặt địa điểm trạm thu phí không đúng, khoảng cách giữa các trạm thu phí chưa tuân thủ theo quy định của nhà nước; hệ thống đường giao thông mới xây xong đã bị xuống cấp hư hỏng … việc thu phí theo đầu phương tiện với hình thức thu qua đăng kiểm cùng với mức thu chưa căn cứ vào thực tế sẽ làm cho doanh nghiệp vô cùng khó khăn, cần được xem xét lại. | - Mức thu phí các phương tiện tham gia giao thông ở tất cả các dự án BOT hiện nay đều nằm trong khung mức phí quy định tại Thông tư số 159/2013/TT-BTC ngày 14/11/2013 của Bộ Tài chính (hay trước đây là Thông tư số 90/2004/TT-BTC ngày 07/9/2004 của Bộ Tài chính) và dự kiến 03 năm Bộ Tài chính xem xét trên cơ sở chỉ số giá tiêu dùng để quy định. Các Hợp đồng BOT hiện nay chỉ xây dựng phương án tạm thời làm cơ sở ký kết Hợp đồng BOT với Nhà đầu tư. Thực tế điều chỉnh mức phí một lần phù hợp với quy định của Thông tư số 159/2013/TT-BTC.  - Về trạm thu phí: Về khoảng cách các trạm thu phí, việc đặt các trạm thu phí là tuân thủ quy định (Theo 159/2013/TT-BTC thì khoảng các trạm thu phí ≥ 70km; trường họp <70km thì phải thống nhất với Bộ Tài chính và địa phương) các trạm thu phí <70 km đều phải thống nhất với địa phương và Bộ Tài chính. Bộ GTVT đã báo cáo Thủ tướng Chính phủ chi tiết về hiện trạng cũng như quy hoạch vị trí trạm thu phí dự kiến (Tờ trình số 9921/TTr-BGTVT ngày 30/7/2015). Theo đó, trên các tuyến quốc lộ có 86 trạm thu phí, gồm 51 trạm đang thu phí và 35 trạm chưa thu thuộc các dự án đang đầu tư. Về khoảng cách đến trạm liền kề trên cùng tuyến đường, có 53 trạm (chiếm 62%) có khoảng cách >70km, có 9 trạm (chiếm 10%) có khoảng cách 60-70 km, còn lại 24 trạm (chiếm 28%) có khoảng cách <60km; trong số 24 trạm thu phí không đảm bảo khoảng cách, có 18 trạm do phải tránh khu đông dân cư, khu đô thị và giảm khối lượng GPMB nên có khoảng cách với trạm liền kề < 70km và 06 trạm đã đàm phán xóa bỏ hoặc dịch chuyển.  - Tại Tờ trình số 9921/TTr-BGTVT về quy hoạch trạm thu phí, Bộ GTVT đã đề nghị Chính phủ giao Bộ Tài chính ban hành các tiêu chí về trạm thu phí và mức phí (sửa đổi Thông tư số 159/2013/TT-BTC) theo hướng trước khi đặt trạm thu phí và xác định mức phí phải có đánh giá sức chi trả của người dân, đồng thời xác định tổng lợi ích mang lại cho người sử dụng tuyến đường khi được nâng cấp so với tuyến đường chưa được nâng cấp trong năm và tổng lợi ích này không được vượt quá số phí người sử dụng đường phải nộp trong năm. Đề nghị Thủ tướng Chính phủ sớm chỉ đạo Bộ Tài chính ban hành quy định liên quan đến trạm thu phí và mức phí để đảm bảo tính công khai, minh bạch, hài hòa lợi ích Nhà nước - Nhà đầu tư - Người sử dụng. |
| **4** | Đầu tư hạ tầng bằng BOT đã phát huy hiệu quả tốt, nhưng làm với bất cứ giá nào, trái quy định về phân bổ các trạm thu phí, nâng mức phí vượt quá mức thu nhập của người dân đã ảnh hưởng đến giá thành vận tải và gây bức xúc cho cộng đồng. Nên thay đổi bằng cách chuyển dần BOT thành PPP đề nhà nước, nhân dân kiểm soát được “suất đầu tư”, minh bạch hóa về giá thành đầu tư, phân khúc đầu tư tăng trưởng GDP. | - Hình thức đầu tư đối tác công tư (PPP) là một trong những giải pháp tất yếu đã được xác định tại Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 16/01/2012 của Ban Chấp hành Trung ương Khóa XI, cũng như những Nghị quyết của Chính phủ trong các phiên họp đầu năm gần đây.  - Trong điều kiện ngân sách hiện nay, việc bố trí vốn tham gia của nhà nước trong các dự án BOT là rất khó khăn, Chính phủ đã xây dựng các quy định đảm bảo việc đầu tư BOT là một trong các hình thức PPP tuân thủ theo quy định phát luật.  - Trong quá trình triển khai các dự án, Bộ GTVT đã tuân thủ các quy định hiện hành về quản lý đầu tư: chủ trương đầu tư đều lấy ý kiến của các địa phương, các Bộ, ngành; quá trình đàm phán Hợp đồng, cấp Giấy chứng nhận đầu tư cũng đều có sự tham gia thẩm định của các địa phương và các Bộ, ngành nên chưa thấy có sự không minh bạch. Tuy nhiên, Bộ GTVT cũng nhận thấy có một bộ phận người dân chưa tiếp cận được các thông tin liên quan đến các dự án. Để thông tin rộng rãi hơn đến tất cả mọi người dân, Bộ GTVT đang xây dựng trang WEB riêng để công khai các thông số chủ yếu của dự án đầu tư theo hình thức PPP cho người dân quan tâm, giám sát. Trong đó, sẽ công khai minh bạch suất đầu tư, mức phí, thời gian hoàn vốn các dự án. |
| **5** | **Công ty TNHH Văn Minh – Đường Mai Thúc Loan, Cửa Lò, Nghệ An (trang 36)**  - Hoạt động của ngành vận tải đường bộ nói chung và vận tải hành khách bằng đường bộ nói riêng đang gặp nhiều khó khăn. Thời gian gần đây, việc thành lập trạm thu phí BOT mới và tăng phí đường bộ đã gia tăng chi phí đáng kể, tăng thêm khó khăn cho doanh nghiệp vận tải.  Kiến nghị Thủ tướng Chính phủ, Bộ GTVT xem xét điều chỉnh giảm mức phí đường bộ hiện nay và số lượng trạm thu phí trên các quốc lộ giúp doanh nghiệp bớt khó khăn. | - Việc xác định mức phí hiện nay được Chính phủ giao cho Bộ Tài chính quy định. Bộ Tài chính đã ban hành khung mức phí chung thống nhất trong toàn quốc tại Thông tư số 159/2013/TT-BTC ngày 14/11/2013, ví dụ xe con dưới 12 ghế ngồi và xe tải có trọng tải dưới 2 tấn là 15.000-52.000 đồng/lượt. Đối với từng trạm cụ thể để hoàn vốn đầu tư cho dự án cụ thể, mức phí được căn cứ vào tổng mức đầu tư của dự án, lưu lượng xe qua trạm, tình hình kinh tế xã hội của địa phương nơi đặt trạm để quy định cụ thể mức phí, nhưng đều không vượt mức khung quy định chung và đều được Bộ Tài chính ban hành Thông tư riêng cho từng trạm thu phí, thực tế mức thu phí các trạm hiện nay đều thấp hơn mức tối đa do Bộ Tài chính ban hành tại Thông tư số 159/2013/TT-BTC năm 2013, ví dụ đối với xe con dưới 12 ghế ngồi và xe tải có trọng tải dưới 2 tấn đa số từ 30.000-35.000 đồng/lượt chỉ bằng 58-67% mức tối đa (52.000 đồng) được Bộ Tài chính ban hành.  - Trong những năm vừa qua, nguồn lực đầu tư công hạn hẹp, nhiều dự án phải tạm dừng, giãn tiến độ theo Nghị quyết số 11/NQ-CP ngày 24/02/2011 của Chính phủ. Nhiều dự án quan trọng, cấp bách đều không thể cân đối được nguồn vốn nhà nước để đầu tư. Trong bối cảnh đó, nhằm thực hiện thành công Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 16/01/2012 nghị quyết hội nghị lần thứ tư Ban chấp hành trung ương khóa XI về xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ nhằm đưa nước ta cơ bản trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại vào năm 2020, ngành GTVT đã kêu gọi đầu tư tư nhân để triển khai đầu tư nhiều dự án quan trọng cấp bách, do vậy Bộ GTVT và các Địa phương đã phải thành lập các trạm thu phí sử dụng đường bộ để hoàn vốn cho các Nhà đầu tư đã thực hiện các dự án BOT. Hiện nay, trên toàn hệ thống quốc lộ có 55 trạm thu phí đang thu để hoàn vốn cho các dự án BOT. Việc triển khai các dự án theo hình thức BOT là phù hợp với các quy định pháp luật, được Đảng và Nhà nước khuyến khích đầu tư. Các tuyến đường được đầu tư nâng cấp, xây dựng mới đã mang lại nhiều lợi ích do rút ngắn được thời gian vận chuyển hàng hóa và hành khách; tiết kiệm nhiên liệu; giảm chi phí sửa chữa, khấu hao phương tiện; lợi ích mang lại cho người sử dụng lớn hơn so với mức phí người sử dụng phải đóng. |
| **I.B** | **ĐIỀU KIỆN KINH DOANH VẬN TẢI VÀ DỊCH VỤ HỖ TRỢ VẬN TẢI ĐƯỜNG BỘ (NGHỊ ĐỊNH 86)** | **8 nội dung** |
| **1** | Theo quy định của Bộ GTVT về việc vận tải hành khách theo hợp đồng thì đơn vị vận tải phải gửi Hợp đồng (qua email) cho Sở GTVT theo dõi. Đây là điều kiện kinh doanh quy định chưa hợp lý vì số lượng HĐ thuê bao vận chuyển hành khách thực hiện trong cả tỉnh rất nhiều, Sở không thể quản lý hết trên phạm vi toàn tỉnh, chỉ thực hiện đối với các doanh nghiệp có đăng ký kinh doanh, ngoài ra đối với xe cá nhân hợp đồng thuê bao thì không thể quản lý được. Mặt khác cũng chưa thể hiện rõ nội dung yêu cầu theo dõi báo cáo của doanh nghiệp qua email cho cơ quan quản lý nhà nước.  Kiến nghị ngành GTVT rà soát lại các điều kiện kinh doanh đã quy định trong lĩnh vực này để bãi bỏ. | Hiện nay việc đưa ra các giải pháp để giải quyết tình trạng xe hợp đồng trá hình, xe dù bến cóc đang được dư luận xã hội và người dân quan tâm. Nội dung quy định này nhằm quản lý chặt chẽ đối với hoạt động kinh doanh vận tải khách theo hợp đồng. Việc gửi thông tin về hợp đồng được thực hiện đơn giản thông qua email từ các đơn vị kinh doanh vận tải. Hiện nay Bộ Giao thông vận tải đang xây dựng phần mềm quản lý để các Sở GTVT có thể khai thác hiệu quả thông tin thông báo của xe hợp đồng, so sánh với thông tin thực hiện của xe do Thiết bị giám sát hành trình cung cấp để có thể tăng cường quản lý, xử lý vi phạm nếu có. |
| **2** | Theo Nghị định 86/2014/NĐ-CP ngày 10/9/2014 Quy định về việc Hợp tác xã đóng Bảo hiểm cho lái xe là không khả thi, do các xã viên của HTX là các chủ phương tiện, còn lái xe thì hầu hết là thực hiện hợp đồng khoán việc với chủ phương tiện. Đề nghị bãi bỏ quy định này. | Bộ Luật lao động đã có quy định người lao động phải ký hợp đồng và được đóng bảo hiểm theo quy định.  Nghị định 86 không quy định mới, chỉ nhắc lại nội dung này đảm bảo việc thực hiện quy định của Bộ Luật lao động.  Trong quá trình xây dựng Dự thảo Nghị định sẽ tiếp tục nghiên cứu nội dung này. |
| **3** | Nhờ sự chỉ đạo quyết liệt của Chính phủ, hạ tầng giao thông được nâng cao góp phần nâng cao chất lượng vận tải hành khách, hàng hóa; thúc đẩy phát triển kinh tế và hội nhập. Để phát triển bền vững, chúng tôi đề nghị cơ cấu lại tổ chức vận tải nhằm nâng cao năng lực quản lý, tài chính, phương tiện, cụ thể:  a) Không để hộ gia đình tham gia vận tải hành khách, hàng hóa chạy liên tỉnh kể cả xe hợp đồng, du lịch.  b) Chỉ có HTX và Doanh nghiệp mới được tham gia hoạt động liên tỉnh. Hộ gia đình muốn tham gia vận tải liên tỉnh phải thành lập HTX vận tải hoặc doanh nghiệp, phạm vi hoạt động theo quy mô của doanh nghiệp (không để một hộ gia đình có một chiếc xe có thể chở khách từ hồ Ba Bể vào tận Mũi Cà Mau..).  c) Cơ cấu lại ngành vận tải tương tự chương trình mục tiêu phát triển nông thôn mới bằng “Dồn điền đổi thửa”. Ngành ngân hàng đã sát nhập các ngân hàng yếu kém, hoặc mua lại giá trị bằng “không đồng”. | 1. Theo Luật GTĐB năm 2008, chỉ doanh nghiệp và Hợp tác xã mới được kinh doanh vận tải hành khách theo tuyến cố định, kinh doanh vận tải hàng hóa bằng công – ten – nơ. Hiện tại hoạt động kinh doanh vận tải đang thực hiện nghiêm quy định này theo đúng Luật và Nghị định hướng dẫn luật.   Đối với loại hình kinh doanh vận tải bằng xe ô tô theo hợp đồng và du lịch, theo Luật GTĐB quy định hộ kinh doanh được phép kinh doanh vận tải hợp đồng và du lịch. Việc thực hiện các hợp đồng vận tải do người có nhu cầu và đơn vị kinh doanh vận tải ký kết hợp đồng để vận chuyển. Do đó theo quy định hiện hành của Luật GTĐB và Luật Doanh nghiệp, Luật Đầu tư thì việc quy định “Không để hộ gia đình tham gia vận tải hành khách, hàng hóa chạy liên tỉnh kể cả xe hợp đồng, du lịch.” sẽ không phù hợp với Luật đã quy định. Đề nghị xem xét lại kiến nghị này.   1. Như đã nêu trên, theo Luật GTĐB năm 2008 chỉ doanh nghiệp và Hợp tác xã mới được kinh doanh vận tải hành khách theo tuyến cố định. Vì vậy nếu *Hộ gia đình muốn tham gia vận tải liên tỉnh phải thành lập HTX vận tải hoặc doanh nghiệp*. Nội dung này hiện đang được thực hiện. 2. Hiện tại ngành GTVT đang thực hiện tái cơ cấu vận tải và ý kiến đề xuất của Hiệp hội sẽ được nghiên cứu, tiếp thu phù hợp với quy định của các Luật liên quan. Vấn đề quy mô doanh nghiệp đã được Nghị định 86/2014/NĐ-CP của Chính phủ quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô đưa vào để triển khai thực hiện (quy mô về tổ chức bộ máy điều hành, bảo đảm ATGT, số lượng phương tiện, cự ly hoạt động…). |
| **4** | **Kiến nghị của Công ty 4 Oranges Co.,Ltd**  Kiến nghị tháo gỡ khó khăn đối với doanh nghiệp 100% vốn nước ngoài khi dùng xe ô tô vận chuyển hàng hóa trong phạm vi nội bộ (không kinh doanh vận tải) nhưng bị khó khăn vướng mắc bởi Nghị định 86 và Thông tư 63. | Bộ Giao thông vận tải đã báo cáo và được Chính phủ đồng ý tại Nghị quyết số 23/NQ-CP ngày 30/3/2016 về tháo gỡ khó khăn cho doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài trên 49%.  Bộ GTVT đã có văn bản số 4002/BGTVT-VT ngày 12/4/2016 gửi Sở GTVT Long An và Công ty 4 Oranges Co.,Ltd để hướng dẫn thực hiện cấp phù hiệu cho phương tiện, tháo gỡ khó khăn theo đúng Nghị quyết của Chính phủ.  Đồng thời Bộ GTVT đã có văn bản 4000/BGTVT-VT ngày 12/4/2016 gửi các Sở GTVT và Tổng cục Đường bộ Việt Nam để hướng dẫn, đôn đốc thực hiện thống nhất trong cả nước về tháo gỡ khó khăn cho doanh nghiệp theo đúng Nghị quyết số 23/NQ-CP ngày 30/3/2016 của Chính phủ. |
| **5** | **Về quản lý giá cước**  Giá cước vận tải ô tô không do nhà nước quy định phải để cho thị trường tự điều chỉnh, các đơn vị vận tải ô tô chỉ thực hiện kê khai giá cước với Sở Tài chính địa phương và thông báo công khai với khách hàng. Nhà nước không can thiệp quá sâu, không gây phiền hà cho doanh nghiệp khi thực hiện kê khai giá, không áp đặt và duyệt giá cước vận tải. Nhà nước không gắn việc kê khai giá để cản trở sự kinh doanh bình thường của đơn vị vận tải như: không cấp phép (phù hiệu) khi không kê khai lại giá. | Hiện nay, việc quản lý giá được thực hiện theo Luật giá; một trong những nguyên tắc quản lý giá bao trùm là Nhà nước thực hiện quản lý giá theo cơ chế thị trường; tôn trọng quyền tự định giá, cạnh tranh về giá của tổ chức, cá nhân sản xuất, kinh doanh theo quy định của pháp luật.  Theo quy định tại Điều 15 của Luật Giá thì: “Giá cước vận tải theo tuyến cố định, xe buýt, taxi và vận tải hàng hóa” không nằm trong danh mục hàng hóa, dịch vụ bình ổn giá. Giá cước vận tải ô tô được hình thành trên cơ sở cung cầu của thị trường.  Thông tư liên tịch số 152/2014/TTLT-BTC-BGTVT ngày 15/10/2014 của Liên Bộ Tài chính - Bộ GTVT hướng dẫn thực hiện giá cước vận tải bằng xe ô tô và giá dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ đã quy định việc xây dựng giá cước vận tải là do đơn vị vận chủ động và thực hiện kê khai giá, niêm yết giá. |
| **6** | **Về phát triển các sàn giao dịch vận tải**  Để giảm xe chạy rỗng, nâng cao hiệu quả vận tải, logistics, tạo sự minh bạch về giá cước, tạo điều kiện thuận lợi cho phát triển nhiều sàn vận tải.  Kiến nghị có cơ chế chính sách: tạo vốn cho sàn vận tải. Bắt buộc các chủ hàng có khối lượng hàng hóa, có cự ly vận chuyển xa trên 500km, sử dụng nguồn vốn ngân sách thuê vận tải pahri qua các sàn vận tải để đấu thầu, đấu giá. | Trong năm 2015, Bộ Giao thông vận tải đã nghiên cứu xây dựng quy chế hoạt động của Sàn và đang chỉ đạo và phối hợp với Công ty Hanel và Công ty TNHH Điện tử Vinh Hiển tiến hành xây dựng để đưa vào hoạt động thí điểm; đã tổ chức đoàn đi thăm quan học tập kinh nghiệm xây dựng và quản lý Sàn Giao dịch vận tải tại Hồng Kông - Trung Quốc; đồng thời phối hợp Cục Thương mại điện tử - Bộ Công Thương để thống nhất việc phối hợp hướng dẫn các đơn vị triển khai; đã ban hành Công văn số 12975/BGTVT-VT về việc đề nghị phối hợp xây dựng quy định về hoạt động của sàn giao dịch vận tải hàng hóa gửi các Bộ Công Thương, Bộ Tài chính. Ngày 03/12/2015 Bộ GTVT đã chính thức đưa Sàn Giao dịch vận tải hàng hóa vào hoạt động.  Để triển khai có hiệu quả Bộ có văn bản gửi UBND tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương để phối hợp chỉ đạo cơ quan liên quan tại địa phương tuyên truyên và tiếp tục đẩy mạnh việc khai thác có hiệu quả Sàn giao dịch vận tải. Trong thời gian tới tiếp tục tuyên truyên và đẩy mạnh việc khai thác có hiệu quả Sàn giao dịch vận tải.  Đối với nội dung kiến nghị có cơ chế chính sách: tạo vốn cho sàn vận tải. Bắt buộc các chủ hàng có khối lượng hàng hóa, có cự ly vận chuyển xa trên 500km, sử dụng nguồn vốn ngân sách thuê vận tải phải qua các sàn vận tải để đấu thầu, đấu giá. Vấn đề này, Bộ xin tiếp thu để nghiên cứu các quy định của pháp luật liên quan. Trong trường hợp nếu pháp luật cho phép thì Bộ sẽ hết sức ủng hộ và tạo điều kiện thúc đẩy Sàn Giao dịch vận tải phát triển và khai thác có hiệu quả. |
| **7** | **Về sửa đổi bổ sung Nghị định 86/2014 ngày 10/9/2014 theo hướng:**   * Xóa bỏ cơ chế “xin cho” trong việc chấp thuận doanh nghiệp tham gia kinh doanh vận tải, tạo mọi điều kiện thuận lợi, giảm các thủ tục phiền hà cho xe vào hoạt động theo tuyến cố định đã được quy hoạch chi tiết. * Xóa bỏ nạn đầu gấu trong kinh doanh vận tải. * Tạo thuận lợi cho người dân nhanh chóng có cự ly gần nhất để tới bến xe.   **Kiến nghị:**   * Duy trì và phát triển thêm các bến xe tại các trung tâm khu dân cư (theo quy hoạch) không quy hoạch vị trí bến xa ra ngoại ô thành phố xa khu dân dư. * Nâng cao điều kiện kinh doanh của loại hình vận tải theo hợp đồng, vận tải du lịch để ngăn chặn, tiến tới xóa bỏ nạn bến cóc, xe dù. * Quản lý chặt chẽ và đưa ra điều kiện kinh doanh của loại hình Taxi Uber, Grab để tạo kinh doanh bình đẳng giữa các loại hình vận tải taxi. * Tạo điều kiện tích tụ sản xuất, hình thành các doanh nghiệp mạnh đủ sức hội nhập và cạnh tranh với các doanh nghiệp trong khu vực ASEAN và GMS. | Thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại Văn bản số 10991/VPCP-KTN ngày 31/12/2015 về việc báo cáo rà soát, đánh giá việc thực hiện Nghị định số 86/2014/NĐ-CP và Văn bản số 149/VPCP-TH ngày 25/01/2016 của Văn phòng Chính phủ về công bố chương trình công tác năm 2016 của Chính phủ. Bộ Giao thông vận tải đã có Quyết định số 680/QĐ-BGTVT ngày 09/3/2016 thành lập Ban soạn thảo và Tổ biên tập xây dựng Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 86/2014/NĐ-CP ngày 10/9/2014 của Chính phủ về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô. Hiện tại, Bộ Giao thông vận tải đang trong quá trình xây dựng dự thảo Nghị định sửa đổi bổ sung, trong đó các nội dung kiến nghị này đều đã được đề cập và đưa vào nội dung của dự thảo, cụ thể:  - Về kinh doanh vận tải khách theo tuyến cố định (Điều 4): bổ sung khái niệm kinh doanh vận tải theo tuyến cố định; sửa đổi các nội dung về quản lý tuyến cho phù hợp với các quy định về lựa chọn đơn vị khai thác tuyến. Quy định này sẽ bỏ chấp thuận tuyến, thực hiện lựa chọn đơn vị khai thác và cấp phù hiệu (để tăng tính công khai, minh bạch, chủ động cho đơn vị vận tải).  - Về kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng, du lịch (Điều 7, Điều 8): xây dựng các quy định để quản lý chặt chẽ hoạt động kinh doanh vận tải hành khách theo hợp đồng và xe du lịch như: cho phép sử dụng hợp đồng điện tử; danh sách hành khách phải bằng bản in; trước khi thực hiện hợp đồng, đơn vị kinh doanh vận tải phải báo cáo thông qua phần mềm các thông tin liên quan đến chuyến đi.  + Ngoài ra, đối với kinh doanh vận tải khách theo hợp đồng còn bổ sung quy định đối với Đơn vị kinh doanh vận tải và lái xe không được tổ chức đón, trả khách tại trụ sở chính, trụ sở chi nhánh, văn phòng đại diện của đơn vị kinh doanh vận tải; đón, trả khách thường xuyên tại một địa điểm hoặc hoạt động thường xuyên trên một hành trình có tính chất cố định (trừ xe Hợp đồng vận chuyển học sinh, sinh viên đi học hoặc cán bộ, công nhân viên đi làm); không được bán vé, xác nhận đặt chỗ cho hành khách đi xe dưới mọi hình thức; không được quảng bá dưới mọi hình thức và tại mọi địa điểm các thông tin về điểm đầu, điểm cuối, hành trình, lịch trình, giá tiền cho một hành khách đi, đến một địa điểm cụ thể; không được ký kết hợp đồng vận chuyển khách với các tổ chức, cá nhân kinh doanh dịch vụ du lịch, lữ hành, cơ sở lưu trú du lịch.  + Sửa đổi khái niệm về kinh doanh vận tải khách du lịch để phân định rõ đối tượng kinh doanh của đơn vị kinh doanh dịch vụ du lịch và đơn vị kinh doanh vận tải khách du lịch. Đồng thời quy định rõ việc đơn vị kinh doanh vận tải khách du lịch và đơn vị kinh doanh dịch vụ du lịch, lữ hành, cơ sở lưu trú du lịch không được tổ chức bán vé, xác nhận đặt chỗ cho hành khách chỉ sử dụng dịch vụ vận chuyển dưới mọi hình thức; không được quảng bá dưới mọi hình thức và tại mọi địa điểm các thông tin về điểm đầu, điểm cuối, hành trình, lịch trình, giá tiền cho một hành khách khi chỉ sử dụng dịch vụ vận chuyển để đi, đến một địa điểm cụ thể.  - Quy mô doanh nghiệp: Hiện tại ngành GTVT đang thực hiện tái cơ cấu vận tải và ý kiến đề xuất của Hiệp hội sẽ được nghiên cứu, tiếp thu phù hợp với quy định của các Luật liên quan. Vấn đề quy mô doanh nghiệp đã được Nghị định 86/2014/NĐ-CP của Chính phủ quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô đưa vào để triển khai thực hiện (quy mô về tổ chức bộ máy điều hành, bảo đảm ATGT, số lượng phương tiện, cự ly hoạt động…). |
| **8** | Kiến nghị câp thêm ‘nốt’ xe cho các doanh nghiệp hoạt động hiệu quả tại Hà Nội | Hiện nay các Sở GTVT đã công bố biểu đồ chạy xe của các tuyến công khai trên website của các Sở. Việc khai thác trên tuyến được thực hiện theo biểu đồ đã được phê duyệt và theo quy trình lựa chọn công khai, minh bạch đã được Bộ GTVT ban hành. |
| **II** | **LĨNH VỰC HÀNG HẢI** | **14 nội dung** |
| **1** | Luồng Cái Mép - Thị Vải: Việc nạo vét luồng vào cảng đã được Bộ GTVT hỗ trợ rất tốt trong 12 tháng qua và cần phải được tiếp tục hoàn thành để độ sâu luồng vào cảng đạt đến -14m tại mực nước thấp nhất không có thủy triều từ độ sâu hiện tài là 13,8m. Kế hoạch trong tương lai nạo vét xuống 15,5m phải được lập để chuẩn bị tiếp nhận các tàu kích cỡ lớn hơn nữa trong tương lai gần. | - Việc nạo vét duy tu luồng Cái Mép vẫn đang được Bộ GTVT chỉ đạo tập trung thực hiện hàng năm. Năm 2016 đã bố trí kế hoạch vốn 110 tỷ đồng để nạo vét duy tu luồng với mục tiêu đạt độ sâu 14m.  - Dự án Nghiên cứu tổng thể phát triển tuyến luồng Cái Mép - Thị Vải đã được Bộ GTVT giao Cục HHVN nghiên cứu, dự kiến hoàn thành việc lập dự án trong năm 2016, làm cơ sở kêu gọi vốn đầu tư. Hiện nay Bộ đang xem xét đề xuất đầu tư giai đoạn 1 dự án, nâng độ sâu luồng đoạn Cái Mép lên 15,5m theo hình thức xã hội hóa. |
| **2** | - Để cho phép thực hiện trung chuyển công-te-nơ từ một bến cảng (trong cụm cảng Cái Mép - Thị Vải) đến một bến cảng khác (cũng trong Cái Mép – Thị Vải), đề nghị sửa Điều 44, Nghị định 08/2015/NĐ-CP)  - Kiến nghị Thủ tướng Chính phủ cho phép hàng hóa trung chuyển đã vào khu vực trung chuyển quốc tế được vận chuyển giữa các cảng biển quốc tế khu vực TP. Hồ Chí Minh và các bến cảng Cái Mép - Thị Vải sẽ tháo gỡ nút thắt cho hàng trung chuyển lưu thông dễ dàng, qua đó cũng tạo sức hút làm hàng trung chuyển quốc tế cho cụm cảng Cái Mép - Thị Vải để đáp ứng nhu cầu thực tế, hỗ trợ kinh doanh cảng tận dụng cơ hội phát triển thị trường dịch vụ trung chuyển hàng quốc tế | Theo quy định tại Khoản 1 Điều 44 Nghị định 08/2015/NĐ-CP ngày 21/1/2015 quy định chi tiết và biện pháp thi hành Luật Hải quan về thủ tục hải quan, kiểm tra, giám sát, kiểm soát hải quan, theo quy định nêu trên, hải quan xác định mỗi bến cảng trong khu vực Caío Mép – Thị Vải là một cảng biển nên không cho phép trung chuyển hàng hóa tự do từ một bến cảng đến một bến cảng khác trong khu vực Cái Mép - Thị Vải. Vấn đề này thuộc thẩm quyền xử lý của Bộ Tài chính, Bộ GTVT đề nghị Bộ Tài chính rà soát và sửa đổi quy định về “trung chuyển hàng hóa” tại Nghị định số 08/2015/NĐ-CP cho phù hợp với hoạt động thực tiễn để hoạt động trung chuyển quốc tế tại Cái Mép - Thị Vải diễn ra theo đúng chức năng của khu cảng.  Khoản 1 Điều 44 Nghị định 08/2015/NĐ-CP:  “*Hàng hóa trung chuyển là hàng hóa từ nước ngoài đưa vào khu vực trung chuyển, sau đó được đưa ra nước ngoài trực tiếp từ khu vực trung chuyển này; không được vận chuyển trong lãnh thổ Việt Nam để xuất khẩu qua cửa khẩu khác trừ trường hợp thực hiện theo điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên hoặc quyết định của Thủ tướng Chính phủ. Hàng hóa trung chuyển được đưa ra nước ngoài toàn bộ hoặc từng phần của lô hàng đã chuyển vào cảng.”* |
| **3** | Để hỗ trợ các cảng Cái Mép tiếp nhận tàu có kích cỡ siêu lớn (ULCV) để tối đa hóa năng lực khai thác và sản lượng thông qua cảng, cần tiếp tục thực hiện chương trình ưu đãi về phí và lệ phí hàng hóa cho các tàu từ 50.000 DWT trở lên cập cảng Cái Mép. Thực sự việc cải thiện chính sách ưu đãi này có khả năng tăng thêm số lượng các tàu cập vào khu vực cảng này. | Ngày 05/01/2016, Bộ Tài chính đã ban hành Thông tư 01/2016/TT-BTC, trong đó đã quy định ưu đãi đối với tàu thuyền ra vào khu vực Cái mép Thị Vải, Cụ thể: Tàu thuyền chở công-ten-nơ xuất, nhập khẩu, trung chuyển vào, rời các bến cảng trên sông Cái Mép – Thị Vải có dung tích từ 50.000 GT trở lên được áp dụng mức thu bằng 50%-60% mức thu quy định, quy định cụ thể tại: Điểm đ, khoản 2 Điều 7 (Phí trọng tải); Điểm đ, Khoản 2, Điều 8 (Phí đảm bảo hàng hải); Điểm n, khoản 2, Điều 9 (Phí Hoa tiêu)  Hiện nay, tất cả tàu thuyền có dung tích trên 50.000 GT ra vào khu vực Cái mép Thị Vải đều được được thực hiện mức ưu đãi về phí, lệ phí như nêu trên. |
| **4** | Tiếp tục nhận được sự hỗ trợ về việc phê duyệt phương án bảo đảm an toàn hàng hải cho tàu siêu lớn ULCV cập cảng Cái Mép – Thị Vải | Nhất trí chủ trương kiến nghị của DN.  Trong thời gian qua, Bộ GTVT đã chỉ đạo các đơn vị tổ chức đón thành công, an toàn một số chuyến tàu trọng tải 160.000DWT, tương đương 14.000TEU cập cảng Cái Mép – Thị Vải. Trong thời gian tới Bộ GTVT tiếp tục chỉ đạo các đơn vị liên quan để có thể đón được tàu có trọng tải lớn hơn vào khu vực Cái Mép – Thị Vải. Hiện nay Bộ GTVT đang hoàn chỉnh báo cáo cuối kỳ Dự án tổng thể toàn diện tuyến luồng tàu biển Cái Mép Thị Vải, dự kiến đoạn từ phao “0” đến CMIT cho tàu trọng tải đến 160.000DWT, và tàu lớn hơn hành hải trong điều kiện hạn chế. |
| **5** | Tiếp tục nhận được sự hỗ trợ cho các hoạt động gom hàng xuất nhập khẩu trong nước về trung chuyển tại Cái Mép từ Miền Bắc, Miền Trung Việt Nam | Để khuyến khích nâng cao hiệu quả khai thác khu vực cảng Cái Mép – Thị Vải, ngày 22/10/2013, Bộ Giao thông vận tải đã phê duyệt quyết định 3304/QĐ-BGTVT phê duyệt đề án nâng cao hiệu quả quản lý, khai thác cảng biển Nhóm 5 và các bến cảng khu vực Cái Mép – Thị Vải, trong đo đã ban hành chính sách hỗ trợ cho hoạt động gom hàng xuất nhập khẩu trong nước về trung chuyển tại Cái Mép. Các giải pháp đưa ra đã mang lại hiệu quả trong việc thu hút nguồn hàng cho Cái Mép, sản lượng hàng hóa thông qua cảng Cái Mép liên tục tăng cao trong thời gian vừa qua, năm 2014 tăng 18%, năm 2015 tăng 28%. |
| **6** | Thương mại giữa EU và Việt Nam bình quân tăng 23,1% trong giai đoạn 2010 và 2014, nhằm gia tăng tối đa khối lượng thương mại EVFTA chắc chắn sẽ mang lại, Việt Nam cần đầu tư xây dựng một cảng công-te-nơ nước sâu hiệu quả để đáp ứng nhu cầu hoạt động TM này. Việc phụ thuộc vào các cảng tại TP HCM hiện nay không mang tính bền vững về thương mại và khai thác | Theo quy hoạch chi tiết Nhóm cảng biển số 5, mục tiêu quy hoạch cảng biển khu vực Cái Mép - Thị Vải là cảng cửa ngõ kết hợp với trung chuyển hàng hóa quốc tế. Thực tế cảng đã đón được tàu trọng tải lớn đến 160.000 DWT.  Đối với Cảng tại khu vực TP. HCM là cảng đầu mối khu vực, quy hoạch cho tàu đến 50.000 DWT.  Hiện nay, Chính phủ đã chỉ đạo công tác di dời cảng biển khu vực TP Hồ Chí Minh, đồng thời Bộ GTVT đã ban hành một loạt các giải pháp để thúc đẩy phát triển cảng trung chuyển Cái Mép - Thị Vải. |
| **7** | Nhà nước cần sự quan tâm thích đáng tới việc phát triển hoạt động vận tải biển thông qua xây dựng cơ chế, chính sách thuận lợi để lĩnh vực vận tải biển có điều kiện phát triển như ưu đãi với DN là chủ tàu thực hiện dự án đầu tư, đóng mới tàu mang cờ quốc tịch VN vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu được hỗ trợ vay vốn tín dụng đâu tư, tín dụng xuất khẩu tại Ngân hàng phát triển Việt Nam theo quy định tại Nghị định số 75/2011/NĐ-CP của chính phủ về tín dụng đầu tư và tín dụng xuất khẩu | Dự án đầu tư, đóng mới tàu biển mang cờ quốc tịch Việt Nam vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu không nằm trong Danh mục các dự án vay vốn tín dụng đầu tư quy định tại Điều 5, của Nghị định số 75/2011/NĐ-CP, do vậy dự án tàu tư, đóng mới tàu biển không được ưu đãi mức vốn cho vay. Để nâng cao thị phần vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu bằng tàu biển Việt Nam, đồng thời khuyến khích doanh nghiệp VN đầu tư tàu biển trọng tải lớn vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu, kiến nghị Bộ Tài chính xem xét sửa đổi Nghị định số 75/2011/NĐ-CP, theo đó bổ sung dự án đầu tư, đóng mới tàu biển vào “Danh mục các dự án vay vốn tín dụng đầu tư” |
| **8** | Có hệ thống chính sách ưu đãi giảm thuế, phí cho doanh nghiệp XNK Việt Nam mua FOB, bán CIF hàng XNK khi chuyên chở trên đội tàu biển Việt Nam | - Đề nghị Bộ Tài chính chủ trì phối hợp với Bộ Công Thương, Bộ GTVT nghiên cứu đề xuất và báo cáo Thủ tướng Chính phủ. |
| **9** | Quy định rõ quyền ưu tiên vận tải cho đội tàu biển Việt Nam đối với hàng hóa xuất nhập khẩu có nguồn gốc tài chính từ nguồn ngân sách nhà nước, hàng hóa là tài nguyên quốc gia do Chính phủ vay tiền, trừ trường hợp Điều ước quốc tế mà VN tham gia hoặc có quy định khác. | - Bộ Công Thương chủ trì phối hợp với Bộ GTVT, Bộ Tài chính nghiên cứu đề xuất và báo cáo Thủ tướng Chính phủ. |
| **10** | Đối với các dự án vận chuyển hàng xuất/nhập khẩu than, quặng, ngũ cốc..., đề nghị Chính phủ ưu tiên đấu thầu trong nước và chỉ đấu thầu quốc tế khi nhà thầu trong nước không có khả năng đáp ứng yêu cầu thực hiện gói thầu hoặc các dự án theo quy định tại mục 3, 4 Điều 3, Luật đấu thầu số 43/2013/QH13 do Quốc hội ban hành ngày 26/11/2013 | - Bộ Công Thương chủ trì phối hợp với Bộ GTVT, Bộ Kế hoạch Đầu tư nghiên cứu đề xuất và báo cáo Thủ tướng Chính phủ. |
| **11** | Đề nghị Chính phủ chỉ đạo các Ngân hàng hỗ trợ tái cơ cấu tài chính, tái cơ cấu nợ cho đội tàu biển Việt Nam giúp các doanh nghiệp vượt qua khó khăn và phát triển | Kiến nghị TTCP giao Ngân hàng nhà nước phối hợp với các bộ, ngành xem xét đề xuất. |
| **12** | Kiến nghị TTCP đẩy nhanh di rời các cảng trong TP. Hồ Chí Minh và không cho phát triển thêm cảng tại khu vực Hiệp Phước để phát triển các cảng nước sâu khu vực Cái Mép Thị Vải thành cảng trung chuyển quốc tế | Thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng chính phủ tại Quyết định 791/QĐ-TTg ngày 12/8/2005, thời gian qua Bộ GTVT đã phối hợp với các Bộ ngành, địa phương quyết liệt chỉ đạo triển khai công tác di dời các cảng trên sông Sài Gòn và Nhà máy đóng tàu Ba Son. Tuy nhiên do hạn chế về vốn nên tiến trình di dời các bến cảng còn chậm. Hiện nay, công tác chuyển đổi công năng khu đất các dự án đang được thúc đẩy để tạo nguồn vốn di dời.  Ngày 22/10/2013, Bộ GTVT có Quyết định số 3304/QĐ-BGTVT phê duyệt đề án nâng cao hiệu quả khai thác các cảng biển Nhóm 5 và các bến cảng khu vực Cái Mép – Thị Vải, trong đó có giải pháp hạn chế nguồn cung hạ tầng bến cảng tổng hợp, container trong giai đoạn đến năm 2018 và một số giải pháp phát triển hạ tầng kết nối từ bến cảng Cái Mép Thị Vải vào TP Hồ Chí Minh và các tỉnh sâu trong nội địa nhằm thu hút nguồn hàng về bến cảng Cái Mép – Thị Vải và thúc đẩy hình thành trung chuyển tại đây . Bộ GTVT đang tiếp tục chỉ đạo thực hiện các giải pháp đã nghiên cứu trong đề án. |
| **13** | Đề nghị Chính phủ điều chỉnh lại biểu cước tính cảng phí cho tàu Việt Nam chở hàng XNK, ưu tiên theo biểu cước phí nội địa (hiện tính đủ 100% theo giá tàu nước ngoài) | Từ năm 2008, quy định về chính sách thu phí, lệ phí hàng hải Việt Nam được thực hiện theo Quyết định số 98/2008/QĐ-BTC ngày 04/11/2008 của Bộ Tài chính, và hiện nay được thay thế bằng Thông tư số 01/2016/TT-BTC ngày 05/1/2016 của Bộ TC, trong đó quy định tàu Việt Nam chở hàng XNK phải nộp phí, lệ phí như tàu treo cờ nước ngoài chơ hàng XNK khi ra vào cảng biển Việt Nam. Quy định này phù hợp với cam kết với Tổ chức WTO, trong đó có nguyên tắc không phân biệt đối xử về chính sách thuế, phí đối với tàu của các quốc gia tham gia tổ chức này. Trước năm 2008, Việt Nam đã áp dụng chính sách ưu đãi phí, lệ phí cho đội tàu biển VN, nhưng kể khi gia nhập WTO Việt Nam buộc phải điều chỉnh quy định này. |
| **14** | Phụ cước đường biển | Việc các hãng tàu nước ngoài thu phụ phí theo cước vận tải biển tại Việt Nam tồn tại đã nhiều năm, Thủ tướng Chính phủ đã giao nhiều Bộ, ngành (Tài chính, Công Thương, GTVT, VCCI) giải quyết nhưng vẫn chưa xử lý triệt để được.  - Bộ GTVT đã rà soát các loại phụ phí theo cước vận tải biển (sau đây gọi tắt là phụ cước) của các hãng tàu nước ngoài đang thu, cụ thể: trong hoạt động vận tải công-ten-nơ, hiện có trên 40 loại phụ phí theo cước vận tải biển do các hãng tàu thu. Tại Việt Nam, các hãng tàu nước ngoài đang thu phổ biến 13 loại và một số loại khác được thu theo tần suất thấp. Việc thu phụ phí theo cước vận tải biển của các hãng tàu tại Việt Nam thời gian qua còn bất cập, chưa hợp lý.  - Ngày 23/01/2015, Bộ GTVT đã có văn bản số 944/BGTVT-VT báo cáo Thủ tướng Chính phủ và đề xuất một số kiến nghị. Ngày 16/3/2015, Văn phòng Chính phủ đã có văn bản số 88/TB-VPCP thông báo ý kiến chỉ đạo của PTTg Hoàng Trung Hải cơ bản đồng ý với các đề xuất của Bộ GTVT và giao các Bộ, ngành thực hiện một số nhiệm vụ sau: Bộ Công Thương chủ trì, căn cứ quy định pháp luật về cạnh tranh, rà soát, đánh giá thực tế việc thu các loại phụ phí theo cước vận tải biển của các hãng tàu nước ngoài tại Việt Nam để xử lý theo quy định của Luật Cạnh tranh; Bộ Tài chính chủ trì tổ chức thanh tra việc thu các loại phụ phí theo cước vận tải biển của các hãng tàu nước ngoài tại Việt Nam để xử lý theo quy định; Bộ GTVT chủ trì rà soát các loại phụ phí theo cước vận tải mà các hãng tàu nước ngoài hoạt động tại Việt Nam đang thu, đối chiếu với thông lệ quốc tế đang áp dụng, đề xuất ban hành quy định về danh mục các loại phụ phí theo cước vận tải biển được áp dụng tại Việt Nam, quy trình đăng ký, kê khai, kiểm soát các loại phụ phí theo cước vận tải biển được áp dụng.  - Bộ GTVT đã dự thảo văn bản quy phạm pháp luật quy định danh mục các loại phụ phí theo cước vận tải biển được áp dụng tại Việt Nam, quy trình đăng ký, kê khai, kiểm soát các loại phụ phí theo cước vận tải biển được áp dụng (Quyết định của Thủ tướng Chính phủ quy định việc niêm yết công khai cước, phụ cước vận tải biển) và đăng ký bổ sung Chương trình xây dựng văn bản quy phạm pháp luật năm 2015 của Chính phủ tại công văn số 11112/BGTVT-PC ngày 21/8/2015.  - Ngày 14/9/2015, Văn phòng Chính phủ có công văn số 7238/VPCP-KTN thông báo ý kiến chỉ đạo của Phó Thủ tướng Hoàng Trung Hải đưa các nội dung quy định về quản lý cước vận tải biển và phụ phí theo cước vận tải biển vào dự thảo Bộ luật Hàng hải Việt Nam sửa đổi. Thực hiện chỉ đạo của Phó Thủ tướng, Bộ GTVT đã đưa nội dung nêu trên vào Điều 152 của dự thảo, theo đó “Doanh nghiệp thực hiện việc niêm yết giá theo quy định của pháp luật về giá và niêm yết phụ giá dịch vụ vận chuyển bằng đường biển theo quy định của Chính phủ”.  Ngày 25/11/2015, Quốc hội khóa XIII đã thông qua Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015; Bộ luật này sẽ có hiệu lực từ 01/07/2017.  Hiện nay, Bộ GTVT đang triển khai xây dựng Nghị định của Chính phủ quy định niêm yết phụ thu ngoài giá dịch vụ vận chuyển bằng đường biển, giá dịch vụ cảng biển để kiểm soát việc thu phụ phí của hãng tàu biển.  Ngoài ra, Bộ GTVT cũng tổ chức các buổi làm việc giữa chủ hàng, chủ tàu, Hiệp hội chủ tàu, Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam để tìm giải pháp hạn chế việc thu phụ phí. |
| **III.** | **LĨNH VỰC ĐĂNG KIỂM, KHOA HỌC CÔNG NGHỆ, MÔI TRƯỜNG** | **7 nội dung** |
| **1** | **Kiến nghị thành lập các doanh nghiệp, các hãng hoạt động về đăng kiểm** | Với quan điểm nâng cao năng lực, hiệu quả công tác quản lý nhà nước về lĩnh vực đăng kiểm; tách chức năng quản lý nhà nước với việc cung cấp dịch vụ công trong lĩnh vực đăng kiểm thông qua việc giao cho các tổ chức ngoài nhà nước thực hiện một số dịch vụ công mà cơ quan nhà nước không cần trực tiếp thực hiện. Đồng thời đảm bảo sự đồng bộ, thống nhất trong hệ thống thể chế, văn bản quy phạm pháp luật; công khai, minh bạch trong công tác quản lý; tăng cường giám sát để nâng cao chất lượng cung ứng dịch vụ hành chính công, ngày 25/11/2015, Bộ Giao thông vận tải (GTVT) đã ban hành Quyết định số 4202/QĐ-BGTVT Phê duyệt Đề án “Tách chức năng quản lý nhà nước với cung cấp dịch vụ công trong lĩnh vực đăng kiểm”. Như vậy, về các nội dung có trong kiến nghị số 2 và 3 của Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc thì hiện nay Bộ GTVT đã và đang thực hiện. |
| **2** | **Đăng kiểm phương tiện thủy chế tạo bằng vật liệu PPC** | **a.** Trong thời gian qua, Bộ GTVT đã chỉ đạo Cục ĐKVN thẩm định thiết kế, giám sát chế tạo thử nghiệm và cấp hồ sơ đăng kiểm cho phương tiện thủy chế tạo bằng vật liệu PPC. Đến nay, Cục ĐKVN đã hoàn thành việc thẩm định hồ sơ thiết kế kỹ thuật và cấp hồ sơ đăng kiểm cho nhiều phương tiện có sức chở từ 12 người trở xuống của Công ty cổ phần Công nghệ James Boat và Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc. Ngoài ra, Cục ĐKVN cũng đã cấp hồ sơ đăng kiểm cho 02 tàu khách Ferry 42 (sức chở 32 người) và Ferry 56 (sức chở 56 người) của Công ty cổ phần Công nghệ James Boat để sử dụng thử nghiệm tại Công ty TNHH VinPearl Nha Trang. Đây là hai tàu khách lớn nhất thế giới hiện nay được chế tạo bằng vật liệu PPC. Tại Cộng hòa Séc, tàu đã chế tạo có chiều dài 12 m, chở tối đa 12 người. Hầu hết các tàu PPC ở nứớc ngoài là tàu vui chơi giải trí nhỏ, không dùng cho mục đính thương mại.  **b**. Hiện nay, không nước nào hoặc tổ chức Đăng kiểm nào trên thế giới có tiêu chuản quy phạm đóng tàu bằng vật liệu PPC. Trong năm 2015, Bộ GTVT đã nghiên cứu và hoàn thành việc xây dựng dự thảo Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và đóng phương tiện thủy nội địa chế tạo bằng vật liệu PPC theo đúng trình tự quy định trong Luật Tiêu chuẩn và Quy chuẩn. Đến nay, dự thảo quy chuẩn đã được Bộ Khoa học và Công nghệ thẩm định. Bộ GTVT đã tổng hợp, tiếp thu, xử lý các nội dung liên quan hoàn chỉnh dự thảo quy chuẩn và gửi một số đơn vị để xin ý kiến góp ý theo yêu cầu của Bộ Khoa học và Công nghệ trước khi ban hành.  **c**. Tuy nhiên, qua việc thu thập tài liệu, so sánh, nghiên cứu về vật liệu PPC, nhận thấy so với các loại vật liệu đóng tàu truyền thống, cần đặc biệt quan tâm các vấn đề sau khi sử dụng PPC trong đóng tàu thuyền, đó là:  - Vật liệu PPC là vật liệu dễ cháy và có mật độ quang của khói khi cháy cao hơn mức cho phép theo quy định của Bộ luật quốc tế về áp dụng các quy trình thử lửa dùng cho tàu thuyền của Tổ chức Hàng hải quốc tế IMO (tiêu chuẩn FTP Code).  - Vật liệu PPC có ứng suất chảy cho phép thấp hơn nhiều so với các loại vật liệu đóng tàu truyền thống; đồng thời, vật liệu PPC bị rão (creep) và đặc tính cơ học sẽ suy giảm theo thời gian do tác động của các yếu tố về điều kiện làm việc như nhiệt độ, tải trọng, liên kết hàn, môi trường.  **d**. Về tình trạng kỹ thuật của các phương tiện chế tạo bằng vật liệu PPC đang sử dụng  - Đối với các phương tiện chở từ 12 người trở xuống, cho đến nay chưa có phản hồi của các đơn vị sử dụng về tình trạng kỹ thuật của phương tiện.  - Đối với 02 phương tiện Ferry 42 và Ferry 56 được đưa vào hoạt động thử nghiệm từ ngày 02/7/2015; theo báo cáo của Công ty TNHH Vinpearl Nha Trang thì:  + Phương tiện Ferry 42: Tàu đã hoạt động được 391 giờ và hiện nay đã tạm dừng hoạt động do không đảm bảo an toàn kỹ thuật.  + Phương tiện Ferry 56: Tàu đã dừng hoạt động từ ngày 07/10/2015 vì hai máy chính bị hỏng do nước biển tràn vào làm ngập khoang máy. |
| **3** | **Lốp xe mòn, biển số mờ**  Theo ông Phạm Văn Lợi, Chi hội trưởng Chi hội Vận tải hàng rời, sắt thép và container TP. HCM, thời gian qua nhiều phương tiện của DN tham gia chuyên chở hàng hóa trên đường bị xử phạt vì lý do lốp xe mòn, biển số mờ, không đảm bảo điều kiện an toàn kỹ thuật khi tham gia giao thông. Tuy nhiên, quy định về tình trạng lốp mòn, biển số mờ lai chưa rõ ràng khiến nhiều DN, người dân bị phạt oan. Thậm chí, đã có hiện tượng lợi dụng tình trạng này để gây khó dễ, phiền hà cho DN có phương tiện tham gia giao thông. Ông Lợi đề nghị Bộ GTVT cần phối hợp với các cơ quan có thẩm quyền sớm làm rõ các tiêu chí để xác định như thế nào là lốp mòn, còn bao nhiêu % thì được gọi là lốp mòn và thế nào là biển số mờ không đủ điều kiện tham gia giao thông để phổ biến, áp dụng thống nhất trên cả nước. Bên cạnh đó, Bộ GTVT cần sớm có văn bản QPPL hướng dẫn rõ cho DN, người dân hoạt động vận tải hàng hóa về tiêu chuẩn lắp đặt hệ thống đèn tín hiệu của xe đầu kéo, sơmi rơmooc… | Xe ô tô khi tham gia giao thông phải được đăng kiểm đảm bảo chất lượng an toàn kỹ thuật và BVMT theo quy định tại Thông tư số 70/2015/TT-BGTVT ngày 09 tháng 11 năm 2015 của Bộ trượng Bộ GTVT. Lốp xe và Biển số xe là một trong các hạng mục khi kiểm tra nếu không đạt sẽ không được cấp giấy chứng nhận kiểm định, cụ thể:  + Biển số xe: Nếu biển số xe Không đủ số lượng; Không đúng quy cách; các chữ, số không rõ ràng, không đúng với Giấy đăng ký xe là không đạt  + Lốp xe: lốp mòn không đều, mòn đến dấu chỉ báo độ mòn của nhà sản xuất là không đạt. Theo quy định tại quy chuẩn 34:2011/BGTVT, trên các lốp xe đều có dấu chỉ báo mòn mặt hoa lốp. Do đó việc xác định bằng mắt thường đối với lốp xe theo quy định tại nêu trên rất dễ dàng, chính xác. |
| **4** | **Xin lùi thời hạn đăng ký xe máy điện đến hết năm 2016**  Hiệp hội các doanh nghiệp sản xuất lắp ráp xe đạp điện, xe máy điện tại Việt Nam vừa đề xuất Bộ GTVT tải tham mưu cho Chính phủ lùi thời hạn đăng ký xe máy điện đến hết ngày 30/12/2016. Đại diện Hiệp hội này cho rằng, từ ngày 1/7 là thời điểm mà các học sinh ồ ạt mua sắm xe điện làm phương tiện để nhập trường. Đây cũng là thời hạn cuối cùng của việc bắt buộc phải đăng ký xe máy điện theo quy định. Mặt khác, với chính sách thuế nhập khẩu linh kiện xe đạp điện, xe máy điện như hiện nay, hiệp hội này cho rằng, sẽ không còn ai có khả năng đi nhập lậu vì chi phí nhập lậu còn đắt gấp đôi chi phí nhập khẩu chính nghạch. Trên mỗi chiếc xe điện, nhà nước đã hoàn toàn thu được thuế nhập khẩu. Để giúp các học sinh có đầy đủ phương tiện nhập học năm học 2016-2017, Hiệp hội các doanh nghiệp sản xuất lắp ráp xe đạp điện, xe máy điện tại Việt Nam đề nghị Bộ GTVT tham mưu cho Chính phủ lùi thời hạn đăng ký xe máy điện đến hết ngày 30/12/2016 nhằm tạo sự ổn định an sinh xã hội cho các học sinh. Trước đó, ngày 22/3, Văn phòng Chính phủ đã có văn bản yêu cầu về việc tăng cường quản lý xe máy điện. Văn bản yêu cầu Bộ Công an tăng cường kiểm tra và xử lý các trường hợp sử dụng xe máy điện vi phạm pháp luật về giao thông đường bộ, đặc biệt yêu cầu xử lí nghiêm các trường hợp lưu hành xe máy điện nhưng chưa đăng ký. Văn bản cũng nêu rõ việc phải kiểm tra, điều tra, xử lý nghiêm trước pháp luật các tổ chức, cá nhân có hành vi sản xuất, kinh doanh, nhập khẩu xe máy điện trái phép. Theo quy định, đối với xe máy điện, từ ngày 1-7-2015 nếu chưa đăng ký sẽ bị xử phạt theo quy định. Tuy nhiên, vào tháng 6-2015, Bộ GTVT đã kiến nghị lùi thời hạn đăng ký đối với loại xe này đến 31-12-2015 và đã được Chính phủ chấp thuận. | Nội dung đăng ký xe máy điện thuộc thẩm quyền quản lý của Bộ Công an. Kính đề nghị Bộ Công an nghiên cứu, trả lời.  Trong thời gian qua, Bộ GTVT đã phối hợp với Bộ Công an báo cáo Thủ tướng Chính phủ tạo điều kiện thuận lợi để người dân thực hiện đăng ký xe máy điện theo quy định.  Bên cạnh đó, Bộ GTVT nhận được công văn số 16/2016/VP ngày 25/04/2016 của Công ty TNHH Ô tô xe máy Detech, trong đó nêu rằng **việc Hiệp hội các doanh nghiệp sản xuất, lắp ráp xe đạp điện, xe máy điện tại Việt Nam kiến nghị Bộ GTVT tham mưu cho Chính phủ lùi thời hạn đăng ký xe máy điện đến 30/12/2016 là sai sự thật.**  Điều này hoàn toàn không có lợi cho các doanh nghiệp sản xuất – những người nghiêm túc tuân thủ các quy định nghiêm ngặt về quản lý chất lượng, tôn trọng phát luật và đóng góp đầy đủ các nghĩa vụ thuế cho Nhà nước, mà ngược lại sẽ gây khó khăn lớn khi phải tiếp tục đường đầu cạnh tranh với dòng xe trốn thuế, không được kiểm soát về chất lượng, nhái nhãn mác… trên thị trường. |
| **5** | **Kiến nghị về thực hiện chính sách nhiên liệu Euro 4 (trang 39)**  Đề nghị Chính phủ (Bộ Công thương, KHCN, GTVT) cần khẩn trương công bố lộ trình phù hợp cho việc giới thiệu nhiên liệu Euro 4 trên cả nước năm 2016. Điều này sẽ hỗ trợ các nhà sản xuất ô tô thực hiện QĐ 49 của Thủ tướng Chính phủ một cách thuận lợi. | Quyết định số 49/2011/QĐ-TTg ngày 01/9/2011 của Thủ tướng Chính phủ quy định các loại xe ô tô sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu (SXLR&NK) mới phải áp dụng tiêu chuẩn khí thải (TCKT) mức 4 từ 01/01/2017; các loại xe mô tô hai bánh SXLR&NK mới phải áp dụng TCKT mức 3 từ 01/01/2017.  Để tổ chức thực hiện, tại Điều 5 Quyết định số 49/2011/QĐ-TTg, Thủ tướng Chính phủ đã giao nhiệm vụ cụ thể cho các Bộ, ngành như sau:  1. Bộ Giao thông vận tải:  Tại khoản 1 Điều 5, Bộ GTVT chịu trách nhiệm: (a) Xây dựng, ban hành, công bố quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khí thải xe cơ giới mức 3, mức 4 bảo đảm có hiệu lực theo đúng lộ trình; (b) Chỉ đạo các cơ quan chuyên môn trực thuộc Bộ nâng cao năng lực kỹ thuật, cơ sở vật chất, trang thiết bị thực hiện việc kiểm tra, kiểm soát khí thải xe cơ giới SXLR&NK mới; (c) Tham gia, đề xuất biểu phí thử nghiệm khí thải do Bộ Tài chính ban hành đối với từng phép thử tương ứng với tiêu chuẩn khí thải.  Đến thời điểm hiện tại, Bộ GTVT đã hoàn thành các nhiệm vụ được giao, cụ thể:  a) Về quy chuẩn kỹ thuật quốc gia quy định mức TCKT: Bộ GTVT đã ban hành QCVN 77:2014/BGTVT về TCKT mức 3 đối với xe mô tô hai bánh SXLR&NK mới, QCVN 86:2015/BGTVT về TCKT mức 4 đối với xe ô tô SXLR&NK mới.  b) Về cơ sở vật chất kỹ thuật, nguồn nhân lực: Trung tâm Thử nghiệm khí thải phương tiện giao thông cơ giới đường bộ thuộc Cục Đăng kiểm Việt Nam được đầu tư thiết bị hiện đại và đội ngũ đăng kiểm viên được đào tạo, sẵn sàng đáp ứng công tác thử nghiệm TCKT mức 3 đối với xe mô tô 2 bánh và mức 4 đối với xe ô tô.  c) Về biểu phí thử nghiệm khí thải: Bộ GTVT đã xây dựng biểu phí thử nghiệm khí thải gửi Bộ Tài chính ban hành tại Thông tư số 195/2011/TT-BTC ngày 26/12/2011.  2. Bộ Khoa học và Công nghệ, Bộ Công Thương:  Tại khoản 2 và khoản 3 Điều 5, Bộ Khoa học và Công nghệ chịu trách nhiệm xây dựng, ban hành, công bố QCVN về nhiên liệu với chất lượng tương ứng tiêu chuẩn khí thải mức 3, 4 bảo đảm có hiệu lực từ ngày 01/01/2016; Bộ Công thương chịu trách nhiệm bảo đảm sản xuất, nhập khẩu và cung ứng nhiên liệu sử dụng cho xe cơ giới có chất lượng theo đúng QCVN và đúng lộ trình được Bộ KH&CN công bố.  Năm 2015, Bộ KH&CN đã ban hành QCVN 01:2015/BKHCN về xăng, nhiên liệu điêzen, nhiên liệu sinh học trong đó quy định chỉ tiêu chất lượng nhiên liệu tương ứng với TCKT mức 3, 4 và có hiệu lực từ ngày 01/01/2016.  Như vậy, Bộ Công Thương có trách nhiệm bảo đảm sản xuất, nhập khẩu và cung ứng nhiên liệu sử dụng cho xe cơ giới có chất lượng theo đúng QCVN 01:2015/BKHCN từ ngày 01/01/2016 như đã được Bộ KH&CN công bố. |
| **6** | **Kiến nghị về xây dựng cơ chế thực thi hiệu quả các quy định pháp luật liên quan đến vấn đề an toàn giao thông và an toàn cho người tiêu dùng như là quản lý xe đạp điện, xe máy điện, chất lượng mũ bảo hiểm lưu hành (trang 40)**  Từ vài năm trở lại đây, xe đạp điện/máy điện ngày càng phổ biến. Các sản phẩm xe đạp điện/máy điện được bán ở Việt Nam chủ yếu sản xuất ở Trung Quốc hoặc phụ tùng được nhập khẩu từ Trung Quốc và lắp ráp ở Việt Nam. Đối tượng tiêu thụ lớn nhất của dòng sản phẩm này đa phần là học sinh dưới 18 tuổi. Mật độ sử dụng xe đạp điện và xe máy điện có xu hướng gia tăng với sự kiểm soát chưa chặt như hiện nay đã tạo nên những rủi ro không hề nhỏ cho người tiêu dùng nói riêng và xã hội nói chung. Đa phần số lượng xe đạp/máy điện lưu hành trên thị trường Việt Nam không có sự kiểm tra kiểm soát về chất lượng. Theo số liệu của Tổng cục thống kê, từ ngày 01/01/2014 đến ngày 31/8/2015, số lượng xe đạp điện nhập khẩu chính ngạch trên cả nước là 5.324 chiếc, tuy nhiên số lượng xe thực tế lưu hành theo một số nguồn tin gấp khoảng 10 lần con số đó. Bên cạnh đó, số lượng xe máy điện được đăng ký sử dụng trên toàn quốc chiếm tỷ lệ rất nhỏ, chỉ khoảng 10% tổng số xe lưu hành trên thị trường. Điều này gây ra những hệ lụy không nhỏ cho người điều khiển cũng như khó khăn trong việc kiểm tra, giám sát của các cơ quan chức năng.  Xét về phương diện cấu tạo và thiết kế của nhà sản xuất, theo quy định, vận tốc của một chiếc xe đạp điện không được phép vượt quá 25km/h. Tuy nhiên theo khảo sát thực tế, tốc độ trung bình của một chiếc xe đạp đang lưu hành trên thị trường dao động trong khoảng 30 – 45km/h (tương đương với tốc độ xe máy). Theo nghiên cứu của chúng tôi, hệ thống phanh được trang bị trên hầu hết xe đạp và xa máy điện đang lưu hành tại Việt Nam hoàn toàn không đảm bảo QCVN. Trong khi đó khung xe được thiết kế và sản xuất bằng chất liệu nhẹ, độ bán đường của xe rất yếu, cùng với hệ thống phanh không đảm bảo sẽ gây ra những chấn thương nặng cho người điều khiển khi xảy ra va chạm.  Bên cạnh đó, ý thức tham gia giao thông của người điều khiển xe đạp/máy điện còn kém. Trên thực tế, đối tượng điều khiển chủ yếu là các học sinh trung học cơ sở và trung học phổ thông trên cả nước chưa được trang bị đầy đủ những kiến thức cơ bản của Luật Giao thông đường bộ. Do đó, trong quá trình tham gia giao thông, các em thường xuyên không đội mũ bảo hiểm, lạng lách, đánh võng, không tuân thủ quy định tốc độ, dàn hàng ngang trên đường, cản trở các phương tiện giao thông khác. Theo số liệu điều tra của Hiệp hội các nhà sản xuất xe máy Việt Nam, nghiên cứu trên 200 khách hàng sử dụng xe điện ở Hà Nội vào tháng 7 năm 2015, chỉ có 30% số người điều khiển xe đạp/máy điện là thường xuyên sử dụng mũ bảo hiểm. Trong đó, tới gần 50% số người sử dụng phương tiện này chưa từng sử dụng mũ bảo hiểm khi tham gia giao thông. Chính điều này đã gây ra những vụ tai nạn giao thông đáng tiếc trên cả nước trong thời gian qua. Theo các bác sỹ của Bệnh viện Việt Đức Hà Nội tai nạn do xe đạp/máy điện gây ra có mức độ trầm trọng hơn so với tai nạn xe máy. Chính vì điều này, cần có sự kiểm tra, kiểm soát chặt chẽ để giảm thiểu tai nạn giao thông cũng như đảm bảo trật tự cho xã hội. Hơn nữa, liên quan đến vấn đề chất lượng mũ bảo hiểm lưu hành, có quy định rằng mũ bảo hiểm lưu hành phải đảm bảo chất lượng theo TCVN và phải dán tem hợp quy chuẩn. Thế nhưng hiện nay, rất nhiều mũ bảo hiểm lưu hành trên thị trường hay mũ bảo hiểm nhái không có tem hợp chuẩn nói trên.  - Nên xây dựng cơ chế để thực thi hiệu quả các quy định, yêu cầu về quản lý chất lượng xe đạp, xe máy điện, mũ bảo hiểm cũng như quản lý việc đăng ký xe đạp điện, máy điện nhằm bảo đảm vấn đề quản lý an toàn liên quan đến các sản phẩm trên.  - Áp dụng nghiêm ngặt việc xử phạt đối với các hành vi vi phạm liên quan đến sử dụng xe máy điện không có đăng ký hay lưu hành mũ bảo hiểm không có tem hợp chuẩn.  - Đẩy mạnh việc xử phạt nghiêm ngặt đối với các hành vi vi phạm luật giao thông, có thể là hành vi vi phạm liên quan đến an toàn của xe điện, điều khiển xe không đội mũ bảo hiểm hay đội mũ bảo hiểm không đảm bảo chất lượng, điều khiển xe vượt vượt tốc độ cho phép, chạy sai làn… | **1. Về vấn đề quản lý chất lượng mũ bảo hiểm:**  Trong thời gian vừa qua việc quản lý chất lượng mũ bảo hiểm luôn được Chính phủ và các Bộ, ngành, địa phương quan tâm chỉ đạo triển khai thực hiện, cụ thể: Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Chỉ thị số 04/CT-TTg ngày 08/3/2013 về việc tăng cường quản lý sản xuất, kinh doanh và sử dụng mũ bảo hiểm khi tham gia giao thông; liên Bộ Khoa học và Công nghệ, Bộ Công thương, Bộ Công an, Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Thông tư liên tịch số 06/2013/TTLT-BKHCN-BCT-BCA-BGTVT ngày 28/02/2013 quy định về sản xuất, nhập khẩu, kinh doanh và sử dụng mũ bảo hiểm cho người đi xe mô tô, xe gắn máy, xe đạp máy; Ủy ban ATGT Quốc gia đã ban hành một kế hoạch riêng để tổ chức chiến dịch tuyên truyền và triển khai các đợt cao điểm kiểm tra, xử lý vi phạm về sản xuất, kinh doanh và sử dụng mũ không phải mũ bảo hiểm cho người đi xe mô tô, xe gắn máy, xe đạp máy (*Kế hoạch số 69/KH-UBATGTQG ngày 18/4/2014);* đồng thời, tại các Kế hoạch hành động Năm an toàn giao thông hàng năm (2015, 2016) của Ủy ban ATGT Quốc gia, việc tăng cường quản lý chất lượng mũ bảo hiểm luôn là một trong những nhiệm vụ, giải pháp trọng tâm được quan tâm chỉ đạo thực hiện.  Có thể nói với sự vào cuộc tích cực của các Bộ, ngành, địa phương, bước đầu đã cơ bản lập lại trật tự, kỷ cương trong hoạt động sản xuất, kinh doanh mũ bảo hiểm; hiện tượng bày bán công khai các loại mũ có kiểu dáng giống mũ bảo hiểm không bảo đảm chất lượng tại các tuyến đường giao thông đã giảm. Tuy nhiên, vẫn chưa triệt để.  Trong thời gian tới, Bộ GTVT sẽ tiếp tục chỉ đạo các cơ quan chức năng phối hợp với các đơn vị có liên quan đẩy mạnh công tác tuyên truyền để người dân nhận biết, không mua, không sử dụng mũ bảo hiểm không đảm bảo chất lượng khi tham gia giao thông; phối hợp với các cơ quan của Bộ Công thương tăng cường công tác kiểm tra, kiểm soát và xử lý nghiêm các doanh nghiệp, cá nhân sản xuất kinh doanh mũ bảo hiểm giả, không đạt tiêu chuẩn chất lượng lưu thông trên thị trường.  **2. Về vấn đề quản lý xe máy điện, xe đạp điện.**  Bộ GTVT đã ban hành đẩy đủ các Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia và các quy định về kiểm tra chất lượng ATKT & BVMT đối với xe máy điện, xe đạp điện (*như: Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia QCVN 14:2011/BGTVT về chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe mô tô, xe gắn máy; Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia QCVN 68:2013/BGTVT về xe đạp điện, được sửa đổi lần 1 năm 2015; Thông tư số 41/2013/TT-BGTVT ngày 05/11/2013 về kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật xe đạp điện, Thông tư số 45/2012/TT-BGTVT ngày 23/10/2012 về kiểm định chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường trong sản xuất, lắp ráp xe mô tô, xe gắn máy, Thông tư số 44/2012/TT-BGTVT ngày 23/10/2012 quy định về kiểm tra chất lượng và ATKT &BVMT xe mô tô, xe gắn máy nhập khẩu và động cơ nhập khẩu sử dụng để sản xuất, lắp ráp xe mô tô, xe gắn máy*).  Bộ Công an có Thông tư hướng dẫn việc đăng ký đối với xe máy điện (Thông tư số 15/2014/TT-BCA ngày 04/4/2014 quy định về đăng ký xe).  Tuy nhiên, đúng như ý kiến phản ánh, do nhiều nguyên nhân dẫn đến còn tồn tại một số lượng lớn xe máy điện đang được sử dụng nhưng chưa thực hiện việc đăng ký. Do đó, để tháo gỡ khó khăn cho các chủ phương tiện có xe máy điện đang sử dụng nhưng chưa thực hiện thủ tục đăng ký xe, Thủ tướng Chính phủ đã có các văn bản chỉ đạo các Bộ, ngành có liên quan thực hiện việc: miễn lệ phí trước bạ, lệ phí đăng ký xe và miễn một số loại hồ sơ chứng từ khi làm thủ tục đăng ký đối với xe máy điện (*như: hóa đơn, chứng từ mua bán; giấy chứng nhận ATKT & BVMT đối với xe nhập khẩu; phiếu kiểm định chất lượng xuất xưởng phương tiện đối với xe sản xuấ, lắp ráp trong nước*) đến hết ngày 30/6/2016 (văn bản số 1630/TTg-KTN ngày 11/9/2015, văn bản số 10168/VPCP-KTTH ngày 04/12/2015).  Đồng thời để tăng cường quản lý đối với xe máy điện, Thủ tướng Chính phủ đã có văn bản số 1822/VPCP-KTN ngày 21/3/2016 chỉ đạo các Bộ, ngành, địa phương: tăng cường kiểm tra, kiểm soát chặt chẽ việc nhập khẩu, sản xuất, lắp ráp và kinh doanh xe máy điện, xử lý nghiêm các cá nhân, tổ chức có hành vi sản xuất, kinh doanh, nhập khẩu xe máy điện trái phép; tăng cường kiểm tra và xử lý các trường hợp sử dụng xe máy điện vi phạm pháp luật về giao thông đường bộ; đẩy mạnh công tác tuyên truyền vận động để người dân chấp hành nghiêm quy định về đăng ký xe. Kể từ ngày 01/7/2016 trở đi xử lý nghiêm các trường hợp lưu hành xe máy điện trên đường nhưng chưa đăng ký. |
| **7** | **Công ty TNHH Thương mại Quốc Hưng**  Trong khuôn khổ hợp tác giữa thành phố Kitakyushu (Nhật Bản) và thành phố Hải Phòng có tài trợ tiến hành miễn phí thử nghiệm 01 xe Bus điện và các thiết bị năng lượng mặt trời, không có giá trị thương mại.  Hướng dẫn thủ tục liên quan quản lý chất lượng nhập khẩu và khai thác xe Buýt điện tại đảo Cát Bà Hải Phòng | Bộ GTVT đã có công văn số 4335/BGTVT-KHCN ngày 20/4/2016 hướng dẫn thực hiện. |
| **IV** | **CÁC KIẾN NGHỊ KHÁC** | **8 nội dung** |
| **1** | - Tuyến quốc lộ 91 đi qua tỉnh An Giang hiện nay đã thông suốt, tuy nhiên chỉ còn vướng mắc về tải trọng đối với xe tải chở hàng hóa qua cầu Hoàng Diệu, chỉ cho phép tải trọng là 20 tấn được phép lưu thông, gây khó khăn trong vận chuyển và ảnh hưởng chi phí vận tải đối với tuyến đi về các huyện, thị, thành biên giới Campuchia và ngược lại.  Kiến nghị nhà nước sớm đầu tư nâng cấp cầu Hoàng Diệu (đi qua nội ô thành phố Long Xuyên), đồng thời sớm đầu tư xây dựng đường tránh tp Long Xuyên để thuận tiện cho giao thông thông suốt, tạo điều kiện phát triển kinh tế của tỉnh. | Hiện nay, các cầu trên tuyến Quốc lộ 91 đã cơ bản được đầu tư, thay mới đảm bảo đồng bộ tải trọng khai thác trên toàn tuyến, tuy nhiên chỉ còn lại Cầu Hoàng Diệu cũ trên Quốc lộ 91 (Km60+130) trong nội ô thành phố Long Xuyên được đầu tư xây dựng từ thời Pháp (năm 1938), hiện đã xuống cấp, chỉ cho phép xe có tải trọng 20 tấn được phép lưu thông. Do điều kiện nguồn lực hạn hẹp nên đến nay mới chỉ xây dựng mới thêm được 01 đơn nguyên bên trái tuyến (hoàn thành năm 2000), phần cầu cũ vẫn chưa tìm kiếm nguồn vốn để đầu tư thay thế.  Đối với tuyến tránh thành phố Long Xuyên, hiện nay Thủ tướng Chính phủ đồng ý bổ sung vào Dự án kết nối khu vực trung tâm đồng bằng Mê Kông (Văn bản số 5779/VPCP-QHQT ngày 24/7/2015); Hiện Bộ GTVT đang phối hợp với Bộ KH&ĐT để hoàn thiện các thủ tục cần thiết làm cơ sở triển khai đầu tư xây dựng bằng nguồn vốn dư của Dự án kết nối khu vực trung tâm đồng bằng Mê Kông (khoảng 98,08 triệu USD). Sau khi tuyến tránh thành phố Long Xuyên hoàn thành sẽ tổ chức phân luồng giao thông qua nội ô thành phố Long Xuyên đáp ứng nhu cầu vận tải trên tuyến và sẽ giao Tổng cục Đường bộ Việt Nam sửa chữa, gia cường và tiếp tục khai thác cầu Hoàng Diệu cũ đến khi tìm kiếm được nguồn vốn đầu tư, thay mới. |
| **3** | Về vấn đề xe qua lại biên giới giữa Việt Nam và Campuchia tại các cửa khẩu của tỉnh An Giang, các doanh nghiệp của 2 nước có mối quan hệ lâu đời và thường xuyên qua lại để thực hiện các hoạt động sản xuất kinh doanh, nhất là các tỉnh giáp biên giới An Giang với tp Phnompenh, tỉnh Kandal và Tafkeo (Campuchia). Tuy nhiên các phương tiện ô tô con của các doanh nghiệp không được đi qua biên giới, gây cản trở, chậm trễ trong việc quan hệ giao dịch của doanh nghiệp 2 bên.  Kiến nghị Bộ GTVT giao cho Sở GTVT các tỉnh có biên giới giáp Campuchia được xem xét và cấp giấy phép cho xe ô tô con của doanh nghiệp 2 tỉnh giáp biên được qua lại cửa khẩu để thuận tiện cho quan hệ giao dịch của doanh nghiệp. | Khoản 2 Điều 3 Hiệp định vận tải đường bộ giữa Việt Nam - Campuchia quy định như sau: “Loại xe sau đây, đăng ký tại Việt Nam hoặc Campuchia được phép qua lại các cửa khẩu biên giới theo quy định giữa hai Bên ký kết hoặc quá cảnh để đi một nước khác: xe ngoại giao, xe của tổ chức quốc tế, xe Chính phủ, xe công vụ, xe do doanh nhân ngoại quốc lái xe và xe cứu thương…”.  Tại cuộc họp hội nghị thường niên lần thứ 7 về vận tải đường bộ giữa Việt Nam và CPC tổ chức vào tháng 1/2015 tại CPC, Việt Nam đã đề nghị phía Campuchia cho phép mở rộng đối tượng xe phi thương mại, đặc biệt là xe của các doanh nghiệp qua biên giới đề giao dịch thương mại. Về vấn đề này, do đây là Hiệp định song phương giữa Việt Nam và Campuchia nên cần sự thống nhất của phía Camuchia để điều chỉnh, bổ sung sửa đổi Hiệp định vận tải đường bộ giữa hai nước. Do vậy Bộ Giao thông vận tải ghi nhận để tiếp tục trao đổi đàm phán với phía Bạn. |
| **4** | Hiệp hội kiến nghị Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ và UBND các tỉnh, thành phố cho phép và tạo điều kiện **chuyển giao một số dịch vụ công** cho các hiệp hội doanh nghiệp địa phương thực hiện (đào tạo doanh nghiệp, xúc tiến thương mại và đầu tư tổ chức hội chợ, triển lãm, tổ chức đoàn doanh nghiệp khảo sát thị trường, cấp một số loại giấy tờ chứng nhận liên quan đến doanh nghiệp …). Việc chuyển giao này sẽ giúp giảm gánh nặng ngân sách Nhà nước do giảm được biên chế trong các Bộ ngành, địa phương, trong khi vẫn đảm bảo việc cung cấp tốt dịch vụ cho doanh nghiệp bởi không ai hiểu được doanh nghiệp bằng chính các Hiệp hội doanh nghiệp đại diện | Việc chuyển giao một số dịch vụ công cho hiệp hội doanh nghiệp địa phương như: đào tạo doanh nghiệp, xúc tiến thương mại và đầu tư tổ chức hội chợ, triển lãm, tổ chức doanh doanh nghiệp khảo sát thị trường, cấp một số loại giấy tờ chứng nhận liên quan đến doanh nghiệp… không thuộc lĩnh vực quản lý nhà nước của Bộ Giao thông. Tuy nhiên trên tinh thần cải cách, giảm nhẹ gánh nặng cho ngân sách nhà nước thì hiện nay một số công việc đã được Bộ Giao thông vận tải giao cho các tổ chức, cá nhân đủ năng lực và có bộ máy hoạt động hiệu quả thực hiện dưới sự giám sát chặt chẽ của các cơ quan quản lý nhà nước như: công tác đăng kiểm, công tác cấp đổi giấy phép lái xe, công tác tập huấn nghiệp vụ và Cấp giấy chứng nhận cho lái xe, nhân viên phục vụ trên xe. |
|  | Đề nghị Chính phủ tiếp tục thực hiện Quyết định 10/QĐ-TTg ngày 16/01/2009 của Thủ tướng Chính phủ về cơ chế hỗ trợ phát triển sản xuất **cơ khí trọng điểm** khi Quyết định này đã hết hiệu lực trong năm 2015; trong đó cần tham khảo ý kiến các doanh nghiệp để làm mới danh mục các sản phẩm cơ khí trọng điểm. Hiệp hội sẵn sàng hợp tác để làm mới các doanh nghiệp mục này sát với thực tế năng lực sản xuất các doanh nghiệp.  Đề nghị Chính phủ chỉ đạo xem xét cơ chễ hỗ trợ sau đầu tư đối với các doanh nghiệp cơ khí. Cách làm này sẽ đẩy nhanh tốc độ phát triển các doanh nghiệp có cơ hội tiếp cận được thị trường, tránh được lãng phí, thất thoát do đầu tư dàn trải..  Quan tâm tới thực hiện chỉ đạo của Phó Thủ tướng Chính phủ giao cho Hiệp hội Doanh nghiệp cơ khí Việt Nam chủ trì dự án xây dựng cơ sở dữ liệu ngành cơ khí Việt Nam và quan tâm tới các đề xuất của Hiệp hội về “Chiến lược phát triển ngành cơ khí Việt Nam đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035” vì đây là các vấn đề rất tâm huyết của các doanh nghiệp, trực tiếp thúc đẩy ngành cơ khí Việt Nam phát triển. | Thực hiện Quyết định 10/QĐ-TTg ngày 16/01/2009 của Thủ tướng Chính phủ về cơ chế hỗ trợ phát triển sản xuất cơ khí trọng điểm, Bộ GTVT đã chỉ đạo và đạt một số kết quả sau:  **Cơ khí ô tô:** ngành công nghiệp ô tô nước ta có quá nhiều nhà sản xuất ô tô (trên 50 doanh nghiệp) trong một thị trường không lớn, các ngành công nghiệp phụ trợ còn yếu kém, công nghiệp ô tô mới chỉ ở mức lắp ráp đơn giản và có một số doanh nghiệp đầu tư dây chuyền dập khung vỏ xe. Đối với sản phẩm ôtô khách, ôtô buýt trên 24 chỗ ngồi và các loại xe 2 tầng 38-5 giường nằm chở khách du lịch xe tải nhẹ từ 0,5 đến 5 tấn do doanh nghiệp trong nước sản xuất cũng đã có sức cạnh tranh cao và chiếm lĩnh được thị trường trong nước. Đối với dòng xe khách, tỷ lệ nội địa hóa linh kiện lắp ráp đối với sản phẩm đã đạt trên 40%.  **Cơ khí Giao thông vận tải:**   * Một số doanh nghiệp mũi nhọn của ngành GTVT đã có cố gắng trong việc đầu tư công nghệ, tham gia sản xuất và cung cấp ra thị trường các loại trạm trộn bê tông nhựa nóng từ 60T/h đến 140 T/h; Trạm bê tông xi măng từ 20m3/h đến 80m3/h: Các loại trạm trộn trên đều sử dụng hệ thống điều khiển tự động bằng điện tử, có chất lượng tương đương nhưng giá chỉ bằng 60% sản phẩm nhập khẩu cùng loại, được nhiều khách hàng trên toàn quốc sử dụng, đáp ứng nhu cầu của ngành GTVT và các nhu cầu đa dạng khác của thị trường trong nước. * Ngành đường sắt đã ứng dụng công nghệ và vật liệu mới để chủ động sản xuất ra được các sản phẩm như: đóng mới đoàn tàu kéo đẩy, đóng mới toa xe điều hoà không khí, toa xe hai tầng, toa xe chở container; chế tạo van hãm, giá chuyển hướng toa xe các loại; chế tạo một số loại phụ tùng thay thế có chất lượng cao. Trong lĩnh vực công nghiệp chế tạo toa xe chất lượng cao đã ứng dụng thành công công nghệ mới là công nghệ vật liệu composite. Các dự án cơ khí đường sắt đã thực hiện cho đến nay cũng chưa đạt tỉ lệ nội địa hóa khoảng 30 – 45 %, trong khi yêu cầu là 70 - 90 %.   Thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ giao cho Hiệp hội Doanh nghiệp cơ khí Việt Nam chủ trì dự án xây dựng cơ sở dữ liệu ngành cơ khí Việt Nam và quan tâm tới các đề xuất của Hiệp hội về “Chiến lược phát triển ngành cơ khí Việt Nam đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035” và Chỉ thị số 16/CT-TTg ngày 18 thang 6 năm 2014 của Thủ tướng Chính phủ, Bộ GTVT phối hợp cùng Bộ Công thương, Hiệp hội Doanh nghiệp cơ khí Việt Nam chức thực hiện:   * Đẩy mạnh đầu tư hoạt động nghiên cứu và phát triển trong lĩnh vực cơ khí; ưu tiên bố trí nguồn vốn khoa học công nghệ để hỗ trợ chuyển giao công nghệ, mua bản quyền thiết kế, phần mèm, thuê chuyên gia nước ngoài đào tạo cho các dự án đầu tư, sản xuất các sản phẩm cơ khí. * Xây dựng hệ thống Quy chuẩn kỹ thuật cho các sản phẩm cơ khí trọng điểm làm căn cứ để bảo vệ người tiêu dùng, ngăn chặn sản phẩm cơ khí kém chất lượng lưu thông trên thị trường, đảm bảo phù hợp với thông lệ quốc tế. * Tập trung lắp ráp chế tạo xe khách, xe ô tô buýt, xe tải, xe tải nông dụng và một số chủng loại xe máy thi công bảo đảm nhu cầu trong nước và có sản phẩm xuất khẩu, đồng thời bổ sung sản phẩm xe khách, xe buýt trên 24 chỗ ngồi, xe khách, xe buýt chạy bằng khí thiên nhiên, sử dụng công nghệ Hybrid hoặc chạy điện sản xuất trong nước vào danh sách sản phẩm chiến lược để được hưởng các cơ chế ưu đãi đối với các sản phẩm trọng điểm. * Tục tập trung vào các loại sản phẩm như đóng mới các loại toa xe khách và hàng hiện đại, đủ tiện nghi và đa dạng về chủng loại để sử dụng trong nước và xuất khẩu. Chế tạo một số phụ tùng, linh kiện và lắp ráp được các loại đầu máy hiện đại. |
| **4** | - Theo điều 20a Nghị định 163 (đã được bổ sung tại Nghị định 11), trong trường hợp thế chấp tài sản là tàu bay, tàu biển, phương tiện giao thông, thì bên thế chấp giữ bản chính Giấy chứng nhận quyền sở hữu các tài sản trên. Quy định này gây rủi ro rất lớn cho bên nhận thế chấp, vì bên thế chấp có thể dễ dàng bán, gán nợ, cầm cố, thế chấp các tài sản (đặc biệt phương tiện giao thông) đã được thế chấp hợp pháp. Do vậy, trên thực tế, các tổ chức tín dụng (TCTD) rất e ngại và hạn chế nhận thế chấp tài sản là phương tiện giao thông – một loại tài sản bảo đảm khá phổ biến.  Để đảm bảo quyền lợi cho bên nhận thế chấp đồng thời tạo điều kiện cho các tổ chức cá nhân trong việc tiếp cận nguồn vốn của các TCTD, đề nghị Chính phủ chỉ đạo các Bộ có liên quan thống nhất thực hiện quy định theo văn bản pháp luật đã ban hành (Thông tư liên tịch số 15/2013/TTLT-BTP-BGTVT-BTNMT-BCA ngày 05/11/2013 “Hướng dẫn việc trao đổi, cung cấp thông tin về tài sản bảo đảm giữa cơ quan đăng ký giao dịch bảo đảm với tổ chức hành nghề công chứng, cơ quan thi hành án dân sự và cơ quan đăng ký quyền sở hữu, quyền sử dụng, quyền lưu hành tài sản”).  - Khoản 4 Điều 4 Nghị định 163 quy định: “Trong trường hợp giao dịch bảo đảm được giao kết hợp pháp và có giá trị pháp lý đối với người thứ ba thì Tòa án, cơ quan nhà nước có thẩm quyền khác không được kê biên tài sản bảo đảm để thực hiện nghĩa vụ khác của bên bảo đảm, trừ trường hợp pháp luật có quy định khác”. Điều khoản này chỉ quy định đối với trường hợp tài sản thế chấp bị kê biên, trong khi đó hiện nay rất nhiều trường hợp bên thế chấp sử dụng tài sản thế chấp là các phương tiện giao thông để vi phạm pháp luật dẫn tới bị cơ quan CSGT tạm giữ phương tiện. Bên nhận thế chấp đề nghị cơ quan CSGT bàn giao phương tiện để xử lý tài sản bảo đảm nhưng không được bàn giao mà sau khi xử phạt vi phạm hành chính, song, cơ quan CSGT vẫn bàn giao cho chủ sở hữu phương tiện. Thậm chí, tại một số địa phương, cơ quan CSGT đã có Công văn hướng dẫn xử lý như trên đối với tài sản loại này.  Đề nghị quy định cụ thể trách nhiệm phối hợp của các cơ quan nhà nước có thẩm quyền trong trường hợp này (ban giao tài sản bị thu giữ cho bên nhận thế chấp khi bên nhận thế chấp có yêu cầu) để đảm bảo quyền lợi cho bên nhận thế chấp. | Hiện nay, một số Luật chuyên ngành như Bộ luật Hàng hải, Luật Hàng không VN đều có quy định về quyền thế chấp tài sản là phương tiện giao thông và quy định Người thế chấp giữ bản chính Giấy chứng nhận đăng ký tàu biển, Giấy chứng nhận đăng ký quốc tịch tàu bay. Việc thế chấp tài sản này cũng đã được quy định tại Điều 20 Nghị định 163/2007/NĐ-CP. Theo đó, quyền của bên nhận thế chấp sẽ bị hạn chế (không được thu hồi tài sản) trong trường hợp tài sản thế chấp là phương tiện giao thông cơ giới đã được đăng ký thế chấp nhưng không mô tả chính xác số khung, số máy của phương tiện.  Do đó, để đảm bảo tính liên thông giữa cơ quan quản lý nhà nước trong vấn đề đăng ký giao dịch bảo đảm, hiện nay việc trao đổi thông tin về tài sản thế chấp đang được thực hiện bởi Thông tư số 15/2013/TTLT-BGTVT-BTP-BCA-BTNMT. Theo đó, Trung tâm đăng ký giao dịch bảo đảm hoặc cơ quan đăng ký quyền sở hữu, quyền lưu hành có trách nhiệm gửi văn bản thông báo hoặc yêu cầu cung cấp thông tin về việc thế chấp phương tiện giao thông, về các thông tin của bên nhận bảo đảm hoặc bên bảo đảm được cập nhật chính xác, kịp thời. Với các trách nhiệm quy định tại Thông tư này, các thủ tục về tiếp nhận và cung cấp thông tin cho các bên liên quan trong quá trình đăng ký thế chấp và xử lý tài sản thế chấp vẫn đang được Bộ Giao thông vận tải thực hiện nghiêm túc.  Đối với trường hợp tài sản thế chấp bị xử lý vi phạm: hiện nay, Nghị định 163/2007/NĐ-CP đã có quy định trường hợp giao dịch bảo đảm là hợp pháp và có giá trị với bên thứ ba thì Tòa án, cơ quan nhà nước có thẩm quyền khác không được kê biên tài sản bảo đảm để thực hiện nghĩa vụ khác của bên bảo đảm, trừ trường hợp pháp luật có quy định khác.  Tuy nhiên, đối với trường hợp tạm giữ phương tiện xử lý vi phạm hành chính đang được thế chấp cho bên thứ ba thì nhằm xác minh tình tiết vi phạm hoặc để ngăn chặn hành vi vi phạm hoặc để đảm bảo thi hành quyết định xử lý vi phạm hành chính theo quy định của Luật Xử lý vi phạm hành chính thì đang áp dụng chung tất cả các đối tượng mà chưa có quy định loại trừ hoặc cho phép thực hiện quyền thu hồi tài sản của bên nhận tài sản trong trường hợp tài sản bị thế chấp là phương tiện bị tạm giữ để đảm bảo quyền lợi cho bên nhận thế chấp. Vấn đề này đang là khoảng trống pháp luật cần được điều chỉnh để vừa đảm bảo các nguyên tắc của Luật Xử lý vi phạm hành chính, vừa đảm bảo quyền của bên thứ 3 theo Bộ luật Dân sự. Do đó, Bộ Giao thông vận tải sẽ nghiên cứu, kiến nghị cụ thể đối với Bộ Tư pháp sửa đổi các văn bản pháp luật có liên quan. |
| **5** | **Hiệp hội nhà thầu Việt Nam (TRANG 41)**  Kiến nghị Thủ tướng Chính phủ chỉ đạo việc cổ phần hóa các Doanh nghiệp Nhà nước quyết liệt hơn. | Căn cứ phương án sắp xếp, đổi mới doanh nghiệp nhà nước do Bộ GTVT xây dựng, ngày 28/12/2011, Thủ tướng Chính phủ đã có Văn bản số 2447/TTg-ĐMDN phê duyệt phương án sắp xếp, đổi mới doanh nghiệp nhà nước nắm giữ 100% vốn điều lệ của Bộ GTVT. Theo phương án trên, Bộ sẽ thực hiện cổ phần hóa 70 doanh nghiệp, sau năm 2015 Bộ sẽ còn 22 doanh nghiệp do nhà nước nắm giữ 100% vốn điều lệ (trong đó có 07 công ty mẹ - tổng công ty và 15 công ty con).  Giai đoạn 2011 - 2015, Bộ GTVT triển khai cổ phần hóa 137 doanh nghiệp, tăng 67 doanh nghiệp so với kế hoạch phê duyệt (bao gồm 16 tổng công ty và 121 công ty con, công ty, đơn vị sự nghiệp thuộc Bộ). Thực hiện nộp về Quỹ hỗ trợ sắp xếp và phát triển doanh nghiệp tại Tổng công ty Đầu tư và Kinh doanh vốn nhà nước tổng số tiền gần 3.000 tỷ đồng. Trong 12 Tổng công ty hoàn thành cổ phần hóa, theo phương án, nhà nước tiếp tục giữ cổ phần chi phối tại 02 Tổng công ty (Hàng không Việt Nam và Cảng hàng không Việt Nam) theo đúng tiêu chí, phân loại doanh nghiệp nhà nước hiện hành do Thủ tướng Chính phủ ban hành. Hiện nay, ngoài 02 Tổng công ty trên, Nhà nước đang nắm giữ cổ phần từ 29% đến 40% vốn điều lệ tại 03 Tổng công ty (Cienco 5, Cienco 8, Xây dựng đường Thủy và TEDI), 04 Tổng công ty này đang thực hiện thoái toàn bộ vốn nhà nước, dự kiến hoàn thành quý II/2016.  Thực hiện chủ trương của Đảng và chỉ đạo của Chính phủ về việc đẩy mạnh xã hội hóa các đơn vị sự nghiệp công lập, nhằm thu hút nguồn lực của các thành phần kinh tế để đầu tư, nâng cao chất lượng, sản phẩm, dịch vụ đáp ứng nhu cầu phát triển xã hội; đồng thời, tinh giảm biên chế, giảm chi ngân sách, Bộ Giao thông vận tải đã báo cáo và được Thủ tướng Chính phủ chấp thuận triển khai thực hiện cổ phần hóa một số đơn vị sự nghiệp công lập hoạt động trong lĩnh vực bảo trì đường thủy nội địa, đăng kiểm, giáo dục, y tế, kiểm định chất lượng đường bộ. Đến nay, Bộ Giao thông vận tải đã thực hiện cổ phần hóa thành công 10 Đoạn quản lý đường thủy nội địa, Bệnh viện Giao thông vận tải Trung ương là đơn vị y tế đầu tiên trong cả nước thực hiện chuyển đổi thành công sang công ty cổ phần. Hiện nay, Bộ GTVT đang tiếp tục triển khai thực hiện cổ phần hóa 03 bệnh viện, 02 trường, 01 trung tâm đăng kiểm phương tiện cơ giới, 05 Trung tâm Kỹ thuật đường bộ thuộc Tổng cục Đường bộ Việt Nam.  Cùng với công tác cổ phần hóa, Bộ GTVT cũng đẩy mạnh công tác thoái vốn nhà nước tại các doanh nghiệp không thuộc diện nhà nước nắm giữ theo quy định nhằm thu hút tối đa nguồn lực của các thành phần kinh tế tham gia đầu tư, quản trị nâng cao hiệu quả hoạt động kinh doanh, sức cạnh tranh của doanh nghiệp nói riêng và nền kinh tế nói chung, đồng thời tập trung nguồn lực nhà nước đầu tư vào các lĩnh vực mà các thành phần kinh tế khác không được làm hoặc không muốn làm. Kết quả đến nay, Bộ đã hoàn thành việc thoái vốn tại 126 doanh nghiệp, trong đó có 07 Công ty mẹ - Tổng công ty và 119 doanh nghiệp thành viên thuộc các Tổng công ty với tổng số tiền thu về trên 6.552 tỷ đồng. Riêng trong 3 tháng đầu năm 2016, tổng số tiền thoái vốn thu về tại 13 doanh nghiệp là 2.083 tỷ đồng. Trong đó, đối với 10 Công ty mẹ - Tổng công ty, sau khi hoàn thành cổ phần hóa, Bộ Giao thông vận tải đã rà soát và báo cáo Thủ tướng Chính phủ cho phép thoái toàn bộ vốn nhà nước tại 10 Công ty mẹ - Tổng công ty (Cienco 1, Cienco 4, Cienco 5, Cienco 6, Cienco 8 và Vinamotor, Vận tải thủy, Tư vấn thiết kế giao thông vận tải, Thăng Long, Xây dựng đường thủy). Đến nay, Bộ đã hoàn thành thoái toàn bộ vốn nhà nước tại Cienco 1, Cienco 4, Cienco 6, Vinamotor, Vận tải thủy, 20% vốn điều lệ tại Tổng công ty Tư vấn thiết kế giao thông vận tải, 23% vốn điều lệ tại Cienco 5, 31% vốn điều lệ tại Cienco 8 thu trên 2.756 tỷ đồng nộp về Quỹ hỗ trợ sắp xếp và phát triển doanh nghiệp tại SCIC theo quy định, bằng 130% giá trị mệnh giá. Dự kiến quý II/2016, Bộ sẽ hoàn thành thoái toàn bộ vốn tại các Tổng công ty còn lại.  Như báo cáo phần trên, sau cổ phần hóa và thoái vốn nhà nước, kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh, tình hình tài chính của nhiều doanh nghiệp đã được cải thiệt rất tích cực, đối với các doanh nghiệp đã hoàn thành việc thoái toàn bộ vốn nhà nước, kết quả kinh doanh và tài chính tác động tích cực rõ rệt hơn (Cảng Quảng Ninh, Cảng Quy Nhơn, Cienco 1, Cienco 4). Các nhà đầu tư đã được chủ động hoàn toàn trong tổ chức điều hành hoạt động doanh nghiệp, chủ động xây dựng chiến lược, kế hoạch SXKD và kế hoạch đầu tư, chủ động huy động, bổ sung nguồn lực từ các thành phần kinh tế khác để nâng quy mô hoạt động doanh nghiệp. |
| **6** | **Kiến nghị của Phó TGĐ TCT CP Bảo hiểm Toàn cầu (GIC)**  Sớm xây dựng kho dữ liệu chung của toàn thị trường về bồi thường bảo hiểm vật chất xe cơ giới để tránh tình trạng khách hàng có lịch sử bồi thường xấu bị doanh nghiệp bảo hiểm A từ chối bán bảo hiểm, nhưng lại được săn đón bởi doanh nghiệp bảo hiểm B do không nắm được thông tin. | - Bảo hiểm vật chất xe cơ giới là một sản phẩm thuộc lĩnh vực kinh doanh bảo hiểm.  - Xe cơ giới tham gia bảo hiểm vật chất được bồi thường trong các trường hợp gặp thiên tai hoặc tai nạn. Do vậy chỉ có cơ quan cảnh sát giao thông và các công ty bảo hiểm mới có thông tin về tai nạn, lịch sử bồi thường của xe cơ giới tham gia bảo hiểm.  - Hoan nghênh đề xuất xây dựng kho dữ liệu chung của toàn thị trường bảo hiểm về bồi thường bảo hiểm vật chất xe cơ giới nhằm phục vụ mục đích kinh doanh của các công ty bảo hiểm. Để thực hiện được việc này, các công ty bảo hiểm cần thống nhất với nhau về chủ trương và chủ động tự xây dựng. |
| **7** | **Kiến nghị của công ty cổ phần đầu tư và phát triển Kim khí Hải phòng (trang 15)**  UBND thành phố Hải Phòng và Sở GTVT Hải Phòng thực hiện đúng cam kết phê duyệt đầu tư tại văn bản số 332/QĐ-UBND ngày 24/1/2016 của UBND thành phố Hải Phòng. | Ngày 12/01/2016, Bộ Giao thông vận tải nhận được Công văn số 05/2016/ĐKN-KKHP ngày 06/01/2016 của Công ty cổ phần Đầu tư và Phát triển Kim khí Hải Phòng phản ánh việc điều chuyển một số tuyến từ Bến xe Tam Bạc về Bến xe Niệm Nghĩa mà không điều chuyển về Bến xe Thượng Lý là không phù hợp với chủ trương của thành phố Hải Phòng và kiến nghị một số nội dung liên quan đến đề nghị Quy hoạch chi tiết tuyến vận tải hành khách  Ngày 19/01/2016, Bộ Giao thông vận tải có Văn bản số 676/BGTVT-VT viề việc giải quyết kiến nghị của Công ty cổ phần Đầu tư và Phát triển Kim khí Hải Phòng tại Công văn số 05/2016/ĐKN-KKHP để yêu cầu Sở GTVT Hải Phòng giải quyết theo thẩm quyền và báo cáo kết quả về Bộ Giao thông vận tải.  Sau đó Sở GTVT Hải Phòng cũng đã tích cực giải quyết các nội dung kiến nghị, cụ thể theo báo cáo số 701/SGTVT-QLVT ngày 27/4/2016 của Sở GTVT Hải Phòng cho thấy:  **1. Quá trình giải quyết:**  Liên quan đến kiến nghị nêu trên của Công ty cổ phần đầu tư và phát triển kim khí Hải Phòng, Sở Giao thông vận tải Hải Phòng đã có 04 văn bản số: 75/BC-SGTVT ngày 15/6/2015, số 1409/SGTVT-QLVT ngày 27/7/2015, số 1765/ SGTVT-QLVT ngày 17/9/2015, số 154/SGTVT-QLVT ngày 29/1/2016 để báo cáo Ủy ban nhân dân thành phố và trả lời giải quyết kiến nghị của Công ty cổ phần đầu tư và phát triển kim khí Hải Phòng.  Đồng thời, việc giải quyết của Sở Giao thông vận tải liên quan đến đóng cửa bến xe Tam Bạc và điều chuyển các tuyến vận tải khách cố định tại bến xe Tam Bạc sau khi bến xe Tam Bạc đóng cửa là theo đúng chỉ đạo của Ủy ban nhân dân thành phố tại thông báo số 169/TB-UBND ngày 16/6/2015 về kết luận của Chủ tịch Ủy ban nhân dân thành phố tại cuộc họp giao ban lãnh đạo Ủy ban nhân dân thành phố ngày 4/6/2015 và đảm bảo đúng quy định hiện hành tại Thông tư số 63/2014/TT-BGTVT ngày 7/11/2014 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.  **2. Kết quả giải quyết đến thời điểm hiện nay**  Thực hiện chỉ đạo của Bộ Giao thông vận tải, Ủy ban nhân dân thành phố về tháo gỡ khó khăn cho Công ty cổ phần đầu tư và phát triển kim khí Hải Phòng, Sở Giao thông vận tải Hải Phòng đã phối hợp với Sở Giao thông vận tải các tỉnh, thành phố có liên quan để tổng hợp, báo cáo đề xuất Bộ Giao thông vận tải xem xét phê duyệt quy hoạch chi tiết tuyến vận tải khách cố định liên tỉnh trong đó ưu tiên tập trung quy hoạch các luồng tuyến vận tải khách đến bến xe Thượng Lý phù hợp với quy mô bến xe, hạn chế bổ sung tăng tần suất hoặc quy hoạch tuyến mới vào các bến xe Lạc Long, Niệm Nghĩa, Cầu Rào.  Ngày 15/1/2016, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận ban hành Quyết định số 135/QĐ-BGTVT ngày 15/01/2016 về điều chỉnh, bổ sung Quyết định số 2288/QĐ-BGTVT ngày 26/6/2015 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải phê duyệt Quy hoạch chi tiết tuyến vận tải hành khách cố định liên tỉnh đường bộ toàn quốc đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 trong đó có 80/108 tuyến với tổng số 398 chuyến/ngày được quy hoạch hoạt động tại bến xe Thượng Lý, chiếm tỷ lệ 74% tổng số tuyến được quy hoạch mới tại các bến xe trên địa bàn thành phố Hải Phòng. Như vậy, theo quy hoạch thì bến xe khách Thượng Lý sẽ có công suất hoạt động lớn nhất so với tất cả các bến xe trên địa bàn thành phố Hải Phòng.  Đến thời điểm hiện nay, Sở Giao thông vận tải Hải Phòng đã tiếp nhận, giải quyết cho 14 doanh nghiệp hoạt động trên 08 tuyến vận tải khách với tổng số 66 chuyến/ngày đi các tỉnh, thành phố: Quảng Ninh, Hà Nội, Hải Dương, Lào Cai, Nghệ An, Thanh Hóa. Công ty cổ phần đầu tư và phát triển kim khí Hải Phòng đang tích cực phối hợp, vận động các doanh nghiệp đăng ký khai thác tuyến vận tải khách cố định từ bến xe khách Thượng Lý đi các tỉnh thành phố theo đúng quy hoạch đã được Bộ Giao thông vận tải phê duyệt và các quy định hiện hành. |
| **8** | Kiến nghị về nâng cấp cơ sở hạ tầng giao thông, vận tải (trang 47)  Chúng tôi được biết điều kiện cơ sở hạ tầng giao thông, vận tải của Việt Nam đang có những cải thiện vững chắc. Đặc biệt ở hai trung tâm đô thị lớn là Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh, hoạt động xây dựng đường xá, cầu cống cần thiết để phục vụ việc lưu thông các loại nông sản tươi sống đến những trung tâm đô thị này hiện đang được đẩy nhanh.  Tuy nhiên, ở vùng nông thôn vẫn còn rất nhiều nơi cần đầu tư công trình. Một số khu vực nông thôn vùng cao đã có danh tiếng về các loại nông sản giá trị cao, vì thế cải thiện điều kiện cơ sở hạ tầng giao thông, vận tải nối giữa các vùng nông thôn và thành thị cần được coi là một yêu cầu quan trọng đối với ngành nông nghiệp Việt Nam. | Hệ thống giao thông nông thôn (GTNT) chiếm một vị trí vô cùng quan trọng vì các tuyến đường GTNT-MN được kết nối với các trục đường quốc lộ, tỉnh lộ, trung tâm hành chính huyện... tạo thành hệ thống giao thông liên hoàn liên quan trực tiếp đến đời sống kinh tế, văn hoá xã hội của gần 76,5% dân số và 73% lực lượng lao động xã hội của cả nước ở khu vực nông thôn, miền núi. Khu vực nông thôn miền núi chỉ có thể đổi mới, giàu có, văn minh nếu được phát triển toàn diện, trong đó hệ thống GTNT-MN là một bộ phận không thể thiếu, vừa mang tính chiến lược lâu dài vừa là điều kiện cần mang tính tiền đề.  Chính vì vậy nên trong những năm qua, Đảng và Nhà nước ta đã có nhiều chủ trương, chính sách nhằm xây dựng phát triển hệ thống GTNT, coi đó là một yêu cầu bức thiết khách quan trong tiến trình phát triển nông nghiệp và nông thôn theo hướng CNH-HĐH. Trên tinh thần đó, Bộ GTVT đã hoàn thành Chiến lược phát triển GTNT Việt Nam giai đoạn đến 2020 và tầm nhìn đến 2030 (Quyết định số 1509/QĐ-BGTVT ngày 08/7/2011), trong đó đã cập nhật các mục tiêu và cơ chế chính sách với một số mục tiêu cụ thể như: 100% xã có đường ô tô đến trung tâm xã; 100% đường huyện, đường xã đi lại quanh năm; 100% đường huyện được nhựa hóa hoặc bê tông xi măng hóa; Đưa hệ thống đường GTNT vào cấp kỹ thuật; Phát triển giao thông nội đồng để đáp ứng được nhu cầu công nghiệp hóa sản xuất...  Chiến lược cũng đã đề ra các mục tiêu riêng cho từng vùng và đưa ra các giải pháp, chính sách toàn diện về quản lý nhà nước, nguồn vốn, khoa học, công nghệ, nguồn nhân lực, đảm bảo an toàn giao thông và đẩy mạnh xã hội hóa, khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia phát triển GTNT. |