**BỘ CÔNG THƯƠNG**

**TRUNG TÂM THÔNG TIN CÔNG NGHIỆP VÀ THƯƠNG MẠI**

**BÁO CÁO**

**CÁC QUY ĐỊNH, CHÍNH SÁCH TRONG LĨNH VỰC LOGISTICS**

**Số tháng 11/2018**

**THUỘC NHIỆM VỤ**

 **“Xây dựng Hệ thống cung cấp, kết nối thông tin, dữ liệu logistics
giai đoạn 2017-2020”**

**Hà Nội, 2018**

**MỤC LỤC**

[**1.** **Về hạ tầng phục vụ logistics:** 2](#_Toc531368094)

[***1.1.*** ***Chỉ đạo của Chính phủ về giải quyết các vướng mắc trong các dự án đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông theo hình thức hợp đồng BOT.*** 2](#_Toc531368095)

[***1.2.*** ***Chỉ đạo hoàn thành đúng tiến độ các dự án hạ tầng đường bộ, đường hàng không, cảng biển vào tháng 4/2019*** 5](#_Toc531368096)

[**2.** **Về vận tải:** 6](#_Toc531368097)

[***2.1.*** ***Hướng dẫn xác định vi phạm treo Quốc kỳ trên tàu biển*** 6](#_Toc531368098)

[***2.2.*** ***Quy định mới về thu phí, lệ phí nhận chìm ở biển*** 7](#_Toc531368099)

[**3.** **Về dự trữ, kho, bến bãi, xếp dỡ hàng hóa:** 9](#_Toc531368100)

[***3.1.*** ***Hướng dẫn về điều kiện phế liệu nhập khẩu được dỡ xuống cảng*** 9](#_Toc531368101)

[***3.2.*** ***Hải Phòng tăng cường kiểm tra các đầu mối xuất hàng bến cảng, kho bãi…để ngăn chặn xe quá tải*** 9](#_Toc531368102)

[***3.3.*** ***Tích cực chống phương tiện quá tải trên đường biển*** 10](#_Toc531368103)

[***3.4.*** ***Đồng Nai tăng cường kiểm soát, tuyên truyền chính sách, pháp luật về hoạt động của các bến thủy nội địa*** 12](#_Toc531368104)

[**4.** **Về các hoạt động khác liên quan đến logistics** 12](#_Toc531368105)

**NỘI DUNG BÁO CÁO**

1. **Về hạ tầng phục vụ logistics:**
	1. ***Chỉ đạo của Chính phủ về giải quyết các vướng mắc trong các dự án đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông theo hình thức hợp đồng BOT.***

Việc đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông theo hình thức hợp đồng BOT là phương thức đầu tư cần thiết nhằm huy động nguồn lực xã hội cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, phù hợp với Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 16 tháng 01 năm 2012 của Ban Chấp hành Trung ương khóa XI, được nhân dân đồng tình, ủng hộ; Bộ Giao thông vận tải đã chỉ đạo đẩy mạnh đầu tư phát triển hạ tầng giao thông theo hình thức PPP, trong đó có BOT; nhờ đó, hệ thống hạ tầng giao thông đã có sự phát triển tích cực, góp phần tạo môi trường thuận lợi cho phát triển kinh tế - xã hội, hội nhập kinh tế trong khu vực và thế giới.

Tuy nhiên, bên cạnh những kết quả đạt được, còn một số tồn tại, bất cập cần tập trung xử lý như:

- Chưa có giải pháp tổng thể để giải quyết triệt để các bất cập tại các trạm BOT, chưa có phương án giải quyết dứt điểm các kiến nghị của người dân, doanh nghiệp liên quan đến vị trí đặt trạm (trên nguyên tắc không đẩy nhà đầu tư vào tình trạng khó khăn, cũng như không để kéo dài tình trạng bất hợp lý mà người dân phản ánh nhưng các Bộ, ngành, địa phương chậm xử lý);

- Chưa có phương án quản lý chặt chẽ hoạt động thu phí, nhất là việc xác định lưu lượng xe trên đường còn mang tính cơ học, số liệu thống kê chủ yếu dựa vào báo cáo của nhà đầu tư BOT;

- Một số dự án BOT xuống cấp nhưng chưa được nhà đầu tư duy tu, bảo dưỡng nhằm bảo đảm an toàn cho người và phương tiện tham gia giao thông; còn một số dự án chưa được kiểm toán, chậm thanh quyết toán, làm căn cứ để tính giá phí và thời gian thu phí phù hợp, cũng như phục vụ cho công tác kiểm toán;

- Việc triển khai hệ thống thu phí theo hình thức điện tử tự động không dừng còn chưa quyết liệt, chưa lựa chọn được nhà cung cấp dịch vụ thu phí để triển khai giai đoạn 2 hệ thống thu phí tự động không dừng;

- Còn có một số đơn vị, địa phương chưa xử lý nghiêm những đối tượng gây rối, phá hoại tài sản tại các trạm thu phí, nhất là các trạm: Cai Lậy (tỉnh Tiền Giang), Tân Đệ (tỉnh Thái Bình), Mỹ Lộc (tỉnh Nam Định); do đó, cần phải có phương án thuyết phục để triển khai hoạt động thu phí, đảm bảo quyền lợi của nhà đầu tư cũng như lợi ích của người dân và nhà nước.

Do đó, Chính phủ chỉ đạo:

1. Đối với các dự án đã hoàn thành xây dựng nhưng chưa được thu phí hoặc chỉ thu phí một phần (Dự án Quốc lộ 1 tuyến tránh thị xã Cai Lậy, tỉnh Tiền Giang; Dự án Quốc lộ 10 đoạn La Uyên - Tân Đệ, tỉnh Thái Bình; Dự án Quốc lộ 3 đoạn Thái Nguyên - Chợ Mới; Dự án Quốc lộ 21B Mỹ Lộc, tỉnh Nam Định):

- Thủ tướng Chính phủ đã chỉ đạo tại Thông báo số 64/TB-VPCP ngày 04 tháng 5 năm 2018, đến nay đã hơn 06 tháng, Bộ Giao thông chậm thực hiện dẫn đến những phát sinh liên lụy sang các dự án khác; điều này cần nghiêm túc rút kinh nghiệm. Trong khi đó, đề xuất giải pháp của Bộ Giao thông vận tải chưa có sự thống nhất, đồng thuận giữa các cơ quan, địa phương; do đó yêu cầu Bộ Giao thông vận tải và các Bộ, ngành, địa phương liên quan thống nhất, có giải pháp thuyết phục để thực hiện thu phí, bảo đảm hiệu quả kinh tế - xã hội (lợi ích của nhà nước, người dân và nhà đầu tư), giữ vững an ninh trật tự trên địa bàn, tuyệt đối không để kẻ xấu lợi dụng làm ảnh hưởng đến chủ trương huy động nguồn lực xã hội cho đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông của đất nước.

- Giao Phó Thủ tướng Trịnh Đình Dũng trực tiếp chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải và các Bộ, ngành, địa phương có liên quan xử lý dứt điểm các tồn tại, vướng mắc đối với các dự án nêu trên, hoàn thành trước ngày 20 tháng 11 năm 2018; trong đó cần lưu ý các nguyên tắc trên.

- Đề nghị Phó Thủ tướng Trịnh Đình Dũng và Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải trực tiếp lắng nghe ý kiến của cấp ủy, chính quyền và nhân dân, đề xuất phương án giải quyết những tồn tại, vướng mắc kịp thời đối với tất cả các dự án BOT, báo cáo Thường trực Chính phủ để kịp thời xử lý, tránh ảnh hưởng đến các dự án BOT trên cả nước.

2. Đối với các dự án có sự sụt giảm doanh thu so với phương án tài chính ban đầu:

- Đây là các dự án cần phải đánh giá kỹ, toàn diện các nguyên nhân, từ đó nêu rõ các giải pháp phù hợp, khả thi. Bộ Giao thông vận tải chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành, địa phương có liên quan xem xét kỹ từng trường hợp, thống nhất giải pháp, báo cáo Thủ tướng Chính phủ.

- Giao Phó Thủ tướng Vương Đình Huệ trực tiếp chỉ đạo giải quyết dứt điểm các tồn tại, vướng mắc đối với các dự án này, nhằm đảm bảo môi trường đầu tư kinh doanh cũng như quyền và lợi ích của nhà đầu tư, nhà nước và người dân.

3. Đối với các dự án tiềm ẩn nguy cơ mất an ninh trật tự (bao gồm 06 dự án trên Quốc lộ 1: Tuyến tránh thành phố Phủ Lý, tỉnh Hà Nam; tuyến tránh thành phố Sóc Trăng, tỉnh Sóc Trăng; tuyến tránh thành phố Biên Hoà, tỉnh Đồng Nai; tuyến tránh thành phố Đồng Hới, tỉnh Quảng Bình; tuyến tránh thành phố Thanh Hóa, tỉnh Thanh Hóa; tuyến tránh thành phố Hà Tĩnh, tỉnh Hà Tĩnh):

- Đây là các dự án có các tuyến tránh (tương tự như tuyến tránh Quốc lộ 1 qua thị xã Cai Lậy, tỉnh Tiền Giang), việc xử lý phải bảo đảm đồng bộ với các dự án tại mục 1 nêu trên; kết hợp nhiều biện pháp đồng bộ, cùng với giải pháp bảo đảm an ninh trật tự, công tác tuyên truyền và giải thích cho người dân hiểu rõ về chủ trương của Đảng và Nhà nước về đầu tư theo hình thức BOT.

- Giao Phó Thủ tướng thường trực Trương Hòa Bình trực tiếp chỉ đạo xử lý các vướng mắc đối với các dự án này, không để xảy ra mất an toàn giao thông và an ninh trật tự; kiên quyết xử lý nghiêm đối với những đối tượng quấy phá tại các trạm thu phí; đồng thời chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải yêu cầu nhà đầu tư nghiêm túc khắc phục các bất cập của mình để lấy lại niềm tin cho nhân dân cũng như không làm ảnh hưởng đến chủ trương thu hút đầu tư theo hình thức BO

* 1. ***Chỉ đạo hoàn thành đúng tiến độ các dự án hạ tầng đường bộ, đường hàng không, cảng biển vào tháng 4/2019***

Việc kết nối giao thông khu vực, các trung tâm kinh tế và các thành phố lớn sẽ góp phần to lớn trong việc thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội của từng địa phương, khu vực và cả nước.

Do đó, Bộ Giao thông vận tải (GTVT) đã có các văn bản yêu cầu Tổng cục Đường bộ Việt Nam (ĐBVN), Cục Hàng hải Việt Nam, Cục Hàng không Việt Nam (HKVN) phải hoàn thiện các Đề án phát triển hạ tầng giao thông đường bộ và tăng hiệu quả quản lý khai thác Cảng hàng không quốc tế Long Thành; cảng biển Hải Phòng.

Bộ trưởng Bộ GTVT Nguyễn Văn Thể đã yêu cầu Tổng cục Đường bộ Việt Nam lập 04 Đề án kết nối mạng giao thông các tỉnh miền núi phía Bắc; Khu vực Đông Nam Bộ; Kết nối mạng giao thông các tỉnh Đồng bằng Sông Cửu Long; Kết nối mạng giao thông các tỉnh miền Trung và Tây Nguyên.

Yêu cầu Tổng cục Đường bộ Việt Nam khi triển khai xây dựng Đề án cần làm rõ các vấn đề như phân tích, đánh giá toàn diện hiện trạng kết cấu hạ tầng giao thông của khu vực; kết nối hạ tầng giao thông với các cảng biển, các khu công nghiệp, các cửa khẩu, các trung tâm chính trị, kinh tế của Vùng.

Trong quá trình xây dựng Đề án, Tổng cục ĐBVN phải xác định được nhu cầu vận tải, đánh giá tiềm năng, lợi thế của khu vực, xu thế phát triển ảnh hưởng đến phát triển kết cấu hạ tầng khu vực, kết nối đồng bộ giữa các phương thức vận tải trong khu vực, đặc biệt kết nối các cảng biển, các khu công nghiệp, các cửa khẩu, các trung tâm chính tri, kinh tế của Vùng.

Yêu cầu Cục Hàng hải Việt Nam lập Đề án nâng cao hiệu quả quản lý, khai thác cảng biển Hải Phòng, bao gồm các khu bến của Cảng biển Hải Phòng hiện hữu và khu bến cảng Lạch Huyện.

Văn bản yêu cầu nội dung Đề án phải phân tích, đánh giá được toàn diện vai trò, thực trạng kết cấu hạ tầng giao thông vận tải, kết nối hạ tầng giao thông đối với cảng, khu vực xung quanh cảng. Đồng thời, Đề án phải dự báo được nhu cầu hàng hóa (chủng loại, số lượng) thông qua, phân bổ và điều tiết lượng hàng hóa đối với cảng biển Hải Phòng, bao gồm các khu bến của cảng biển Hải Phòng hiện hữu và khu bến cảng Lạch Huyện.

Tại Văn bản số 13032/BGTVT-KHĐT ngày 15/11/2018, Bộ trưởng Nguyễn Văn Thể cũng yêu cầu Cục Hàng không Việt Nam (HKVN) lập Đề án nâng cao hiệu quả quản lý, khai thác Cảng Hàng không quốc tế Long Thành.

Theo đó, Bộ trưởng yêu cầu Cục HKVN phân tích, đánh giá toàn diện, thực trạng hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông của khu vực; hạ tầng giao thông kết nối đối với cảng, với hệ thống hạ tầng giao thông của khu vực, đặc biệt kết nối với Cảng Hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất, Thành phố Hồ Chí Minh và các tỉnh lân cận. Bên cạnh đó, Bộ trưởng Nguyễn Văn Thể chỉ đạo Cục HKVN cần xác định nhu cầu vận tải, các cơ hội và thách thức đối với Cảng Hàng không quốc tế Long Thành; Phân bổ, cân đối cung cầu hành khách tới các cảng hàng không đã được đầu tư trong phạm vi ảnh hưởng của Cảng HKQT Long Thành; xây dựng giải pháp thu hút hành khách trung chuyển về cảng hàng không quốc tế, hướng tới trở thành một trong những trung tâm trung chuyển hàng không quốc tế của khu vực.

1. **Về vận tải:**
	1. ***Hướng dẫn xác định vi phạm treo Quốc kỳ trên tàu biển***

Hành vi vi phạm quy định về treo Quốc kỳ Việt Nam và treo cờ quốc tịch quy định tại Điều 7 Nghị định [162/2013/NĐ-CP](http://thuvienphapluat.vn/phap-luat/tim-van-ban.aspx?keyword=162%2f2013%2fN%c4%90-CP&area=2&type=0&lan=1&match=False&sort=2&vc=True) (đã được sửa đổi, bổ sung) được xác định như sau:

- Treo cờ đối với tàu thuyền tại cảng biển thực hiện theo quy định tại khoản 1 Điều 61 Nghị định [58/2017/NĐ-CP](http://thuvienphapluat.vn/phap-luat/tim-van-ban.aspx?keyword=58%2f2017%2fN%c4%90-CP&area=2&type=0&lan=1&match=False&sort=2&vc=True)ngày 10/5/2017.

- Treo Quốc kỳ trên tàu biển Việt Nam thực hiện theo quy định tại khoản 2 Điều 61 Nghị định [58/2017/NĐ-CP](http://thuvienphapluat.vn/phap-luat/tim-van-ban.aspx?keyword=58%2f2017%2fN%c4%90-CP&area=2&type=0&lan=1&match=False&sort=2&vc=True) ngày 10/5/2017;

- Treo cờ quốc tịch và treo Quốc kỳ Việt Nam đối với tàu thuyền nước ngoài khi hoạt động trong khu vực biên giới biển thực hiện theo quy định tại khoản 2 Điều 8 Nghị định [71/2015/NĐ-CP](http://thuvienphapluat.vn/phap-luat/tim-van-ban.aspx?keyword=71%2f2015%2fN%c4%90-CP&area=2&type=0&lan=1&match=False&sort=2&vc=True) ngày 03/9/2015.

Việc vi phạm quy định về treo Quốc lỳ, treo cờ quốc tịch sẽ bị:

- Phạt tiền từ 2.000.000 đồng đến 4.000.000 đồng đối với hành vi không treo Quốc kỳ Việt Nam hoặc treo Quốc kỳ Việt Nam không đúng quy định của tàu thuyền Việt Nam;

- Phạt tiền từ 5.000.000 đồng đến 10.000.000 đồng đối với Tàu thuyền nước ngoài không treo cờ quốc tịch, Quốc kỳ Việt Nam hoặc treo không đúng quy định khi hoạt động trong nội thủy Việt Nam.

Thông tư [143/2018/TT-BQP](http://thuvienphapluat.vn/phap-luat/tim-van-ban.aspx?keyword=143%2f2018%2fTT-BQP&area=2&type=0&lan=1&match=False&sort=2&vc=True) có hiệu lực thi hành từ ngày 01/11/2018.

* 1. ***Quy định mới về thu phí, lệ phí nhận chìm ở biển***

Bộ trưởng Bộ Tài chính đã ban hành Thông tư quy định mức thu, chế độ thu, nộp lệ phí cấp giấy phép nhận chìm ở biển. Thông tư này áp dụng đối với tổ chức, cá nhân nộp lệ phí; tổ chức thu lệ phí; tổ chức, cá nhân khác liên quan đến thu, nộp lệ phí cấp giấy phép nhận chìm ở biển.

1. Người nộp lệ phí là tổ chức, cá nhân được cơ quan có thẩm quyền cấp, cấp lại, gia hạn, sửa đổi, bổ sung giấy phép nhận chìm ở biển.

2. Tổng cục Biển và Hải đảo Việt Nam trực thuộc Bộ Tài nguyên và Môi trường và Sở Tài nguyên và Môi trường các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương tổ chức thu lệ phí theo quy định tại Thông tư này.

Mức thu lệ phí cấp, cấp lại, gia hạn, sửa đổi, bổ sung giấy phép nhận chìm ở biển được quy định tại Biểu sau.

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| STT | Hoạt động cấp phép | Mức thu lệ phí(nghìn đồng/giấy phép) |
| 1 | Cấp giấy phép | 22.500 |
| 2 | Cấp lại giấy phép | 7.000 |
| 3 | Gia hạn giấy phép | 17.500 |
| 4 | Sửa đổi, bổ sung giấy phép | 12.500 |

Người nộp lệ phí thực hiện nộp lệ phí khi được cấp giấy phép nhận chìm ở biển. Lệ phí nộp trực tiếp cho tổ chức thu lệ phí hoặc nộp vào tài khoản của tổ chức thu lệ phí mở tại Kho bạc nhà nước.

Tổ chức thu lệ phí thực hiện kê khai, nộp lệ phí thu được theo tháng, quyết toán năm theo hướng dẫn tại khoản 3 Điều 19 và khoản 2 Điều 26 Thông tư số 156/2013/TT-BTC ngày 06 tháng 11 năm 2013 của Bộ trưởng Bộ Tài chính hướng dẫn thi hành một số điều của Luật quản lý thuế; Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật quản lý thuế và Nghị định số [83/2013/NĐ-CP](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/thue-phi-le-phi/nghi-dinh-83-2013-nd-cp-huong-dan-luat-quan-ly-thue-sua-doi-2012-201712.aspx) ngày 22 tháng 7 năm 2013 của Chính phủ.

Tổ chức thu lệ phí nộp toàn bộ số tiền lệ phí thu được vào ngân sách nhà nước theo chương, tiểu mục của Mục lục ngân sách nhà nước hiện hành. Nguồn chi phí trang trải cho hoạt động thẩm định cấp giấy phép, thu lệ phí do ngân sách nhà nước bố trí trong dự toán của tổ chức thu theo chế độ, định mức chi ngân sách nhà nước theo quy định của pháp luật.

Thông tư này có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01 tháng 01 năm 2019.

Các nội dung khác liên quan đến thu, nộp, quản lý, sử dụng, chứng từ thu, công khai chế độ thu lệ phí cấp giấy phép nhận chìm ở biển không đề cập tại Thông tư này được thực hiện theo quy định tại Luật phí và lệ phí; Nghị định số [120/2016/NĐ-CP](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/thue-phi-le-phi/nghi-dinh-120-2016-nd-cp-huong-dan-luat-phi-le-phi-320506.aspx) ngày 23 tháng 8 năm 2016 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật phí và lệ phí; Thông tư số [156/2013/TT-BTC](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/thue-phi-le-phi/thong-tu-156-2013-tt-btc-huong-dan-luat-quan-ly-thue-va-nghi-dinh-83-2013-nd-cp-214560.aspx) ngày 06 tháng 11 năm 2013 của Bộ trưởng Bộ Tài chính hướng dẫn thi hành một số điều của Luật quản lý thuế; Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật quản lý thuế và Nghị định số [83/2013/NĐ-CP](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/thue-phi-le-phi/nghi-dinh-83-2013-nd-cp-huong-dan-luat-quan-ly-thue-sua-doi-2012-201712.aspx) ngày 22 tháng 7 năm 2013 của Chính phủ; Thông tư số [303/2016/TT-BTC](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/thue-phi-le-phi/thong-tu-303-2016-tt-btc-in-phat-hanh-quan-ly-su-dung-chung-tu-thu-tien-phi-le-phi-ngan-sach-nha-nuoc-322056.aspx) ngày 15 tháng 11 năm 2016 của Bộ trưởng Bộ Tài chính hướng dẫn việc in, phát hành, quản lý và sử dụng các loại chứng từ thu tiền phí, lệ phí thuộc ngân sách nhà nước và các văn bản sửa đổi, bổ sung hoặc thay thế (nếu có).

Trong quá trình thực hiện, nếu có vướng mắc đề nghị các tổ chức, cá nhân phản ánh kịp thời về Bộ Tài chính để nghiên cứu, hướng dẫn bổ sung

1. **Về dự trữ, kho, bến bãi, xếp dỡ hàng hóa:**
	1. ***Hướng dẫn về điều kiện phế liệu nhập khẩu được dỡ xuống cảng***

Tổng cục Hải quan đã ban hành công văn[6644/TCHQ-GSQL](http://thuvienphapluat.vn/phap-luat/tim-van-ban.aspx?keyword=6644%2fTCHQ-GSQL&area=2&type=0&lan=1&match=False&sort=2&vc=True) ngày 13/11/2018 về việc hướng dẫn quản lý phế liệu nhập khẩu từ nước ngoài vào Việt Nam.

Theo đó, phế liệu được nhập khẩu từ nước ngoài vào lãnh thổ Việt Nam chỉ được phép dỡ từ phương tiện vận tải xuống cảng khi đáp ứng đầy đủ các điều kiện sau:

Người nhận hàng trên Bản lược khai hàng hóa (E-Manifest) phải có Giấy xác nhận đủ điều kiện về bảo vệ môi trường trong nhập khẩu phế liệu (Giấy xác nhận nhập khẩu phế liệu) còn giá trị hiệu lực.

- Người nhận hàng hóa trên E-Manifest phải có Giấy xác nhận ký quỹ bảo đảm phế liệu nhập khẩu theo quy định ghi trên E-Manifest.

- Lượng phế liệu dỡ xuống cảng không được vượt quá lượng phế liệu được nhập khẩu còn lại trên giấy xác nhận nhập khẩu phế liệu.”.

* 1. ***Hải Phòng tăng cường kiểm tra các đầu mối xuất hàng bến cảng, kho bãi…để ngăn chặn xe quá tải***

Thành phố Hải Phòng đang tích cực thực hiện các giải pháp để kiểm tra tại các đầu mối xuất hàng như bến cảng, kho, nhà máy... để ngăn chặn xe quá tải từ đầu mối, vừa kiểm tra được các phương tiện chở quá khổ, quá tải, tự ý thay đổi kích thước thùng thành xe và quá hạn kiểm định, chở vật liệu không che phủ bạt.

Theo số liệu của sở Giao thông vận tải thành phố Hải Phòng, từ đầu năm đến hết tháng 10/2018, lực lượng trật tự giao thông thành phố Hải Phòng đã kiểm tra gần 17.000 lượt phương tiện, phát hiện 451 xe vi phạm, xử phạt 3,3 tỷ đồng, tước 136 giấy phép lái xe. Trong đó riêng tháng 10/2018 tổ chức kiểm tra 2.137 lượt xe, phát hiện 22 xe vi phạm, thu phạt nộp Kho bạc Nhà nước 241 triệu đồng, tước 16 giấy phép lái xe.

Theo nhận định của các cơ qan chức năng, không phải lái xe, chủ doanh nghiệp nào vi phạm cũng cố ý chở quá tải mà có thể còn do việc xếp hàng hóa không đều, dẫn đến quá tải trọng trục xe, cho dù cả xe không quá tải. Có nhiều trường hợp xe được phép chở 30 tấn, khi cân chỉ có 24 tấn, nhưng do xếp hàng hóa không hợp lý, bị lệch theo trục, dẫn đến quá tải trọng trục xe, quá tải trọng của cầu đường, ảnh hưởng đến hạ tầng giao thông.

Kiểm soát tải trọng xe để bảo vệ hạ tầng giao thông, giảm thiểu tai nạn giao thông và tạo bình đẳng cho các doanh nghiệp vận tải. Các doanh nghiệp vận tải cần cam kết và có các biện pháp chấn chỉnh ngay việc chở quá tải sau khi nhận được thông báo của cơ quan chức năng.

* 1. ***Tích cực chống phương tiện quá tải trên đường biển***

Hiện nay Cảng vụ Đường thủy Nội địa khu vực III đã và đang thực hiện chức năng quản lý 1.022 cảng, bến thủy nội địa trên 1.515 km sông, kênh thuộc 8 tỉnh, thành phố, bao gồm tỉnh Bình Dương, Đồng Nai, Tây Ninh, Long An, Tiền Giang, Bến Tre, Đồng Tháp và TP.HCM.

Ngày 23/11/2018, Cảng vụ Đường thủy Nội địa Khu vực III (Cảng vụ III) tổ chức Hội nghị tuyên truyền, phổ biến pháp luật giao thông đường thủy chống quá tải đường thủy và đường bộ tại cảng, bến trên sông Đồng Nai tại Cảng Thạnh Phước, tỉnh Bình Dương với sự tham dự của đại diện các cơ quan chức năng và đông đảo chủ phương tiện, doanh nghiệp.

Sông Đồng Nai có tổng chiều dài 106,4km đi qua địa phận 3 tỉnh, thành phố (TP.HCM, Đồng Nai và Bình Dương) trong đó đoạn từ ngã 3 Cát Lái đến cách hạ lưu cầu Đồng Nai 150m là tuyến hàng hải, đảm bảo phát triển giao thông đường thủy lưu thông tàu có trọng tải 5.000 tấn; Đoạn từ cách hạ lưu cầu Đồng Nai 150m đến ngã 3 sông Bé là tuyến đường thủy nội địa Quốc gia.

Sông Đồng Nai là tuyến sông rộng, sâu và có độ dốc lớn, mùa lũ có ảnh hưởng bởi xả lũ hồ Trị An nên dòng chảy rất mạnh, các công trình vượt sông Đồng Nai gồm 7 cầu, 5 đường dây điện qua sông. Một số hạn chế trong giao thông thủy của sông Đồng Nai là các bãi đá ngầm lớn như bãi đá Ba Sang, bãi đá cầu Ghềnh, bãi đá Bạch Đằng, bãi đá Ông Nghê, bãi đá Thường Tân, đây là chướng ngại vật nguy hiểm có nguy cơ tiềm ẩn tai nạn giao thông. Tuyến sông Đồng Nai từ ngã ba rạch Ông Nhiêu đến hạ lưu cầu Đồng Nai là tuyến sông cấp I, phương tiện thủy lưu thông lớn nhất 5.000 tấn, từ thượng lưu cầu Đồng Nai đến ngã 3 sông Bé là tuyến sông cấp III, phương tiện thủy lưu thông lớn nhất 2.500 tấn.

Với mục tiêu hài hòa giữa doanh nghiệp và công tác quản lý Nhà nước, tạo được sự phát triển bền vững, đảm bảo an toàn giao thông đường thủy nội địa thời gian qua Cảng vụ 3 đã thường xuyên kiểm tra, nhắc nhở về tình hình cầu bến, an toàn vùng nước, thiết bị xếp dỡ, báo hiệu đường thủy nội địa… đặc biệt trước khi vào mùa mưa lũ. Đảm bảo cảng, bến hoạt động theo đúng quy định pháp luật, các tổ công tác chủ động theo dõi hạn hoạt động của giấy phép hoạt động cảng, bến, thiết bị xếp dỡ, điều kiện an toàn về PCCC, môi trường… và có thông báo nhắc nhở trước khi hết phép để chủ cảng, bến kịp thời gia hạn hoạt động theo quy định.

Qua công tác quản lý cảng, bến thường xuyên, hiện nay 99% các cảng, bến có phép đảm bảo đầy đủ trang thiết bị an toàn của cảng, bến như: thiết bị neo buộc phương tiện, báo hiệu, thiết bị cần cẩu có đăng kiểm, 90% bến thủy nội địa được gia cố bờ kè bằng bê tông, cọc sắt, đảm bảo an toàn tiếp nhận phương tiện thủy. Hiện nay 90% các bến thủy nội địa vật liệu xây dựng đã thực hiện thủ tục đăng ký môi trường theo quy định.

Để góp phần vào việc thực thi các qui định của pháp luật và tăng cường nhận thức của người tham gia giao thông trong lĩnh vực an toàn giao thông và bảo vệ môi trường đường thủy, đơn vị đã thường xuyên nhắc nhở và phối hợp với các cơ quan ban ngành kiểm tra, xử lý nghiêm những trường hợp vi phạm cố ý về an toàn kỹ thuật phương tiện, trang thiết bị an toàn, bằng cấp chứng chỉ chuyên môn, chở quá tải, quá khổ…

* 1. ***Đồng Nai tăng cường kiểm soát, tuyên truyền chính sách, pháp luật về hoạt động của các bến thủy nội địa***

Trong năm 2018, Thanh tra giao thông tỉnh Đồng Nai đã phối hợp với Cảnh sát đường thủy Đồng Nai, Cảng vụ đường thủy nội địa Khu vực III tích cực thực hiện các giải pháp nhằm đảm bảo hiệu quả kiểm soát bến thủy nội địa trên địa bàn tỉnh. Quyết liệt xử lý các bến thủy nội địa không có giấy phép hoạt động, phương tiện thủy vi phạm trật tự AGTVT trên sông Đồng Nai thuộc địa bàn xã Hóa An, Tân Hạnh và trên sông Cái thuộc phường An Bình, Thống Nhất, TP.Biên Hòa tỉnh Đồng Nai.

Theo Sở GTVT tỉnh Đồng Nai, trong 11 tháng năm 2018, lực lượng Thanh tra giao thông đã lập biên bản vi phạm hành chính và đình chỉ 10 bến thủy nội địa hoạt động trái phép, tự phát trên địa bàn. Đồng thời lực lượng Thanh tra cũng đã kiểm tra 2.346 phương tiện chở hàng hóa, vật liệu xây dựng tại các bến hàng hóa, bến khách ngang sông. Trong đó lập biên bản vi phạm hành chính 155 với số tiền hơn 183 triệu đồng. Cụ thể 60 trường hợp chở hàng quá tải, 21 trường hợp kẻ không đúng vạch dấu mớn nước an toàn, 36 trường hợp không có chứng chỉ chuyên môn nghiệp vụ và 38 trường hợp các lỗi vi phạm khác.

Nhằm đảm bảo an toàn giao thông đường thủy trên địa bàn, lực lượng Thanh tra giao thông Đồng Nai cũng đã thường xuyên tuyên truyền về luật giao thông đường thủy nội địa trong việc vận chuyển hành khách đảm bảo an toàn, phương tiện đủ điều kiện an toàn kỹ thuật theo quy định. Sau khi đã vận động, tuyên truyền thì kiên quyết đình chỉ hoạt động các bến không đủ điều kiện và phương tiện không đủ an toàn kỹ thuật xuất bến.

1. **Về các hoạt động khác liên quan đến logistics**

***4.1. Một số quy định mới về điều kiện cấp giấy phép cung cấp dịch vụ chứng thực chữ ký số (CKS) công cộng, gồm:***

- Nộp phí dịch vụ duy trì hệ thống kiểm tra trạng thái chứng thư số đầy đủ (đối với trường hợp cấp lại giấy phép);

- Nhân sự quản trị hệ thống, vận hành hệ thống và cấp chứng thư số, bảo đảm an toàn thông tin hệ thống phải có bằng đại học trở lên, chuyên ngành an toàn thông tin hoặc công nghệ thông tin hoặc điện tử viễn thông.

Ngoài ra, các tổ chức cung cấp dịch vụ chức thực CKS đang hoạt động hợp pháp, trong vòng 02 năm kể từ ngày 15/11/2018, phải đáp ứng các điều kiện cung cấp dịch vụ theo quy định tại Nghị định này.

Nghị định [130/2018/NĐ-CP](http://thuvienphapluat.vn/phap-luat/tim-van-ban.aspx?keyword=130%2f2018%2fN%c4%90-CP&area=2&type=0&lan=1&match=False&sort=2&vc=True) có hiệu lực thi hành từ ngày 15/11/2018, thay thế các văn bản:

- Nghị định [26/2007/NĐ-CP](http://thuvienphapluat.vn/phap-luat/tim-van-ban.aspx?keyword=26%2f2007%2fN%c4%90-CP&area=2&type=0&lan=1&match=False&sort=2&vc=True) ngày 15/02/2007;

- Nghị định [106/2011/NĐ-CP](http://thuvienphapluat.vn/phap-luat/tim-van-ban.aspx?keyword=106%2f2011%2fN%c4%90-CP&area=2&type=0&lan=1&match=False&sort=2&vc=True) ngày 23/11/2011;

- Nghị định [170/2013/NĐ-CP](http://thuvienphapluat.vn/phap-luat/tim-van-ban.aspx?keyword=170%2f2013%2fN%c4%90-CP&area=2&type=0&lan=1&match=False&sort=2&vc=True) ngày 13/11/2013.

***4.2. Quy định thực hiện quy tắc xuất xứ trong Hiệp định thành lập khu vực thương mại tự do ASEAN- ÚC- Newzealand (AANZFTA).***

Ngày 12/11/2018, BCT ban hành Thông tư [42/2018/TT-BCT](http://thuvienphapluat.vn/phap-luat/tim-van-ban.aspx?keyword=42%2f2018%2fTT-BCT&area=2&type=0&lan=1&match=False&sort=2&vc=True) sửa đổi, bổ sung Thông tư [31/2015/TT-BCT](http://thuvienphapluat.vn/phap-luat/tim-van-ban.aspx?keyword=31%2f2015%2fTT-BCT&area=2&type=0&lan=1&match=False&sort=2&vc=True) quy định thực hiện quy tắc xuất xứ trong Hiệp định thành lập khu vực thương mại tự do ASEAN- ÚC- Newzealand (AANZFTA).

Theo đó, thủ tục cấp C/O mẫu AANZ thực hiện theo Nghị định [31/2018/NĐ-CP](http://thuvienphapluat.vn/phap-luat/tim-van-ban.aspx?keyword=31%2f2018%2fN%c4%90-CP&area=2&type=0&lan=1&match=False&sort=2&vc=True) quy định chi tiết Luật Quản lý ngoại thương về xuất xứ hàng hóa và Thông tư [05/2018/TT-BCT](http://thuvienphapluat.vn/phap-luat/tim-van-ban.aspx?keyword=05%2f2018%2fTT-BCT&area=2&type=0&lan=1&match=False&sort=2&vc=True)quy định về xuất xứ hàng hóa.

Hiện nay, thủ tục  cấp C/O mẫu AANZ được thực hiện theo Thông tư [06/2011/TT-BCT](http://thuvienphapluat.vn/phap-luat/tim-van-ban.aspx?keyword=06%2f2011%2fTT-BCT&area=2&type=0&lan=1&match=False&sort=2&vc=True) quy định thủ tục cấp Giấy chứng nhận xuất xứ hàng hóa ưu đãi và Thông tư [01/2013/TT-BCT](http://thuvienphapluat.vn/phap-luat/tim-van-ban.aspx?keyword=01%2f2013%2fTT-BCT&area=2&type=0&lan=1&match=False&sort=2&vc=True) sửa đổi bổ sung Thông tư 06.

Việc thực hiện thủ tục này còn được thực hiện theo Phụ lục III Thông tư [31/2015/TT-BCT](http://thuvienphapluat.vn/phap-luat/tim-van-ban.aspx?keyword=31%2f2015%2fTT-BCT&area=2&type=0&lan=1&match=False&sort=2&vc=True) .

Ngoài ra, Phụ lục II - Quy tắc cụ thể mặt hàng ban hành kèm theo Thông tư [31/2015/TT-BCT](http://thuvienphapluat.vn/phap-luat/tim-van-ban.aspx?keyword=31%2f2015%2fTT-BCT&area=2&type=0&lan=1&match=False&sort=2&vc=True) được thay thế bằng phụ lục kèm theo Thông tư 42.

Thông tư [42/2018/TT-BTC](http://thuvienphapluat.vn/phap-luat/tim-van-ban.aspx?keyword=42%2f2018%2fTT-BTC&area=2&type=0&lan=1&match=False&sort=2&vc=True) có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01/01/2019.