

**PHỤ LỤC 5**

**NHỮNG VƯỚNG MẮC, BẤT CẬP VÀ NỘI DUNG ĐỀ XUẤT SỬA ĐỔI, BỔ SUNG LĨNH VỰC: KHÁC**

| <b>STT</b> | <b>Quy định hiện hành</b> | <b>Mâu thuẫn giữa pháp luật đầu tư với các pháp luật khác có liên quan</b> | <b>Vướng mắc, bất cập hoặc những vấn đề phát sinh</b>  | <b>Nội dung đề xuất sửa đổi, bổ sung</b>   |
|------------|---------------------------|--|--|--|
| (1)        | (2)                       | (3)  | (4)  | (5)  |
| 1          | <b>Luật Dầu khí</b>       |  | Luật Dầu khí hiện hành chỉ điều chỉnh liên quan đến hoạt động tìm kiếm, thăm dò và khai thác dầu khí (khâu thượng nguồn) còn các khâu trung nguồn, hạ nguồn thì được điều chỉnh tại các văn bản khác như Luật Doanh nghiệp, Luật Đầu tư, Luật Xây dựng, Luật Bảo vệ môi trường...Luật Dầu khí chưa có quy định về đầu tư ra nước ngoài trong lĩnh vực dầu khí mà hiện nay đang quy định tại văn bản dưới luật. | Đề nghị sửa đổi Luật Dầu khí điều chỉnh toàn diện các khâu từ thượng nguồn, trung nguồn và hạ nguồn, bổ sung các nội dung hiện đang được điều chỉnh rải rác tại các văn bản dưới luật. |

|  |  |  |  |   |
|--|--|--|--|---|
|  |  |  | <p>Một số các vướng mắc chính:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Chưa có khung pháp lý phù hợp cho việc quản lý hoạt động tận khai thác dầu khí khi Nhà thầu chuyển giao toàn bộ mỏ cho Nước Chủ nhà vào thời điểm hết Hợp đồng dầu khí/lý do khác. Chưa có đầy đủ các điều kiện/cơ chế khuyến khích phù hợp cho hoạt động đầu tư bổ sung nhằm nâng cao hệ số thu hồi dầu của mỏ cũng như đầu tư để phát triển các mỏ nhỏ, mỏ cận biên (Hợp đồng dầu khí dù đã có một số điều khoản khuyến khích đầu tư nhưng chưa đủ để đảm bảo lợi ích cho nhà thầu).</li> <li>- Do tính chất đặc thù, để đảm bảo đồng bộ về mặt kỹ thuật, tiến độ và hiệu quả kinh tế nên có những Dự án phát triển khai thác mỏ khí ngoài khơi cần phải bao gồm các khâu: Vận chuyển; xử lý khí; tiêu thụ khí (bao gồm đường ống dẫn khí về bờ, nhà máy xử lý khí trên</li> </ul> | <p>Kiến nghị sớm hoàn thiện, ban hành để có căn cứ triển khai các hoạt động dầu khí đối với Luật Dầu khí sửa đổi bổ sung; Quy chế phân cấp trữ lượng; và Quy định công tác bảo quản và hủy bỏ giếng khoan dầu khí</p> |
|--|--|--|--|---|

|  |  |  |   |  |
|--|--|--|---|--|
|  |  |  | <p>bờ, đường ống dẫn khí tới các hộ tiêu thụ - cụ thể là dự án phát triển mỏ khí Cá Voi Xanh,..). Các hạng mục công trình này được xây dựng ngoài phạm vi diện tích Hợp đồng dầu khí đã ký. Vì vậy, việc quy định diện tích trong hợp đồng dầu khí chưa phản ánh đầy đủ tình huống thực tế của các dự án phát triển mỏ nêu trên, dẫn đến khó khăn trong việc áp dụng Luật Dầu khí, các văn bản dưới luật đối với các đối tượng của dự án nằm ngoài phạm vi diện tích hợp đồng dầu khí đã ký.</p> <p>- Nếu áp dụng các quy định pháp luật khác (Luật Đầu tư, Đấu thầu, Xây dựng, Đất đai,...) để thực hiện Dự án thì quá trình triển khai gặp nhiều khó khăn do thiếu tính đồng bộ về văn bản pháp luật để áp dụng chuỗi dự án, do phải tuân thủ các quy trình, quy định không phù hợp với đặc thù của hoạt động đầu tư trong lĩnh vực khai thác dầu khí, dẫn đến làm chậm</p> |  |
|--|--|--|---|--|

|  |  |  |   |  |
|--|--|--|---|--|
|  |  |  | <p>tiền độ tổng thể của dự án, ảnh hưởng đến quy hoạch năng lượng quốc gia.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Chưa có quy định pháp luật phù hợp cho trường hợp thực hiện đầu tư cho cả chuỗi dự án từ khâu khai thác, xử lý, vận chuyên, chế biến, tang trữ, phân phối và tiêu thụ để khuyến khích các nhà thầu dầu khí đầu tư cho cả chuỗi dự án khí.</li><li>- Trong quá trình triển khai hoạt động dầu khí theo các quy định của các Hợp đồng Dầu khí, các nhà thầu Việt Nam (do là doanh nghiệp Nhà nước hoặc là doanh nghiệp 100% vốn của doanh nghiệp Nhà nước đang gặp rất nhiều bất lợi so với Nhà thầu nước ngoài. Nguyên nhân là ngoài việc phải tuân thủ các quy định của Luật Dầu khí và Hợp đồng dầu khí như các Nhà thầu nước ngoài, còn phải tuân thủ các quy định của các luật khác như: Luật Đầu tư, Luật Quản lý, sử</li></ul> |  |
|--|--|--|---|--|

|          |   |  |  |  |
|----------|---|--|--|--|
|          |   |  | <p>dụng vốn Nhà nước đầu tư vào sản xuất, kinh doanh tại doanh nghiệp, Luật Doanh nghiệp...</p> <p>Ngoài ra, việc các cấp có thẩm quyền khi gửi các văn bản (văn bản phê duyệt, chỉ đạo...) thường không chỉ rõ Doanh nghiệp cần tuân thủ quy định của một hoặc một số Luật cụ thể (thường ghi:... và tuân thủ các luật khác liên quan), dẫn đến rất khó khăn trong quá trình thực hiện các thủ tục pháp lý.</p> |  |
| <b>2</b> | <b>Luật hàng không dân dụng Việt Nam</b>  |  |  |  |
|          | <p>Điều 47 Luật HKDD quy định: “<i>Cảng hàng không là khu vực xác định, bao gồm sân bay, nhà ga và trang bị, thiết bị, công trình cần thiết khác được sử dụng cho tàu bay đi, đến và thực hiện vận chuyển hàng không</i>”.</p> <p>Điều 2 Nghị định 102/2015 quy định:</p> | <p>Điều 49 Luật HKDD và Điều 14 Nghị định 102/2015 quy định về mở CHKSB,</p> | <p>Mặc dù Điều 49 Luật HKDD và Điều 14 Nghị định 102/2015 quy định về mở CHKSB, tuy nhiên, pháp luật về HKDD chưa quy định rõ hệ thống kết cấu hạ tầng nào, có thể gọi là kết cấu hạ tầng cảng hàng không thiết yếu, đáp ứng điều kiện đủ cho một Cảng hàng không được phép mở, đưa vào khai thác. Thực</p>  |  |

|  |  |   |  |
|--|--|---|--|
| <p><i>“Kết cấu hạ tầng cảng hàng không bao gồm:</i></p> <p><i>a) Kết cấu hạ tầng sân bay, bao gồm các công trình: Đường cất hạ cánh, đường lăn, sân đỗ và các công trình, khu phụ trợ của sân bay; phòng, chống cháy nổ; hàng rào sân bay; đường giao thông nội bộ trong sân bay; công trình bảo vệ môi trường và các công trình khác thuộc khu bay;</i></p> <p><i>b) Công trình cung cấp dịch vụ bảo đảm hoạt động bay;</i></p> <p><i>c) Công trình phục vụ bảo đảm an ninh hàng không, khẩn nguy sân bay;</i></p> <p><i>d) Công trình hàng rào cảng hàng không; đường giao thông nội bộ trong cảng hàng không; công trình cấp điện; công trình cấp, thoát nước; công trình chiếu sáng;</i></p> |  | <p>tiền tuân thủ tiêu chuẩn của ICAO, một cảng hàng không có hệ thống kết cấu hạ tầng sân bay, quản lý bay, bảo đảm an ninh, an toàn hàng không, nhà ga (hành khách hoặc hàng hóa) được phép đưa vào hoạt động mà không cần có các công trình kết cấu hạ tầng khác như <i>sửa chữa, bảo dưỡng tàu bay, trang thiết bị hàng không, dịch vụ kỹ thuật hàng không, dịch vụ suất ăn hàng không, dịch vụ xăng dầu ...vv.</i></p> <p>Đồng thời Doanh nghiệp cảng không cần thiết phải quản lý, khai thác toàn bộ hệ thống kết cấu hạ tầng CHK, mà chỉ cần quản lý hệ thống kết cấu hạ tầng hàng không thiết yếu.</p> <p>Việc thiếu quy định về hệ thống kết cấu hạ tầng cảng hàng không thiết yếu, đáp ứng đủ điều kiện cho một cảng hàng không được phép đưa vào và duy trì khai thác ảnh hưởng đến việc xác định rõ phạm vi quyền và trách nhiệm</p> |  |
|--|--|---|--|

|  |   |  |   |  |
|--|---|--|---|--|
|  | <p><i>đ) Công trình nhà ga hành khách, nhà ga hàng hóa;</i></p> <p><i>e) Công trình cung cấp dịch vụ phục vụ kỹ thuật thương mại mặt đất; dịch vụ sửa chữa, bảo dưỡng tàu bay, trang thiết bị hàng không; dịch vụ kỹ thuật hàng không; dịch vụ suất ăn hàng không; dịch vụ xăng dầu hàng không, nhiên liệu tàu bay.”.</i></p> |  | <p>của Doanh nghiệp cảng/Người khai thác CHKSB trong quản lý, khai thác, đầu tư CHKSB; ảnh hưởng đến bảo đảm an toàn khai thác CHKSB theo tiêu chuẩn của ICAO Để đảm bảo khai thác an toàn CHKSB, ICAO quy định khu bay (đường băng, đường lăn sân đỗ tàu bay và hệ thống thiết bị đồng bộ) phải được quản lý, khai thác đồng bộ bởi một Người khai thác. Tuy nhiên do chưa có quy định rõ ràng, pháp luật Việt Nam đã cho phép phân chia khu bay thành sân đỗ tàu bay và đường băng, đường lăn thuộc hai cơ chế sở hữu, quản lý khác nhau (chỉ có ở Việt Nam), có thể dẫn đến việc có 2 Người khai thác đối với từng phần khu bay, vi phạm nguyên tắc “Một cảng hàng không, một Nhà khai thác” của ICAO.</p> <p>Việc phân chia khu bay nêu trên cũng dẫn đến khó khăn, vướng mắc trong việc sửa chữa, bảo dưỡng, đặc biệt là đầu tư nâng</p> |  |
|--|---|--|---|--|

|  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|
|  |  |  | <p>cấp, mở rộng khu bay (nhu cầu 29.000 tỷ đồng vốn ngân sách giai đoạn 2020-2025), ngay cả trong tình thế cấp thiết như tại Nội Bài, Tân Sơn Nhất hiện nay (4.200 tỷ đồng vốn ngân sách). Do vậy pháp luật về quản lý tài sản công và Đề án giao quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng hàng không do Nhà nước đầu tư, quản lý phải giải quyết được vấn đề chuyển trách nhiệm đầu tư sửa chữa, nâng cấp, mở rộng khu bay từ Nhà nước sang Doanh nghiệp cảng (Phương án giao tài sản cho ACV theo hình thức không tính thành phần vốn nhà nước tại doanh nghiệp).</p> |  |
|  | <b><i>Điều 51 và Điều 4 Nghị định 102/2015</i></b> |  | <p>Đặc thù của hoạt động quản lý, khai thác cảng hàng không, sân bay (CHKSB) yêu cầu có 2 tổ chức: Doanh nghiệp cảng và Người khai thác cảng hàng không, sân bay. Theo quy định của pháp luật về HKDD, Doanh</p>   | <p>Như vậy Doanh nghiệp cảng hàng không Người khai thác CHKSB gắn liền với nhau về quyền hạn, trách nhiệm đối với việc quản lý, khai thác CHKSB nhưng vẫn độc lập về pháp lý. Doanh nghiệp cảng có</p> |



|  |  |  |  |   |
|--|--|--|--|---|
|  |  |  | <p>nghiệp cảng là doanh nghiệp được cấp Giấy phép kinh doanh cảng hàng không, thực hiện quản lý, kinh doanh CHKSB (Điều 63, Điều 64 Luật HKDDVN). Người khai thác CHKSB là tổ chức được cấp Giấy chứng nhận Người khai thác CHKSB, chịu trách nhiệm quản lý, duy trì đủ điều kiện kỹ thuật, khai thác CHKSB theo quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật của Việt Nam và ICAO (Điều 51 Luật HKDDVN; Điều 4 Nghị định 102/2015).</p> | <p>thể đồng thời là Người khai thác CHKSB, có thể thành lập Chi nhánh hoặc thuê một tổ chức độc lập để thực hiện trách nhiệm Người khai thác CHKSB. Tuy nhiên pháp luật về HKDD chưa quy định rõ ràng về mối quan hệ pháp lý giữa Doanh nghiệp cảng và Người khai thác cảng hàng không, sân bay.</p>      |
|  | <p><b>Điều 64</b> quy định Doanh nghiệp cảng có quyền và nghĩa vụ “<i>Lập kế hoạch đầu tư phát triển, cải tạo, mở rộng cảng hàng không, sân bay theo quy hoạch đã được cơ quan nhà nước có thẩm quyền phê duyệt và phù hợp với nhu cầu phát triển, phù hợp với việc khai thác cảng hàng không, sân bay</i>”.</p> |  | <p>Tuy nhiên Luật HKDDVN và Nghị định 102/2015 không quy định rõ thẩm quyền phê duyệt Kế hoạch đầu tư phát triển, cải tạo, mở rộng cảng hàng không, sân bay của cơ quan quản lý nhà nước (trong khi đó Bộ GTVT được Luật HKDDVN giao nhiệm vụ quản lý quy hoạch CHKSB, quản lý đầu tư xây dựng CHKSB;</p>  | <p>Đề nghị cần làm rõ: đầu tư chỉ có 4 hình thức hay Luật Đầu tư chỉ điều chỉnh 4 hình thức đầu tư. Vì còn hình thức đầu tư khác nhưng không được điều chỉnh tại Mục này như: đầu tư trực tiếp (doanh nghiệp bỏ tiền để đầu tư xây dựng công trình hoặc mua sắm tài sản, hình thành tài sản của doanh</p> |

|  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|
|  |  |  | <p>Cảng vụ được giao quyền sử dụng đất (sổ đỏ)); quyền và nghĩa vụ của Doanh nghiệp cảng trong việc thực hiện Kế hoạch (do Doanh nghiệp cảng lập). Bên cạnh việc không quy định về hệ thống kết cấu hạ tầng cảng hàng không thiết yếu như phân tích ở trên, việc không quy định rõ quyền đầu tư kết cấu hạ tầng CHKSB gây ảnh hưởng đến Doanh nghiệp cảng (ACV) khi thực hiện nhiệm vụ phát triển hạ tầng cảng hàng không, mở rộng, nâng cao chất lượng các cảng hàng không hiện hữu, đáp ứng nhu cầu phát triển ngành hàng không Việt Nam.</p> <p>Bên cạnh đó, việc thiếu quy định về hệ thống kết cấu hạ tầng cảng hàng không thiết yếu thuộc quyền và nghĩa vụ đầu tư của Doanh nghiệp cảng, Việc chưa hoàn thiện cơ chế, chính sách xã hội hóa đầu tư kết cấu hạ tầng CHKSB đã dẫn đến việc xé riêng</p> | <p>ng nghiệp, có khấu hao); đầu tư theo hình thức PPP.</p> |
|--|--|--|--|--|

|   |  |  |   |  |
|---|--|--|---|--|
|   |  |  | nhà ga ra để xã hội hóa (chỉ có ở Việt Nam, Lào), ảnh hưởng đến quyền và lợi ích của Doanh nghiệp cảng. Thực tiễn trên thế giới, việc xã hội hóa đầu tư (PPP) hoặc chuyển sở hữu CHK từ Nhà nước, Doanh nghiệp Nhà nước sang khu vực tư nhân được thực hiện đối với tổng thể một CHK (tương tự trường hợp CHKQT Vân Đồn). |  |
|   | <i>Điều 68</i> khoản 2 quy định chưa phù hợp với khoản 6 Điều 24, chưa phù hợp với thông lệ trên thị trường lao động quốc tế đặc biệt với việc sử dụng phi công. |  |   | Đề nghị sửa khoản 2 Điều 68 theo hướng được giao kết hợp đồng lao động bằng văn bản thông qua tổ chức cung ứng lao động, tổ chức dịch vụ việc làm... |
| 3 | <b>Luật sử dụng năng lượng tiết kiệm và hiệu quả</b>   |  |   |  |
|   | <i>Điều 33</i> quy định về trách nhiệm của cơ sở sử dụng năng lượng trọng điểm   |  | Điều 33 có quy định về trách nhiệm của cơ sở sử dụng năng lượng trọng điểm trong việc báo cáo kết quả thực hiện kế hoạch sử dụng năng lượng tiết kiệm và  | Đề nghị sửa đổi, hoặc hướng dẫn làm rõ theo hướng quy định cụ thể với các doanh nghiệp (như TKV) có rất nhiều công ty con, đơn vị trực thuộc         |

|          |   |  |  |   |
|----------|---|--|--|---|
|          |   |  | hiệu quả. Theo đó, TKV hàng năm phải thực hiện báo cáo định kỳ đối với Bộ Công Thương và các Sở Công Thương nơi TKV có đơn vị sản xuất trên địa bàn. Điều này dẫn tới việc đơn vị tốn rất nhiều thời gian để tổng hợp báo cáo tới nhiều cơ quan quản lý các cấp. Đồng thời, có thể dẫn tới sự chông chéo về thông tin trong số liệu thống kê tổng hợp của các cơ quan quản lý. | trên nhiều tỉnh thành cả nước thì TKV chỉ tổng hợp số liệu về sử dụng năng lượng báo cáo Bộ Công Thương; còn các công ty con, đơn vị trực thuộc trên địa bàn địa phương sẽ báo cáo số liệu của đơn vị mình về cơ quan quản lý nhà nước cấp tỉnh (Sở Công Thương) nơi đơn vị có hoạt động sử dụng năng lượng trọng điểm.   |
| <b>4</b> | <b>Luật khoáng sản số 60/2010/QH12</b>  |  |  |   |
|          | Khoản 2 Điều 54 “Giấy phép khai thác khoáng sản có thời hạn không quá 30 năm và có thể được gia hạn nhiều lần, nhưng tổng thời gian gia hạn không quá 20 năm” | Khoản 1 Điều 15 Quy phạm kỹ thuật KTHL và đập thạch 18-TCN-5-2006 quy định: “Tuổi thọ mỏ được xác định tối thiểu như sau: Loại lớn 20 năm (thời gian mỏ đạt công suất thiết kế)” | Thông thường một dự án mỏ hầm lò có công suất 2,0 triệu tấn/năm, nếu thời gian là 30 năm (thời gian xây dựng cơ bản; thời gian khai thác, thời gian giảm sản lượng) thì dự án không đảm bảo hiệu quả kinh tế   | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Đề nghị sửa đổi Khoản 2 Điều 54: Giấy phép khai thác khoáng sản có thời hạn theo Quyết định phê duyệt dự án đầu tư và có thể được gia hạn nhiều lần, nhưng tổng thời gian gia hạn không quá 20 năm.</li> <li>- Đề nghị quy định: Thời hạn trong Giấy phép khai thác quy định theo Quyết định phê duyệt dự án nhằm tạo thuận lợi</li> </ul> |

|   |   |  |  |   |
|---|---|--|--|---|
|   |   |  |  | để doanh nghiệp không cần thực hiện thủ tục gia hạn nhiều lần                                     |
|   |   |  | <p>- Chưa có quy định rõ ràng, cụ thể làm cơ sở cho việc định giá quyền khai thác khoáng sản, sử dụng quyền khai thác khoáng sản làm tài sản góp vốn, tài sản bảo đảm; chưa có cơ sở để phân định vai trò pháp lý của “người được cấp quyền hoạt động khoáng sản” và “người thực hiện hoạt động khoáng sản”.</p> <p>Điều này dẫn tới việc khi quyền khai thác khoáng sản được sử dụng làm tài sản bảo đảm cho giao dịch dân sự hoặc góp vốn đầu tư HTKD (là những việc Pháp luật không cấm) thì không có cơ chế pháp lý phù hợp để xác định quyền và nghĩa vụ của các bên.</p> | Đề nghị bổ sung các quy định phù hợp tại các văn bản hướng dẫn thi hành (Nghị định, Thông tư,...) |
| 5 | <b>Luật an toàn, vệ sinh lao động và Nghị định số 44/2016/NĐ-CP ngày 15/05/2016</b> |  |  |   |

|  |   |   |   |
|--|---|---|---|
| <p><b>Điều 14 và 74 Luật an toàn, vệ sinh lao động</b> và Điều 17 Nghị định số 44/2016/NĐ-CP ngày 15/05/2016 của Chính phủ quy định: Đối tượng tham dự khóa huấn luyện an toàn, vệ sinh lao động được quy định thành các nhóm sau đây: 1. Nhóm 1: Người quản lý phụ trách công tác an toàn, vệ sinh lao động bao gồm: a) Người đứng đầu đơn vị, cơ sở sản xuất, kinh doanh và phòng, ban, chi nhánh trực thuộc; phụ trách bộ phận sản xuất, kinh doanh, kỹ thuật; quản đốc phân xưởng hoặc tương đương; b) Cấp phó của người đứng đầu theo quy định tại điểm a, Khoản 1 Điều này được giao nhiệm vụ phụ trách công tác an toàn, vệ sinh lao động. 2. Nhóm 2: Người làm công tác an toàn, vệ sinh lao động bao gồm: a) Chuyên trách, bán chuyên trách về an toàn, vệ sinh lao động của cơ sở; b) Người trực tiếp giám</p> | <p>Hiện nay thuyền viên đang thực hiện theo quy định về tiêu chuẩn chuyên môn, đào tạo, huấn luyện, thuyền viên và định biên an toàn tối thiểu của tàu biển Việt Nam tại Thông tư số 37/2016/TT-BGTVT của Bộ Giao thông Vận tải phù hợp theo quy định Hàng hải của Việt Nam và Quốc tế.</p> <p>+ Thuyền viên trước khi xuống tàu đã được đào tạo chuyên môn tại các cơ sở đào tạo chuyên ngành hàng hải và được cấp các chứng chỉ chuyên môn theo quy định trong đó có Giấy chứng nhận huấn luyện nghiệp vụ cơ bản. Giấy chứng nhận này do cơ sở đào tạo, huấn luyện cấp cho thuyền viên đã hoàn thành chương trình huấn luyện nghiệp vụ cơ bản về kỹ thuật cứu sinh, phòng cháy,</p> | <p>Như vậy thuyền viên làm việc trên tàu đã được trang bị kiến thức cơ bản về an toàn, vệ sinh lao động phù hợp với đặc thù nghề nghiệp, đáp ứng.</p> | <p>Đề nghị bỏ nội dung huấn luyện an toàn, vệ sinh lao động đối với thuyền viên làm việc trên tàu biển.</p> |
|--|---|---|---|

|  |   |  |  |   |
|--|---|--|--|---|
|  | <p>sát về an toàn, vệ sinh lao động tại nơi làm việc. 3. Nhóm 3: Người lao động làm công việc có yêu cầu nghiêm ngặt về an toàn, vệ sinh lao động là người làm công việc thuộc Danh mục công việc có yêu cầu nghiêm ngặt về an toàn, vệ sinh lao động do Bộ Lao động - Thương binh và Xã hội ban hành. 4. Nhóm 4: Người lao động không thuộc các nhóm theo quy định tại các Khoản 1, 2, 3 và 5 Điều này, bao gồm cả người học nghề, tập nghề, thử việc để làm việc cho người sử dụng lao động. 5. Nhóm 5: Người làm công tác y tế. 6. Nhóm 6: An toàn, vệ sinh viên theo quy định tại Điều 74 Luật an toàn, vệ sinh lao động.</p> | <p>chữa cháy, sơ cứu y tế cơ bản, an toàn sinh mạng và trách nhiệm xã hội, nhận thức an ninh tàu biển phù hợp với quy định của Công ước STCW.</p> <p>+ Thuyền viên sau khi tuyển dụng vào Công ty đều được huấn luyện và làm quen an toàn trên tàu theo Hệ thống quản lý an toàn, chất lượng, môi trường và Lao động Hàng hải (SQEMS) của Công ty được các Tổ chức đăng kiểm quốc tế hoặc Việt nam đánh giá và phê duyệt. Trong đó có quy trình “Sổ tay an toàn, sức khỏe và bảo vệ môi trường” (HSE) với mục đích đảm bảo việc sinh hoạt, làm việc của thuyền viên trên tàu luôn được kiểm soát an toàn, giảm thiểu tai nạn lao động.</p> |  |   |
|  | <p><b>Điều 35 khoản 6 Luật an toàn vệ sinh lao động quy định:</b> Thời hạn điều tra vụ tai nạn lao động</p>   |  | <p>Các tàu của Công ty hoạt động trên tuyến Quốc tế, việc liên lạc giữa tàu và bờ chủ yếu qua vệ</p> | <p>Đề nghị điều chỉnh quy định về thời hạn điều tra tai nạn lao động đối với thuyền viên công</p> |

|          |   |  |   |  |
|----------|---|--|---|--|
|          | <p>thuộc thẩm quyền của Đoàn điều tra tai nạn lao động cấp Công ty được tính từ thời điểm xảy ra tai nạn đến khi công bố Biên bản điều tra tai nạn lao động: a) Không quá 04 ngày đối với tai nạn lao động làm bị thương nhẹ người lao động; b) Không quá 07 ngày đối với tai nạn lao động làm bị thương nặng một người lao động.</p>                           |  | <p>tin, ... do vậy Công ty rất khó khăn trong công tác thực hiện điều tra tai nạn lao động theo thời gian quy định như trên. tham gia bảo hiểm xã hội, khi đó thuyền viên về nghỉ hưu chỉ được hưởng mức lương hưu khoảng 50% mức lương đóng BHXH bình quân.</p>  | <p>tác trên tàu biển đặc biệt là tàu hoạt động trên tuyến Quốc tế. Hiện nay, thông thường các Công ty hoạt động trong lĩnh vực quản lý tàu biển tại các nước (như Thome ship management pte ltd..) quy định thời hạn điều tra: Không quá 90 ngày đối với tai nạn lao động làm người lao động bị thương nhẹ &amp; bị thương nặng</p>  |
| <b>6</b> | <b>Luật Bảo hiểm xã hội</b>   |  |   |  |
|          | <p><b><i>Về thời gian tham gia BHXH bắt buộc và mức tiền lương đóng BHXH để hưởng các chế độ BHXH của thuyền viên</i></b></p> <p><b><i>Điều 85 khoản 3:</i></b> Người lao động không làm việc và không hưởng tiền lương từ 14 ngày làm việc trở lên trong tháng thì không đóng bảo hiểm xã hội tháng đó. Thời gian này không được tính để hưởng bảo hiểm xã</p> | <p>Theo Công ước MLC 2006 thuyền viên không được làm việc liên tục quá 12 tháng trên tàu, hết thời gian làm việc trên tàu phải rời tàu, nghỉ dự trữ.</p> | <p>Hiện quy định Thuyền viên khi đi tàu trong nội địa mới phải đóng BHYT do thời gian chạy tuyến quốc tế đã có phải tham gia BH P&amp;I theo quy định của MLC2006 đã hỗ trợ cho người lao động và người sử dụng lao động rất nhiều tuy nhiên lại cũng gây thiệt thòi cho thuyền viên do không được xác nhận tham gia BHYT 05 năm liên tục (được BH chi trả 100%</p> | <p><b>(PA1)</b>Quy định về đóng BHXH hiện tại chỉ phù hợp với lao động trên bờ còn đối với thuyền viên lao động đặc thù, không phù hợp bờ lẽ, nghề đi biển là nghề đặc biệt nặng nhọc, độc hại, nguy hiểm thuyền viên không thể làm việc lâu dài trên biển vì sức khỏe, vì quy định của Công ước MLC 2006. Do vậy, thuyền viên phải rời tàu về nghỉ dự trữ; trong thời gian nghỉ dự trữ thuyền</p> |



|   |  |   |  |
|---|--|---|--|
| <p>hội, trừ trường hợp nghỉ việc hưởng chế độ thai sản;</p> |  | <p>chi phí khám chữa bệnh trong năm).</p> <p><b>Trả trợ cấp thôi việc, mất việc làm đã nêu trên</b> về thời gian làm việc trên tàu và thời gian rời tàu nghỉ dự trữ: bù ngày lễ, tết, phép và nghỉ để chờ bố trí đi tàu không có lương, thì đa số các Công ty tàu không đóng bảo hiểm bắt buộc cho thuyền viên do thực hiện theo khoản 3, điều 85 Luật BHXH năm 2014 và như thế sẽ xảy ra tình trạng: (1) Nếu thuyền viên bị ốm đau, tai nạn rủi ro trong thời gian nghỉ trên bờ sẽ không có bảo hiểm y tế để khám chữa bệnh. Việc tham gia bảo hiểm y tế không liên tục khi làm việc trên tàu, thuyền viên sẽ không được hưởng chế độ tham gia BHYT 05 năm liên tục. (2) Nếu chỉ đóng BHXH cho thời gian công tác trên tàu như hiện nay (07 đến 08 tháng/ một năm 12 tháng) các doanh nghiệp đang thực hiện thì khi 55 tuổi nghỉ hưu</p> | <p>viên không làm việc vì người sử dụng lao động không thể chuyển thuyền viên làm công việc khác; thuyền viên không có tiền lương (hầu hết các chủ sử dụng lao động không có đủ điều kiện kiện trả lương cho thuyền viên). Từ hai điều kiện trên thì thuyền viên không được đóng BHXH điều này không phù hợp, đề nghị sửa đổi.</p> <p><b>- Kiến nghị, đề xuất:</b> Trong thời gian thuyền viên nghỉ dự trữ không làm việc, không có tiền lương vẫn được đóng BHXH, BHYT, BHTN; thời gian và mức đóng cho phép người sử dụng lao động và thuyền viên tự thỏa thuận và được ghi trong hợp đồng lao động; Nhà nước chỉ quy định mức lương thấp nhất làm cơ sở để đóng BHXH, BHYT,</p> |
|---|--|---|--|

|  |  |  |   |   |
|--|--|--|---|---|
|  |  |  | <p>theo chế độ nặng nhọc độc hại thì thuyền viên chỉ có khoảng 22 năm tham gia bảo hiểm xã hội, khi đó thuyền viên về nghỉ hưu chỉ được hưởng mức lương hưu khoảng 50% mức lương đóng BHXH bình quân.</p> | <p>BHTN cho thuyền viên trong thời gian nghỉ dự trữ.</p> <p><b>(PA2)</b> Chi phí đóng BHXH là nghĩa vụ 2 bên, tuy nhiên do DN vận tải biển đang rất khó khăn và tâm lý nếu đóng BH trên mức tiền lương thực tế thì DN không gánh nổi chi phí và tâm lý NLD cũng không muốn khấu trừ mức tiền lương đóng BHXH quá cao kể cả những thuyền viên đi thuê cho khối nước ngoài. Các Công ty đang thực hiện xây dựng thang bảng lương cho từng chức danh để đóng bảo hiểm, có thỏa thuận giữa NSDLĐ và đại diện NLD trình ra Cơ quan lao động địa phương nơi Cty đóng trụ sở. Thang bảng lương này có điều chỉnh khi Chính phủ công bố điều chỉnh lương tối thiểu vùng.</p> <p><b>- Kiến nghị, đề xuất:</b> Đóng</p> |
|--|--|--|---|---|

|          |  |   |   |  |
|----------|--|---|---|--|
|          |  |   |   | BHXH, BHYT, BHTN cho thuyền viên đầy đủ toàn bộ cả   |
|          | Thời gian để được tính tỷ lệ hưởng lương hưu tối đa (75%) theo Luật BHXH 2014, thì phải tham gia BHXH đủ 35 năm.   |   | Thuyền viên nếu học đại học xong ra trường đi làm (năm 23 tuổi), thời gian tham gia BHXH liên tục không bị ngắt quãng đến khi nghỉ hưu theo quy định cho người làm nghề nặng nhọc, nguy hiểm, độc hại (55 tuổi nghỉ hưu) thì thời gian đóng BHXH mới đạt 32 năm, chưa đủ thời gian để được tính tỷ lệ hưởng lương hưu tối đa (75%) theo Luật BHXH 2014, thì phải tham gia BHXH đủ 35 năm. | Để đảm bảo thời gian tham gia BHXH và tỷ lệ hưởng lương hưu khi thuyền viên nghỉ hưu theo chế độ nghề đặc thù, không thấp hơn những lao động của ngành nghề khác thì xem xét quy định hệ số quy đổi thời gian tham gia bảo hiểm xã hội để hưởng lương hưu cho lao động thuyền viên là 1,5 lần so với thời gian thực tế thuyền viên làm việc trên tàu có tham gia bảo hiểm. |
| <b>7</b> | <b>Bộ Luật Hàng hải</b>  |   |   |  |
|          | Bộ Luật Hàng hải Việt Nam quy định từ ngày 01/7/2017 Cơ quan chức năng Việt Nam không cấp mới, cấp lại Hộ chiếu thuyền viên. Thuyền viên Việt Nam sử dụng Hộ chiếu phổ thông và Sổ thuyền viên để đi lại quốc tế khi | Theo Điều 7 của Hiệp định thương mại quốc tế giữa Chính phủ Nước CHXHCN Việt Nam và Chính phủ liên bang Nga về điều kiện đi lại của công dân hai nước năm 1993 được sửa đổi năm 2004, công dân của một bên mang | Từ bất cập giữa Bộ Luật Hàng hải và Hiệp định nêu trên, thuyền viên của Công ty không được phép nhập cảnh vào các cảng thuộc Liên bang Nga hoặc bị giữ, bị phạt, bị cấm nhập cảnh cùng tàu vì tội không đủ giấy tờ theo quy định nhập cảnh.   |  |

|  |   |  |   |   |
|--|---|--|---|---|
|  | thuyền viên được bố trí trên tàu biển hoạt động tuyến quốc tế.  | Hộ chiếu thuyền viên và là thủy thủ của tàu bên đó mới có thể đến/ rời khỏi tàu và được tạm trú trên lãnh thổ bên kia miễn thị thực. |   |   |
|  | Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015 có hiệu lực từ 01/7/2017- Mục 6 chương II quy định về cầm giữ hàng hải và Chương VI qui định về bắt giữ tàu biển. Từ khi Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015 có hiệu lực thì Pháp lệnh 05/2008/PL-UBTVQH12 quy định về thủ tục bắt giữ tàu biển hết hiệu lực, vì vậy các qui định chi tiết về trình tự, thủ tục pháp lý để tiến hành khi cần cầm giữ hàng hải cũng như bắt giữ tàu biển không biết thực hiện như thế nào. |  |   | Kiến nghị: Hội đồng thẩm phán hoặc cơ quan chức năng cần sớm có văn bản qui phạm pháp luật quy định và hướng dẫn về các thủ tục pháp lý khi thực hiện cầm giữ hàng hải và bắt giữ tàu biển. |
|  | Các căn cứ pháp luật về nạo vét bao gồm: Luật Tài nguyên, môi trường biển và hải đảo ngày   |  | - Các quy định pháp luật không cấm hoạt động đổ thải trong quá trình nạo vét luồng đổ ra vùng | Nghiên cứu các giải pháp để hỗ trợ doanh nghiệp trong công tác nạo vét duy tu trước   |

|  |  |  |   |
|--|--|--|---|
| <p>25/6/2015; Luật Bảo vệ môi trường ngày 23/6/2014; Nghị định số 40/NĐ-CP ngày 15/5/2016 quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Tài nguyên, Môi trường biển và Hải đảo; Điều 49 đến Điều 60 thuộc Chương VIII (trong Nghị định số 40/NĐ-CP) quy định về cấp, cấp lại, gia hạn, sửa đổi, bổ sung, cho phép trả lại, thu hồi giấy phép nhận chìm ở biển, danh mục vật, chất được nhận chìm ở biển. Qua áp dụng các quy định pháp luật này cho thấy các vướng mắc liên quan đến thủ tục đổ bùn nạo vét như sau:</p> |  | <p>biển nhưng lại đưa ra những yêu cầu khắt khe, khó thực hiện. Trước đây, các đơn vị thực hiện duy tu, nạo vét luồng hàng hải phải thực hiện các thủ tục như xin giấy phép điễm đồ thải, lập hồ sơ đánh giá tác động môi trường, nay phải thêm 2 thủ tục là hồ sơ thủ tục nhận chìm và giấy phép giao khu vực biển để sử dụng. Chẳng hạn yêu cầu phải nghiên cứu xem ở dưới vùng biển đó có những loài thủy sinh gì, lập hồ sơ đánh giá,... Muốn làm được như vậy phải có các nhà khoa học lặn xuống biển nghiên cứu và có thể mất nhiều năm và lâu hơn.</p> <p>- Hiện việc nạo vét, duy tu tại tất cả các luồng hàng hải đều không thể xin được hồ sơ đánh giá tác động môi trường, giấy phép nhận chìm và giấy phép giao khu vực biển. Quá trình duy tu luồng hàng hải gặp nhiều khó khăn vướng mắc từ khi triển khai</p> | <p>bên và luồng hàng hải nhằm đảm bảo an toàn hàng hải, nâng cao hiệu quả sản xuất kinh doanh cho doanh nghiệp.</p> |
|--|--|--|---|

|          |                                     |  |  |   |
|----------|-------------------------------------|--|--|---|
|          |                                     |  | <p>Luật Tài nguyên, Môi trường biển và Hải đảo; Luật Biên Việt Nam và các nghị định liên quan.</p> <p>- Theo luật, tất cả các hoạt động nhận chìm đều phải làm hồ sơ ĐTM. Theo đó, quy trình khảo sát chỗ nạo vét, nơi đổ thải, lấy số liệu quan trắc theo mùa,... cho tới làm mô hình đồ thử có gây ảnh hưởng hệ sinh thái rặng san hô, sự vận chuyển các chất lơ lửng của bùn có ảnh hưởng như thế nào,... Tùy từng vị trí, để hoàn tất hồ sơ ĐTM có những dự án mất khoảng 2 năm.</p> |   |
| <b>8</b> | <b>Luật Đường sắt</b>               |  |  |   |
|          | <b><i>Điều 6 khoản 2 Điểm a</i></b> |  | <p>Về tổ chức, cá nhân hoạt động đường sắt được hưởng ưu đãi, hỗ trợ quy định: “<i>Giao đất không thu tiền sử dụng đất đối với diện tích đất xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị; miễn tiền thuê đất đối với diện tích đất xây dựng kết cấu hạ</i></p>   | <p>Đề nghị cấp thẩm quyền hướng dẫn chi tiết thi hành chính sách miễn tiền thuê đất tại các cơ sở công nghiệp đường sắt và depo đầu máy, toa xe theo quy định tại Điều này.</p> |

|          |                       |  |   |   |
|----------|-----------------------|--|---|---|
|          |                       |  | <p><i>tầng đường sắt chuyên dùng, công trình công nghiệp đường sắt”;</i></p> <p>Để tạo điều kiện huy động vốn xã hội hóa đầu tư kết cấu hạ tầng khu vực ga đường sắt theo hướng hiện đại, tiện nghi nhằm thu hút và phục vụ tốt hơn cho hành khách đi tàu, đề nghị cấp thẩm quyền xem xét hướng dẫn cụ thể cơ chế để miễn tiền thuê đất đối với các diện tích kinh doanh dịch vụ thương mại trong khu vực ga đường sắt.</p> |   |
| <b>9</b> | <b>Luật Thanh tra</b> |  |   |   |
|          |                       |  | <p>Hiện Luật Thanh tra chưa có quy định về tự thanh tra tại doanh nghiệp nhà nước, các doanh nghiệp đang căn cứ, vận dụng Luật Thanh tra, Khiếu nại, Tố cáo và các văn bản hướng dẫn để xây dựng Quy chế hoạt động thanh tra của doanh nghiệp mình.</p>   | <p>Đề nghị ban hành văn bản hướng dẫn chi tiết một số quy định của Luật Thanh tra như quy trình tiến hành thanh tra nội bộ doanh nghiệp, chế tài xử lý đối với doanh nghiệp không chấp hành quy định về công tác thanh tra.</p> |

|           |   |  |  |  |
|-----------|---|--|--|--|
| <b>10</b> | <b><i>Nghị định 158/2016/NĐ-CP hướng dẫn chi tiết Luật Khoáng sản</i></b>   |  |  |  |
|           | Khoản 1 Điều 40 quy định trữ lượng khoáng sản trong dự án đầu tư khai thác được phép đưa vào thiết kế khai thác bao gồm toàn bộ hoặc một phần trữ lượng khoáng sản được cơ quan nhà nước có thẩm quyền phê duyệt  |  | Thực tế trong báo cáo kết quả thăm dò địa chất khu vực tài nguyên, trữ lượng năm đan xen với nhau. Do đó các diện khai thác có cả tài nguyên và trữ lượng. Nếu như để lại phần tài nguyên trong diện lò chợ thì phần tài nguyên này sẽ không khai thác được nữa  | Đề nghị ban hành Thông tư hướng dẫn cụ thể hơn về nội dung này   |
| <b>11</b> | <b><i>Nghị định số 113/2017/NĐ-CP hướng dẫn chi tiết Luật hóa chất</i></b>  |  |  |  |
|           | Khoản 2 Điều 20 quy định: <i>“Chủ đầu tư dự án sản xuất, kinh doanh, cất giữ và sử dụng hóa chất có ít nhất 01 hóa chất thuộc Phụ lục IV kèm theo Nghị định này với khối lượng tồn trữ lớn nhất tại một thời điểm lớn hơn hoặc bằng ngưỡng khối lượng quy định tại Phụ lục này phải xây dựng Kế hoạch phòng ngừa, ứng phó sự cố hóa chất đối với tất cả các hóa chất nguy hiểm mà dự án có hoạt động và</i> |  | Tại thời điểm sử dụng Vật liệu nổ công nghiệp cho công tác nổ mìn, tiền chất thuốc nổ phục vụ công tác cơ giới hóa nổ mìn >10 tấn thì cũng phải xây dựng Kế hoạch ứng phó sự cố hóa chất và phải được thẩm định, phê duyệt. Như vậy sẽ gây khó khăn cho doanh nghiệp khi thực hiện, vì theo mục 8 Bảng 1 phụ lục IV thì Amoni nitrat và hỗn hợp chứa Amoni nitrat ở thành phần | Đề nghị sửa đổi theo hướng quy định cụ thể: <i>“Chỉ áp dụng khi cất giữ trong kho chứa”</i> hoặc quy định bổ sung <i>“trừ công tác sử dụng vật liệu nổ công nghiệp, tiền chất thuốc nổ khi nổ mìn”</i> |



|           |  |   |   |   |
|-----------|--|---|---|---|
|           | <i>trình bộ quản lý ngành, lĩnh vực thẩm định, phê duyệt trước khi chính thức đưa dự án vào hoạt động.”</i>                              |   | khối lượng $\geq 98\%$ (10 tấn) đã phải xây dựng kế hoạch   |   |
|           | Điều 20 Nghị định 113 quy định về xây dựng kế hoạch phòng ngừa ứng phó sự cố hóa chất  | <p>- Điều 17 Thông tư 13/2018/BCT quy định về quản lý, sử dụng vật liệu nổ công nghiệp, tiền chất thuốc nổ sử dụng để sản xuất vật liệu nổ công nghiệp</p> <p>- Điều 16 Nghị định 71/2018 hướng dẫn Luật quản lý, sử dụng vũ khí vật liệu nổ và công cụ hỗ trợ về vật liệu nổ công nghiệp và tiền chất thuốc nổ</p> | <p>Theo quy định tại Điều 20 Nghị định 113 thì Kế hoạch phòng ngừa ứng phó sự cố hóa chất phải được thẩm định, phê duyệt.</p> <p>Tuy nhiên, trong các quy định tại Thông tư 13/2018/BCT và Nghị định 71/2018/NĐ-CP lại không quy định phải thẩm định, phê duyệt kế hoạch.</p> | <p>Đề nghị thống nhất gộp chung thành một bộ kế hoạch để giảm thủ tục cho doanh nghiệp, tạo điều kiện cho doanh nghiệp tự chịu trách nhiệm trước pháp luật trong hoạt động này: Đề xuất giao cho doanh nghiệp xây dựng theo quy định, tự phê duyệt và gửi báo cáo kết quả thực hiện tới cơ quan quản lý nhà nước.</p> |
| <b>12</b> | <b>Nghị định số 07/2018/NĐ-CP ngày 10/1/2018 ban hành Điều lệ tổ chức và hoạt động của Tập đoàn Dầu khí Việt Nam</b>                     |   |   |   |
|           | 12. Quyền quyết định đầu tư ra nước ngoài:<br>a) Quyết định đầu tư ra nước ngoài theo quy định tại Điều 29 Luật quản lý, sử dụng vốn nhà | Thẩm quyền quyết định đầu tư ra nước ngoài đang được 02 VB này chỉ sang nhau nhưng không có VB nào quy định. Do vậy chưa xác định được thẩm quyền quyết định  | Nghị định 124/2017/NĐ -CP ngày 15/11/2017, Điều 11.8. Đối với dự án đầu tư ra nước ngoài của doanh nghiệp do nhà nước nắm giữ 100% vốn điều lệ, sau khi có quyết định chủ trương đầu tư ra nước ngoài, cơ quan đại  | Sửa đổi Bổ sung một trong hai NĐ này  |

|           |   |  |  |  |
|-----------|---|--|--|--|
|           | <p>nước đầu tư vào sản xuất, kinh doanh tại doanh nghiệp;</p> <p>b) Thẩm quyền quyết định đầu tư ra nước ngoài trong lĩnh vực dầu khí thực hiện theo Nghị định riêng của Chính phủ và pháp luật về dầu khí.</p> | <p>đầu tư ra nước ngoài trong lĩnh vực dầu khí</p> | <p>diện chủ sở hữu quyết định đầu tư ra nước ngoài theo quy định tại Điều 29 của Luật quản lý, sử dụng vốn nhà nước đầu tư vào sản xuất, kinh doanh tại doanh nghiệp, Nghị định này và theo quy định của Điều lệ tổ chức, hoạt động của doanh nghiệp này. Đối với công ty con của doanh nghiệp do nhà nước giữ 100% vốn điều lệ (công ty mẹ), việc quyết định đầu tư ra nước ngoài do công ty mẹ thực hiện theo quy định của Điều lệ, Quy chế tài chính và pháp luật có liên quan.</p> |  |
| <b>13</b> | <b>Nghị định số 67/2019/NĐ-CP ngày 31/7/2019 của Chính phủ quy định về phương pháp tính, mức thu tiền cấp quyền khai thác khoáng sản</b>  |  |  |  |
|           |   |  | <p>- Theo quy định tại Thông tư số 96/2015/TT-BTC ngày 22/6/2015 của Bộ Tài chính thì: <i>Số tiền cấp quyền khai thác khoáng sản doanh nghiệp được hạch toán vào chi phí là số tiền cấp quyền khai thác khoáng sản</i></p>   | <p>Đề nghị quy định thống nhất giữa các văn bản.</p> |

|  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|
|  |  |  | <p><i>mà doanh nghiệp đã nộp ngân sách Nhà nước trong năm.</i></p> <p>- Tuy nhiên theo Nghị định số 67/2019/NĐ-CP ngày 31/7/2019 của Chính phủ quy định về phương pháp tính, mức thu tiền cấp quyền khai thác khoáng sản thì: <i>Tiền cấp quyền khai thác khoáng sản phải nộp cho các giấy phép khai thác được hoàn thành việc nộp vào Ngân sách Nhà nước vào nửa đầu thời hạn cấp phép và Số tiền cấp quyền khai thác khoáng sản hạch toán vào chi phí sản xuất hàng năm bằng Tổng số tiền cấp quyền khai thác phải nộp chia tổng số năm khai thác theo giấy phép.</i></p> <p>Như vậy nếu áp dụng theo luật thuế (Thông tư số 96/2015/TT-BTC ngày 22/6/2015 của Bộ Tài chính) thì chi phí tiền cấp quyền khai thác khoáng sản của nửa cuối thời hạn cấp phép sẽ là chi phí không hợp lý hợp lệ.</p> |  |
|--|--|--|--|--|

|           |   |  |  |  |
|-----------|---|--|--|--|
|           |   |  |  |  |
| <b>14</b> | <b>Nghị định số 171/2016/NĐ-CP về đăng ký, xóa đăng ký và mua, bán, đóng mới tàu biển</b>   |  |  |  |
|           | Điều 24 quy định quy trình bán tàu biển “xác định giá khởi điểm và phê duyệt dự án bán tàu biển trong đó có nội dung phê duyệt giá bán dự kiến.   |  | Theo quy định của Luật Đấu giá thì phải xác định giá khởi điểm của tài sản cần bán và người trúng đấu giá là cá nhân, tổ chức trả giá cao nhất so với giá khởi điểm hoặc bằng giá khởi điểm trong trường hợp không có người trả giá cao hơn. | Đề nghị quy định rõ về giá bán khởi điểm và giá bán dự kiến để thống nhất quy định về bán đấu giá tài sản. |
|           | <b>Điều 26 khoản 1</b> quy định về thẩm quyền phê duyệt chủ trương, quyết định mua, bán, đóng mới tàu biển thực hiện theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng vốn nhà nước đầu tư vào hoạt động sản xuất, kinh doanh tại doanh nghiệp. |  | Tuy nhiên, tại các Điều 23, 24, 25 của Nghị định quy định về trình tự thực hiện mua, bán, đóng mới tàu không quy định việc phê duyệt chủ trương.   | Đề nghị quy định, hướng dẫn cụ thể, thống nhất nội dung này.   |
| <b>15</b> | <b>Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày 12 tháng 5 năm 2018 quy định chi tiết thi hành một số Điều của Luật Đường sắt</b>  |  |  |  |
|           | <b>Điều 16 khoản 1 Điểm d</b>   | Tại Điểm d, Khoản 1, Điều 16, Nghị định số | Tình hình trật tự an toàn GTĐS vẫn diễn biến phức tạp, nguy cơ   | Đề nghị cấp thẩm quyền có ý kiến với các địa phương để   |

|  |   |  |   |   |
|--|---|--|---|---|
|  |   | 65/2018/NĐ-CP quy định về thu hẹp lối đi tự mở có chiều rộng từ 3m trở lên xuống còn dưới 3m như vậy là chưa chặt chẽ, vì 2,99m (cũng là dưới 3m), thì xe ô tô tải hoặc các loại xe máy công trình, xe cơ giới nông nghiệp đều có thể qua lại được rất nguy hiểm               | mất an toàn GTĐS do nguyên nhân khách quan vẫn tiềm ẩn. Tình trạng lấn chiếm hành lang an toàn GTĐS và tai nạn tại các lối đi tự mở xảy ra còn nhiều, uy hiếp đến an toàn chạy tàu và tính mạng của hành khách, gây thiệt hại lớn về tài sản cho Tổng công ty, ảnh hưởng đến SXKD vận tải của Tổng công ty. Nhiều lối đi tự mở chưa được địa phương rào đóng, thu hẹp và tổ chức cảnh giới theo quy định. | xem xét bố trí kinh phí thực hiện tổ chức cảnh giới, thu hẹp hoặc giải tỏa lối đi tự mở nhằm bảo vệ hành lang an toàn giao thông đường sắt và quản lý ATGT tại các lối đi tự mở.  |
|  | <p><b>Điều 18: Niên hạn sử dụng của phương tiện giao thông đường sắt</b></p> <p>1. Đối với đầu máy, toa xe chở khách chạy trên chính tuyến của đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng, đường sắt đô thị: Không quá 40 năm.</p> <p>2. Đối với toa xe chở hàng chạy trên đường sắt chính tuyến của</p> | Nghị định số 65/2018/NĐ-CP có hiệu lực từ ngày 01/7/2018, trong đó có quy định niên hạn đối với đầu máy và toa xe khách chạy trên đường sắt quốc gia không quá 40 năm, toa xe hàng sử dụng tối đa 45 năm. Theo đó, Nghị định số 65/2018/NĐ-CP cũng quy định lộ trình các doanh |   | <p>Do vậy, đề nghị cấp thẩm quyền xem xét:</p> <p>(i) Kéo dài thêm 3 năm so với lộ trình thực hiện được quy định tại Điều 19, Nghị định số 65/2018/NĐ-CP để Tổng công ty và các doanh nghiệp vận tải giảm bớt khó khăn và có thời gian chuẩn bị và đầu tư mua sắm đầu máy, toa xe mới thay thế dần cho các phương tiện cũ</p> |

|  |   |   |   |
|--|---|---|---|
|  | <p>đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng: Không quá 45 năm.</p> | <p>nghiệp vận tải đường sắt có thời hạn 3 năm (tới năm 2021) để thay thế các phương tiện quá niên hạn. Tính đến ngày 31/12/2022 sẽ thanh lý khoảng 60 đầu máy, gần 1000 toa xe hàng và 500 toa xe khách.</p> <p>Như vậy, để thực hiện đầu tư các dự án đầu máy, toa xe mới đến năm 2021, Tổng công ty ĐSVN cần phải huy động một khoản vốn đầu tư lớn để đầu tư đổi mới phương tiện thay thế. Cụ thể, đầu tư 100 đầu máy mới khoảng 2.164 tỷ đồng, các Công ty cổ phần vận tải đường sắt Hà Nội, Sài Gòn cần có số vốn đối ứng là 1.397,64 tỷ đồng (chiếm 30%), vốn vay ngân hàng khoảng 3.261,16 tỷ đồng (chiếm 70%) để đóng mới toa xe khách và toa xe hàng thay thế.</p> | <p>hết niên hạn sử dụng, đảm bảo đủ phương tiện chuyên chở hành khách và hàng hóa. Cụ thể:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Đối với các toa xe khách, toa xe hàng và đầu máy:</li> <li>+ Các phương tiện hết niên hạn sử dụng trước ngày 31/12/2020: Được phép hoạt động đến hết ngày 31/12/2023;</li> <li>+ Các phương tiện hết niên hạn sử dụng từ 01/01/2021 đến trước ngày 31/12/2021: Được phép hoạt động đến hết ngày 31/12/2024;</li> <li>+ Các phương tiện hết niên hạn sử dụng từ 01/01/2022 đến trước ngày 31/12/2022: Được phép hoạt động đến hết ngày 31/12/2025;</li> <li>+ Các phương tiện hết niên hạn sử dụng từ 01/01/2025: Không được kéo dài thời gian hoạt động.</li> </ul> |
|--|---|---|---|

|  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|
|  |  |  |  | <p>- Đối với các toa xe có chủng loại gồm: 86 toa xe Hmđ, 06 toa xe khổ đường 1435mm, 11 toa xe MVT, 91 toa xe P đề nghị cho đăng ký lại thành toa xe chuyên dùng, vì theo Nghị định số 65/2018/NĐ - CP ngày 12/5/2018 của Chính phủ không áp dụng niên hạn đối với các toa xe chuyên dùng;</p> <p>- Riêng tuyến Đà Lạt - Trại Mát sử dụng 07km đường sắt chạy tàu du lịch và hạ tầng đường sắt có tần trực và tốc độ thấp nên đề nghị không áp dụng niên hạn với đầu máy và toa xe chạy trên tuyến này;</p> |
|--|--|--|--|--|