|  |  |
| --- | --- |
| **BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI** | **CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM****Độc lập – Tự do – Hạnh phúc** |
| Số: /BC-BGTVT | *Hà Nội, ngày tháng năm 2021* |

**BÁO CÁO**

**ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CỦA CHÍNH SÁCH**

**Dự thảo Nghị định quy định xử phạt vi phạm hành chính**

**trong lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa**

 Kính gửi: Bộ Tư pháp

Thực hiện Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2015 (sửa đổi, bổ sung năm 2020) và Nghị định số 34/2016/NĐ-CP ngày 14/5/2016 quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật (được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 154/2020/NĐ-CP ngày 31/12/2020), Bộ Giao thông vận tải báo cáo đánh giá tác động của chính sách đối với Dự thảo Nghị định quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa với các nội dung sau:

**I. Xác định vấn đề bất cập tổng quan**

**1. Bối cảnh xây dựng chính sách**

Nghị định số 132/2015/NĐ-CP ngày 23/12/2015 của Chính phủ quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa (sau đây gọi là Nghị định số 132/2015/NĐ-CP) ra đời đã góp phần quan trọng trong công tác đảm bảo an toàn giao thông đường thủy nội địa. Nghị định đã quy định tương đối đầy đủ, cụ thể, rõ ràng, phù hợp với thực tế các hành vi vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa, là hành lang pháp lý cho lực lượng Cảnh sát giao thông và các lực lượng khác trong công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông trên đường thuỷ nội địa. Nghị định đã quy định cụ thể hành vi vi phạm, đối tượng áp dụng, hình thức xử phạt, mức xử phạt và biện pháp khắc phục hậu quả đối với hành vi vi phạm hành chính; thẩm quyền lập biên bản vi phạm hành chính và thẩm quyền xử phạt cơ bản đảm bảo thực thi, phù hợp với tình hình thực tế, được sự đánh giá, ủng hộ cao của các cơ quan quản lý nhà nước, các cấp, ngành có liên quan, cá nhân, tổ chức tham gia hoạt động giao thông, đặc biệt là Cảnh sát giao thông - lực nòng cốt trong công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông trên đường thủy nội địa.

Tuy nhiên, bên cạnh những mặt đã đạt được, trong quá trình triển khai thực hiện Nghị định số 132/2015/NĐ-CP đã bộc lộ một số khó khăn, vướng mắc đòi hỏi phải sửa đổi, bổ sung cho phù hợp với thực tiễn và các văn bản quy phạm pháp luật liên quan, cụ thể:

a) Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật xử lý vi phạm hành chính năm 2020 được Quốc hội thông qua ngày 13/11/2020, có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01/1/2022. Theo đó, tại Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật xử lý vi phạm hành chính năm 2020 có một số nội dung liên quan trực tiếp đến Nghị định số 132/2015/NĐ-CP như tăng mức phạt tiền thuộc thẩm quyền xử phạt của Giám đốc Cảng vụ Đường thủy nội địa từ 25.000.000 đồng lên 50.000.000 đồng, một số thuật ngữ đã được thay đổi như “phá dỡ” thay bằng “tháo dỡ”…

Ngày 26/01/2021, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 126/QĐ-TTg ban hành Kế hoạch triển khai thi hành Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Xử lý vi phạm hành chính, trong đó, Bộ Giao thông vận tải được giao chủ trì xây dựng Nghị định quy định về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa (thay thế Nghị định số 132/2015/NĐ-CP). Đồng thời, Dự thảo Nghị định thay thế Nghị định số 81/2013/NĐ-CP và Nghị định số 97/2017/NĐ-CP đang được sửa đổi, bổ sung, dự kiến tháng 8/2021 trình Chính phủ, trong đó có một số nội dung liên quan trực tiếp đến Nghị định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực đường thủy nội địa.

b) Hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về nội dung là cơ sở ban hành Nghị định quy định về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa được sửa đổi, bổ sung thay thế, cụ thể như sau:

- Nghị định số 128/2018/NĐ-CP ngày 24/9/2018 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung các Nghị định quy định về điều kiện đầu tư, kinh doanh trong lĩnh vực đường thủy nội địa (gồm: Nghị định số 110/2014/NĐ-CP ngày 20/11/2014; Nghị định số 78/2016/NĐ-CP ngày 01/7/2016; Nghị định số 24/2015/NĐ-CP ngày 27/02/2015), trong đó, nhiều nội dung liên quan đến các quy định tại Nghị định số 132/2015/NĐ-CP như quy định về điều kiện kinh doanh dịch vụ đóng mới, hoán cải, sửa chữa, phục hồi phương tiện thủy nội địa, điều kiện kinh doanh vận tải thủy nội địa;

- Nghị định số 159/2018/NĐ-CP ngày 28/11/2018 của Chính phủ về quản lý hoạt động nạo vét trong vùng nước cảng biển và vùng nước đường thủy nội địa, Nghị định 48/2019/NĐ-CP ngày 05/6/2019 quy định về quản lý hoạt động của phương tiện phục vụ vui chơi, giải trí dưới nước, trong đó có nhiều hành vi liên quan đến hoạt động nạo vét, phương tiện phục vụ vui chơi, giải trí dưới nước mà chưa được quy định tại Nghị định số 132/2015/NĐ-CP;

- Luật phòng, chống tác hại của rượu, bia năm 2019 quy định cấm: “Thuyền viên, người lái phương tiện đang làm việc trên phương tiện mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn hoặc có các chất kích thích khác mà luật cấm sử dụng”, vì vậy, cần điều chỉnh các hành vi quy định tại Nghị định số 132/2015/NĐ-CP cho phù hợp.

- Nghị định số 08/2021/NĐ-CP ngày 28/01/2021 của Chính phủ quy định về quản lý hoạt động đường thủy nội địa, trong đó, nhiều nội dung quy định về điều kiện, trách nhiệm của tổ chức, cá nhân tham gia đầu tư, xây dựng, khai thác giao thông vận tải ĐTNĐ đã được thay đổi. Vì vậy, cần điều chỉnh các hành vi quy định tại Nghị định số 132/2015/NĐ-CP cho phù hợp.

c) Nghị định số 132/2015/NĐ-CP trong quá trình triển khai thực hiện đã bộc lộ một số hạn chế, bất cập như sau:

- Mức tiền phạt được áp dụng trong Nghị định còn thấp, không còn phù hợp với điều kiện phát triển kinh tế - xã hội hiện nay, không đảm bảo tính răn đe, giáo dục;

- Cách chia các nhóm phương tiện tại Nghị định chưa thống nhất, chưa được phù hợp tương ứng với mức độ nguy hiểm của hành vi vi phạm.

- Chưa có chế tài xử lý đối với các hành vi vi phạm (như không ghi hoặc ghi chép không đầy đủ Sổ nhật ký hành trình, Sổ nhật ký máy; không có dấu hiệu chỉ dẫn, cảnh báo nơi nguy hiểm, dễ cháy, dễ nổ và thuyền viên không biết sử dụng các trang thiết bị phòng cháy, chữa cháy...);

- Một số thuật ngữ trong các điều, khoản của Nghị định chưa đồng nhất với thuật ngữ được quy định trong các văn bản quy phạm pháp luật khác như thuật ngữ “nạo vét kết hợp tận thu sản phẩm”, thuật ngữ “kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa” trong Nghị định số 132/2015/NĐ-CP chưa đồng nhất với thuật ngữ tại Luật Giao thông đừng thủy nội địa (được sửa đổi, bổ sung theo Luật Quy hoạch), Nghị định số 159/2018/NĐ-CP....

d) Một số Nghị định quy định về xử phạt vi phạm hành chính trong các lĩnh vực chuyên ngành có liên quan đến hoạt động giao thông đường thủy nội địa có sự bổ sung, điều chỉnh hành vi và mức xử phạt, đòi hỏi Nghị định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa cần có sự cập nhật, điều chỉnh tương ứng để đảm bảo sự đồng bộ, thống nhất trong hệ thống các văn bản quy phạm pháp luật như Nghị định số 142/2017/NĐ-CP ngày 11/12/2017 của Chính phủ quy định về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực hàng hải, Nghị định số 155/2016/NĐ-CP ngày 18/11/2016 của Chính phủ quy định về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực bảo vệ môi trường; Nghị định số 36/2020/NĐ-CP ngày 24/3/2020 của Chính phủ quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực tài nguyên nước và khoáng sản; Nghị định số 23/2020/NĐ-CP ngày 24/2/2020 của Chính phủ quy định về quản lý cát, sỏi lòng sông và bảo vệ lòng, bờ bãi sông…

Xuất phát từ những nội dung nói trên, việc xây dựng dự thảo Nghị định quy định về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực đường thủy nội địa để thay thế Nghị định số 132/2015/NĐ-CP là cần thiết.

**2. Mục tiêu xây dựng của chính sách**

- Mục tiêu tổng thể: Xây dựng Nghị định nhằm nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước về giao thông ĐTNĐ, bảo đảm trật tự, an ninh, an toàn giao thông, thúc đẩy phát triển vận tải thủy; hoàn thiện hệ thống pháp luật về xử phạt VPHC trong lĩnh vực giao thông ĐTNĐ, khắc phục những vướng mắc, bất cập trong tổ chức triển khai các văn bản về xử phạt VPHC trong lĩnh vực giao thông ĐTNĐ.

- Mục tiêu cụ thể: Để đạt được mục tiêu tổng thể trong xây dựng Nghị định, việc xây dựng Nghị định cần đạt được những mục tiêu cụ thể sau:

+ Kế thừa phạm vi điều chỉnh và các quy định tại Nghị định số 132/2015/NĐ-CP ngày 23/12/2015 của Chính phủ quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa, chỉ sửa đổi, bổ sung những nội dung, quy định chưa rõ ràng, còn thiếu và chưa thống nhất; bỏ những nội dung không còn phù hợp; tăng mức xử phạt tiền đối với một số hành vi nhằm đảm bảo sự phù hợp với thực tiễn phát triển nền kinh tế - xã hội, tăng tính giáo dục, răn đe;

+ Đáp ứng yêu cầu phát triển của ngành giao thông đường thủy nội địa, bảo đảm an toàn, an ninh và phòng ngừa ô nhiễm môi trường trong hoạt động đường thủy nội địa;

+ Bảo đảm phù hợp, thống nhất với các quy định của pháp luật về đường thủy nội địa và pháp luật khác có liên quan thuộc hệ thống pháp luật nhà nước và điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

**II. Đánh giá tác động của chính sách**

 **1. Nội dung chính sách 1:** Quy định cụ thể đối tượng áp dụng của Dự thảo Nghị định.

 **1.**1. Xác định vấn đề bất cập

 Khoản 1 Điều 2 Nghị định số 132/2015/NĐ-CP quy định đối tượng áp dụng của Nghị định là: "*Cá nhân, tổ chức Việt Nam và nước ngoài có hành vi vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa tại Việt Nam*".

 Tuy nhiên, khoản 1 Điều 1 Nghị định số 97/2017/NĐ-CP ngày 18/8/2017 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số [81/2013/NĐ-CP](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/bo-may-hanh-chinh/nghi-dinh-81-2013-nd-cp-huong-dan-va-bien-phap-thi-hanh-luat-xu-ly-vi-pham-hanh-chinh-202111.aspx) ngày 19/7/2013 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật xử lý VPHC quy định: “*Tổ chức bị xử phạt vi phạm hành chính phải được quy định cụ thể tại các nghị định quy định xử phạt vi phạm hành chính trong các lĩnh vực quản lý nhà nước*”.

Hoạt động giao thông đường thủy nội địa là hoạt động có sự tham gia của nhiều đối tượng thuộc nhiều thành phần kinh tế, với quy mô khác nhau, bao gồm các cơ quan, tổ chức, các doanh nghiệp, hợp tác xã, hộ gia đình, cá nhân… Do vậy, để thuận tiện và rõ ràng, minh bạch trong quá trình áp dụng mức xử phạt, dự thảo Nghị định quy định chi tiết các đối tượng được coi là cá nhân, tổ chức khi tham gia các hoạt động trong lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa.

1.2. Mục tiêu chính sách:Việc quy định cụ thể đối tượng áp dụng của Dự thảo Nghị định nhằm nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước trong lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa, đảm bảo sự đồng bộ, thống nhất của các quy định về xử phạt hành vi vi phạm trong Dự thảo Nghị định với các văn bản QPPL liên quan mới được ban hành hoặc sửa đổi, bổ sung.

 1.3. Giải pháp thực hiện chính sách:

- Giải pháp 1: Giữ nguyên quy định tại Nghị định số 132/2015/NĐ-CP;

- Giải pháp 2: Bổ sung quy định chi tiết đối tượng áp dụng của dự thảo Nghị định.

 1.4. Tác động của giải pháp

 - Giải pháp 1: Không có tác động mới đến các đối tượng chịu tác động, tuy nhiên, không đảm bảo yêu cầu phù hợp với hệ thống văn bản QPPL, đồng thời, khó khăn trong việc xác định các đối tượng áp dụng, đặc biệt là việc phân định đối tượng là cá nhân hay tổ chức vì việc làm này ảnh hưởng trực tiếp tới việc quyết định mức xử phạt áp dụng đối với hành vi vi phạm.

 - Giải pháp 2:

+ Triệt để giải quyết những quy định còn thiếu, chưa rõ ràng, đồng thời, đảm bảo sự phù hợp với các văn bản QPPL liên quan. Dự thảo Nghị định đã làm rõ đối tượng áp dụng, tránh nhầm lẫn giữa tổ chức và cá nhân, đặc biệt, đối với các chủ thể là hộ gia đình, tổ hợp tác.

+ Việc quy định chính sách không làm phát sinh các thủ tục hành chính gây ảnh hưởng đến quyền và nghĩa vụ của công dân, đồng thời, cũng không đề cập đến vấn đề bình đẳng giới, do vậy, không gây tác động tới vấn đề phân biệt giới tính.

 + Dự thảo Nghị định là cơ sở đảm bảo việc thực thi hiệu quả các quy định của pháp luật, thuận lợi trong quá trình tra cứu và áp dụng; bảo đảm công khai, minh bạch, khách quan, góp phần hoàn thiện quy định của nhà nước.

 1.5. Kiến nghị lựa chọn: Bổ sung quy định chi tiết đối tượng áp dụng của dự thảo Nghị định.

 **2. Nội dung chính sách 2:** Bổ sung một số hành vi vi phạm phát sinh mới và chế tài xử lý

2.1. Xác định vấn đề bất cập

Từ khi Nghị định số 132/2015/NĐ-CP có hiệu lực, nhiều văn bản quy phạm pháp luật (QPPL) là cơ sở ban hành Nghị định quy định về xử phạt vi phạm hành chính (VPHC) trong lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa (ĐTNĐ) được sửa đổi, bổ sung hoặc ban hành mới, cụ thể: Nghị định số 128/2018/NĐ-CP ngày 24/9/2018 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung các Nghị định quy định về điều kiện đầu tư, kinh doanh trong lĩnh vực đường thủy nội địa (gồm: Nghị định số 110/2014/NĐ-CP ngày 20/11/2014; Nghị định số 78/2016/NĐ-CP ngày 01/7/2016; Nghị định số 24/2015/NĐ-CP ngày 27/02/2015), trong đó, nhiều nội dung liên quan đến các quy định tại Nghị định số 132/2015/NĐ-CP có thay đổi như quy định về điều kiện kinh doanh dịch vụ đóng mới, hoán cải, sửa chữa, phục hồi phương tiện thủy nội địa; Nghị định số 159/2018/NĐ-CP ngày 28/11/2018 của Chính phủ về quản lý hoạt động nạo vét trong vùng nước cảng biển và vùng nước đường thủy nội địa; Nghị định 48/2019/NĐ-CP ngày 05/6/2019 quy định về quản lý hoạt động của phương tiện phục vụ vui chơi, giải trí dưới nước; Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của 37 luật có liên quan đến quy hoạch; Luật phòng, chống tác hại của rượu, bia năm 2019 quy định cấm: “*Thuyền viên, người lái phương tiện đang làm việc trên phương tiện mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn hoặc có các chất kích thích khác mà luật cấm sử dụng*”; Nghị định số 08/2021/NĐ-CP ngày 28/01/2021 của Chính phủ quy định về quản lý hoạt động đường thủy nội địa, nhiều nội dung quy định về điều kiện, trách nhiệm của tổ chức, cá nhân tham gia đầu tư, xây dựng, khai thác giao thông vận tải ĐTNĐ cũng thay đổi. Điều này đòi hỏi Nghị định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa cần có sự cập nhật, điều chỉnh tương ứng để đảm bảo sự đồng bộ, thống nhất trong hệ thống các văn bản quy phạm pháp luật.

Hơn nữa, Luật sửa đổi, bổ sung Luật Xử lý vi phạm hành chính ngày 13/11/2020 ra đời đã có sự điều chỉnh quan trọng đối với thẩm quyền xử lý vi phạm hành chính, hình thức xử phạt, mức xử phạt… làm cho các quy định tại Nghị định 132/2015/NĐ-CP không còn phù hợp.

2.2. Mục tiêu chính sách:Cùng với sự phát triển của kinh tế - xã hội và sự ra đời của nhiều văn bản QPPL mới liên quan đã làm phát sinh nhiều quy định nội dung mới, theo đó, xuất hiện những hành vi không chấp hành quy định mới. Do vậy, cần thiết phải bổ sung các hành vi vi phạm mới và chế tài xử lý tương ứng để đáp ứng đòi hỏi của thực tiễn, đảm bảo sự thực thi của pháp luật.

 2.3. Giải pháp thực hiện chính sách:

- Giải pháp 1: Giữ nguyên quy định tại Nghị định số 132/2015/NĐ-CP;

- Giải pháp 2: Bổ sung các quy định về xử phạt hành vi vi phạm mới và chế tài xử phạt tương ứng.

 2.4. Tác động của giải pháp

 - Giải pháp 1: Không có tác động mới đến các đối tượng chịu tác động, tuy nhiên, không đảm bảo yêu cầu phù hợp với hệ thống văn bản QPPL, dẫn đến tình trạng xuất hiện các "lỗ hổng" pháp lý khi có quy định về mặt nội dung nhung chưa có các quy định đảm bảo thực hiện, nhiều hành vi vi phạm xuất hiện trên thực tế nhưng thiếu căn cứ để xử lý, làm giảm hiệu lực, hiệu quả của quản lý nhà nước lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa.

 - Giải pháp 2:

+ Bổ sung những quy định còn thiếu, chưa rõ ràng, đồng thời, đảm bảo sự phù hợp với các văn bản QPPL liên quan.

+ Việc quy định chính sách không làm phát sinh các thủ tục hành chính gây ảnh hưởng đến quyền và nghĩa vụ của công dân, đồng thời, cũng không đề cập đến vấn đề bình đẳng giới, do vậy, không gây tác động tới vấn đề phân biệt giới tính.

 + Dự thảo Nghị định là cơ sở đảm bảo việc thực thi hiệu quả các quy định của pháp luật, thuận lợi trong quá trình tra cứu và áp dụng; bảo đảm công khai, minh bạch, khách quan, góp phần hoàn thiện quy định của nhà nước.

2.5. Kiến nghị lựa chọn: Bổ sung một số hành vi vi phạm phát sinh mới và chế tài xử lý.

**3. Nội dung chính sách 3:** Nâng mức xử phạt đối với một số hành vi vi phạm

3.1. Xác định vấn đề bất cập

Hầu hết các mức xử phạt được quy định tại Nghị định số 132/2015/NĐ-CP còn thấp, chưa đủ sức răn đe, không còn phù hợp với thực tế phát triển kinh tế - xã hội, cũng như chưa tương xứng với các văn bản quy phạm pháp luật liên quan, cụ thể như:

 - Tại điểm d khoản 9 Điều 5 Nghị định số 132/2015/NĐ-CP quy định "Phạt tiền tử 55.000.000 đồng đến 60.000.000 đồng đối với hành vi khai thác cát, sỏi hoặc khoáng sản khác trong phạm vi luồng mà không có giấy phép của cơ quan nhà nước có thẩm quyền về tài nguyên hoặc nạo vét kết hợp tận thu sản phẩm mà không có văn bản chấp thuận của cơ quan nhà nước có thẩm quyền về giao thông đường thủy nội địa", trong khi đó, khoản 1 Điều 48 Nghị định số 36/2020/NĐ-CP ngày 24/3/2020 quy định về xử phạt hành chính trong lĩnh vực tài nguyên và khoáng sản quy định: "Phạt tiền đối với hành vi khai thác cát, sỏi trong phạm vi bảo vệ công trình thủy lợi; hành lang bảo vệ luồng; phạm vi luồng hoặc trong phạm vi bảo vệ công trình thuộc kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa mà không có giấy phép khai thác khoáng sản của cơ quan nhà nước có thẩm quyền, cụ thể như sau: a) Từ 20.000.000 đồng đến 30.000.000 đồng khi tổng khối lượng khoáng sản đã khai thác tại thời điểm phát hiện vi phạm dưới 10 m3; b) Từ 30.000.000 đồng đến 50.000.000 đồng khi tổng khối lượng khoáng sản đã khai thác tại thời điểm phát hiện vi phạm từ 10 m3 đến dưới 20 m3; c) Từ 50.000.000 đồng đến 80.000.000 đồng khi tổng khối lượng khoáng sản đã khai thác tại thời điểm phát hiện vi phạm từ 20 m3 đến dưới 30 m3; d) Từ 80.000.000 đồng đến 100.000.000 đồng khi tổng khối lượng khoáng sản đã khai thác tại thời điểm phát hiện vi phạm từ 30 m3 đến dưới 40 m3; đ) Từ 100.000.000 đồng đến 150.000.000 đồng khi tổng khối lượng khoáng sản đã khai thác tại thời điểm phát hiện vi phạm từ 40 m3 đến dưới 50 m3; e) Từ 150.000.000 đồng đến 200.000.000 đồng khi tổng khối lượng khoáng sản đã khai thác tại thời điểm phát hiện vi phạm từ 50 m3 trở lên…"

- Nhiều hành vi có mức phạt rất thấp, từ 50.000 đồng đến 100.000 đồng như: Kẻ, gắn số đăng ký của phương tiện không đúng quy định; Số đăng ký kẻ, gắn trên phương tiện bị mờ hoặc bị che khuất; Biển ghi số người được phép chở trên phương tiện bị mờ hoặc bị che khuất; Kẻ không đúng quy định hoặc để mờ, che khuất vạch dấu mớn nước an toàn của phương tiện; Đưa phương tiện không có động cơ trọng tải toàn phần dưới 01 tấn hoặc sức chở dưới 05 người hoặc bè vào hoạt động mà không bảo đảm an toàn theo quy định; bố trí không đúng hoặc sử dụng tín hiệu trên phương tiện không bảo đảm tiêu chuẩn kỹ thuật theo quy định đối với phương tiện không có động cơ trọng tải toàn phần dưới 50 tấn, phương tiện có động cơ công suất máy chính dưới 05 sức ngựa hoặc bè; không chấp hành nội quy an toàn trên phương tiện, không chấp hành sự hướng dẫn của thuyền viên, người lái phương tiện; chở hàng hóa quá vạch dấu mớn nước an toàn đến 1/5 chiều cao mạn khô của phương tiện, kể cả một trong các phương tiện của đoàn lai...

3.2. Mục tiêu chính sách:Tăng mức xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa để đảm bảo phù hợp với sự phát triển của kinh tế - xã hội trong thời kỹ mới, đồng thời, đảm bảo sự tương thích với các quy phạm pháp luật về xử lý vi phạm hành chính trong các lĩnh vực liên quan, tạo sự bình đẳng, công bằng trong xã hội, đồng thời, nâng cao ý thức chấp hành pháp luật của cá nhân, tổ chức liên quan.

 3.3. Giải pháp thực hiện chính sách:

- Giải pháp 1: Giữ nguyên quy định tại Nghị định số 132/2015/NĐ-CP;

- Giải pháp 2: Tăng mức xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa, bổ sung các quy định về khắc phục hậu quả, hình thức xử phạt bổ sung trong trường hợp cần thiết.

 3.4. Tác động của giải pháp

 - Giải pháp 1: Không có tác động mới đến các đối tượng chịu tác động, tuy nhiên, không đảm bảo yêu cầu phù hợp với hệ thống văn bản QPPL, dẫn đến tình trạng "coi thường" pháp luật khi mức xử phạt thấp, không đủ sức răn đe, các chủ thể chấp nhận nộp phạt và tiếp tục vi phạm gây nguy cơ mất an toàn giao thông, làm giảm hiệu lực, hiệu quả của quản lý nhà nước lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa.

 - Giải pháp 2:

+ Tăng mức xử phạt vi phạm hành chính đối với các hành vi vi phạm nhằm đảm bảo phù hợp với sự phát triển của đời sống kinh tế - xã hội, việc áp dụng hình thức xử phạt đủ sức giáo dục, răn đe, góp phần nâng cáo ý thực pháp luật của người dân, doanh nghiệp, đồng thời, nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước chuyên ngành giao thông đường thủy nội địa.

+ Việc quy định chính sách không làm phát sinh các thủ tục hành chính gây ảnh hưởng đến quyền và nghĩa vụ của công dân, đồng thời, cũng không đề cập đến vấn đề bình đẳng giới, do vậy, không gây tác động tới vấn đề phân biệt giới tính.

 + Dự thảo Nghị định là cơ sở đảm bảo việc thực thi hiệu quả các quy định của pháp luật, thuận lợi trong quá trình tra cứu và áp dụng; bảo đảm công khai, minh bạch, khách quan, góp phần hoàn thiện quy định của nhà nước.

3.5. Kiến nghị lựa chọn: Tăng mức xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa, bổ sung các quy định về khắc phục hậu quả, hình thức xử phạt bổ sung trong trường hợp cần thiết.

**4. Nội dung chính sách 4:** Phân định lại các nhóm phương tiện theo quy định của pháp luật nội dung

4.1. Xác định vấn đề bất cập

Hiện nay, Nghị định số 132/2015/NĐ-CP ngày 25/12/2015 có nhiều quy định với mức xử phạt vi phạm hành chính với từng nhóm phương tiện khác nhau khi có hành vi vi phạm, cụ thể: tại Điều 11, 21 Nghị định quy định các hành vi vi phạm được áp dụng đối với phương tiện không có động cơ trọng tải toàn phần từ 01 tấn đến 15 tấn hoặc có sức chở từ 05 người đến 12 người, phương tiện có động cơ công suất máy chính dưới 05 sức ngựa hoặc có sức chở dưới 05 người; phương tiện có động cơ tổng công suất máy chính từ 05 sức ngựa đến 15 sức ngựa hoặc có sức chở từ 05 người đến 12 người; phương tiện không có động cơ trọng tải toàn phần trên 15 tấn đến 100 tấn hoặc có sức chở trên 12 người đến 50 người, phương tiện có động cơ tổng công suất máy chính trên 15 đến 100 sức ngựa hoặc có sức chở trên 12 người đến 50 người; phương tiện không có động cơ trọng tải toàn phần trên 100 tấn đến 500 tấn hoặc có sức chở trên 50 người đến 100 người, phương tiện có động cơ tổng công suất máy chính trên 100 sức ngựa đến 400 sức ngựa hoặc có sức chở trên 50 người đến 100 người; phương tiện không có động cơ trọng tải toàn phần trên 500 tấn hoặc có sức chở trên 100 người, phương tiện có động cơ tổng công suất máy chính trên 400 sức ngựa hoặc có sức chở trên 100 người; tại Điều 24 Nghị định xử phạt hành vi vi phạm trong cảng, bến thủy nội địa đối với các nhóm phương tiện: không có động cơ trọng tải toàn phần đến 15 tấn hoặc có sức chở đến 30 người, phương tiện có động cơ tổng công suất máy chính đến 15 sức ngựa hoặc có sức chở đến 12 người; phương tiện không có động cơ trọng tải toàn phần trên 15 tấn đến 100 tấn hoặc có sức chở trên 30 người đến 100 người, phương tiện có động cơ tổng công suất máy chính trên 15 sức ngựa đến 100 sức ngựa hoặc có sức chở trên 12 người đến 50 người; phương tiện không có động cơ trọng tải toàn phần trên 100 tấn đến 500 tấn hoặc có sức chở trên 100 người, phương tiện có động cơ tổng công suất máy chính trên 100 sức ngựa đến 400 sức ngựa hoặc có sức chở trên 50 người đến 100 người hoặc đoàn lai trọng tải toàn phần đến 1.000 tấn; phương tiện không có động cơ trọng tải toàn phần trên 500 tấn, phương tiện có động cơ tổng công suất máy chính trên 400 sức ngựa hoặc có sức chở trên 100 người hoặc đoàn lai có trọng tải toàn phần trên 1.000 tấn; tại Điều 25 Nghị định quy định hành vi vi phạm về xếp dỡ hàng hóa trên phương tiện lại quy định các nhóm phương tiện vi phạm gồm: phương tiện không có động cơ trọng tải toàn phần đến 15 tấn, phương tiện có động cơ tổng công suất máy chính đến 15 sức ngựa; phương tiện không có động cơ trọng tải toàn phần trên 15 tấn đến 100 tấn, phương tiện có động cơ tổng công suất máy chính trên 15 sức ngựa đến 100 sức ngựa; phương tiện không có động cơ trọng tải toàn phần trên 100 tấn, phương tiện có động cơ tổng công suất máy chính trên 100 sức ngựa đến 400 sức ngựa, đoàn lai trọng tải toàn phần đến 400 tấn; phương tiện có động cơ tổng công suất máy chính trên 400 sức ngựa, đoàn lai trọng tải toàn phần trên 400 tấn đến 1.000 tấn; đoàn lai trọng tải toàn phần trên 1.000 tấn, phà một lưỡi... Việc quy định như này dẫn đến tình trạng khó khăn trong tra cứu, xác định đối tượng áp dụng, chưa đảm bảo nguyên tắc khoa học, thống nhất trong xây dựng văn bản QPPL. Do vậy, cần thiết có sự điều chỉnh lại nhóm hành vi vi phạm của các phương tiện theo các quy định pháp luật nội dung và đảm bảo sự phù hợp với thực tiễn phát triển ngành hiện nay.

 **4**.2. Mục tiêu chính sách:Đảm bảo sự phù hợp, thống nhất giữa các văn bản QPPL liên quan. Quy định khoa học, tạo thuận lợi trong tra cứu và áp dụng.

 4.3. Giải pháp thực hiện chính sách:

- Giải pháp 1: Giữ nguyên quy định tại Nghị định số 132/2015/NĐ-CP;

- Giải pháp 2: Phân định lại các nhóm phương tiện theo pháp luật nội dung và đảm bảo thống nhất trong toàn dự thảo, cụ thể: Phân định phương tiện thủy nội địa thành các theo quy định tại Điều 24 Luật Giao thông đường thủy nội địa, Thông tư số 39/2019/TT-BGTVT ngày 15/10/2019 quy định trách nhiệm của chủ phương tiện, thuyền viên, người lái phương tiện, đảm nhiệm chức danh thuyền viên và định biên an toàn tối thiểu trên phương tiện thủy nội địa, Thông tư số 75/2014/TT-BGTVT ngày 19/12/2014 quy định về đăng ký phương tiện thủy nội địa, Thông tư số 48/2015/TT-BGTVT ngày 22/9/2015 quy định về đăng kiểm phương tiện thủy nội địa.

 4.4. Tác động của giải pháp

 - Giải pháp 1: Không có tác động mới đến các đối tượng chịu tác động, tuy nhiên, không đảm bảo yêu cầu khoa học trong hệ thống văn bản QPPL, khó khăn trong quá trình tra cứu, áp dụng, gây tốn thời gian, tiền bạc.

 - Giải pháp 2:

+ Đảm bảo sự phù hợp, thống nhất, khoa học trong hệ thống văn bản QPPL, tạo thuận lợi trong quá trình tra cứu, áp dụng.

+ Việc quy định chính sách không làm phát sinh các thủ tục hành chính gây ảnh hưởng đến quyền và nghĩa vụ của công dân, đồng thời, cũng không đề cập đến vấn đề bình đẳng giới, do vậy, không gây tác động tới vấn đề phân biệt giới tính.

 + Dự thảo Nghị định là cơ sở đảm bảo việc thực thi hiệu quả các quy định của pháp luật, thuận lợi trong quá trình tra cứu và áp dụng; bảo đảm công khai, minh bạch, khách quan, góp phần hoàn thiện quy định của nhà nước.

4.5. Kiến nghị lựa chọn: Phân định lại các nhóm phương tiện theo pháp luật nội dung và đảm bảo thống nhất trong toàn dự thảo.

 **5.** **Nội dung chính sách 5:** Điều chỉnh quy định thẩm quyền xử phạt của các chủ thể có thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính lĩnh vực giao thông ĐTNĐ

5.1. Xác định vấn đề bất cập

Luật sửa đổi, bổ sung Luật xử lý vi phạm hành chính năm 2020 có sự điều chỉnh thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính cụ thể đối với từng chức danh, theo đó, hạn mức tối đa được áp dụng của mỗi chủ thể có thẩm quyền cũng được điều chỉnh tăng cao. Do vậy, cần thiết phải có sự điều chỉnh lại thẩm quyền xử phạt của các chức danh trong hoạt động xử phạt vi phạm hành chính tại mỗi lĩnh vực.

5.2. Mục tiêu chính sách:Đảm bảo sự phù hợp, thống nhất giữa các văn bản QPPL liên quan.

 5.3. Giải pháp thực hiện chính sách:

- Giải pháp 1: Giữ nguyên quy định tại Nghị định số 132/2015/NĐ-CP;

- Giải pháp 2: Sửa đổi các quy định về thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính theo hướng quy định chi tiết về hình thức xử lý, mức xử lý, phạm vi xử lý của từng chủ thể có thẩm quyền theo Luật sửa đổi, bổ sung Luật Xử lý vi phạm hành chính năm 2020.

 5.4. Tác động của giải pháp

 - Giải pháp 1: Không có tác động mới đến các đối tượng chịu tác động, tuy nhiên, không đảm bảo yêu cầu phù hợp với văn bản QPPL cấp trên.

 - Giải pháp 2:

+ Đảm bảo sự phù hợp, thống nhất, khoa học trong hệ thống văn bản QPPL.

+ Việc quy định chính sách không làm phát sinh các thủ tục hành chính gây ảnh hưởng đến quyền và nghĩa vụ của công dân, đồng thời, cũng không đề cập đến vấn đề bình đẳng giới, do vậy, không gây tác động tới vấn đề phân biệt giới tính.

 + Dự thảo Nghị định là cơ sở đảm bảo việc thực thi hiệu quả các quy định của pháp luật, thuận lợi trong quá trình tra cứu và áp dụng; bảo đảm công khai, minh bạch, khách quan, góp phần hoàn thiện quy định của nhà nước.

5.5. Kiến nghị lựa chọn: Sửa đổi các quy định về thẩm quyền xử phạt vi phạm hành chính theo hướng quy định chi tiết về hình thức xử lý, mức xử lý, phạm vi xử lý của từng chủ thể có thẩm quyền theo Luật sửa đổi, bổ sung Luật Xử lý vi phạm hành chính năm 2020.

 **III. Ý kiến tham vấn**

Trước khi xây dựng Dự thảo Nghị định, Bộ Giao thông vận tải đã giao Cục Đường thủy nội địa Việt Nam đã có văn bản gửi các tổ chức, cá nhân có liên quan nghiên cứu đánh giá quá trình triển khai thực hiện Nghị định số 132/2015/NĐ-CP ngày ngày 23/12/2015 của Chính phủ quy định về xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa. Trên cơ sở ý kiến của ác cơ quan, đơn vị liên quan, Bộ Giao thông vận tải đã tổng hợp, nghiên cứu, xây dựng Dự thảo Nghị định. Sau khi xây dựng và hoàn thiện hồ sơ dự thảo Nghị định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa, Bộ GTVT đã gửi xin ý kiến các Bộ, ngành, địa phương (văn bản số 1924/BGTVT-PC ngày 10/3/2021), đăng tải toàn văn hồ sơ Dự thảo Nghị định trên Cổng thông tin điện tử của Bộ Giao thông vận tải, Cục Đường thủy nội địa Việt Nam để xin ý kiến phản biện của xã hội với mục tiêu mong nhận được tối đa các ý kiến góp ý, qua đó tổng hợp, tiếp thu và giải trình để hoàn thiện Dự thảo Nghị định.

 **IV. Giám sát và đánh giá**

Sau khi Nghị định được ban hành, các cơ quan từ Trung ương đến địa phương có trách nhiệm thi hành chính sách, giám sát và đánh giá việc thi hành chính sách:

- Cơ quan chịu trách nhiệm tổ chức thi hành chính sách: Bộ Giao thông vận tải và các Bộ, ngành liên quan; Cục Đường thủy nội địa Việt Nam; Sở GTVT các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương; Các cơ quan khác có liên quan;

- Cơ quan giám sát thực hiện chính sách: Chính phủ, Văn phòng Chính phủ, các Bộ, ngành liên quan;

Trên đây là báo cáo đánh giá tác động đối với dự thảo Nghị định quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa.

Bộ Giao thông vận tải kính báo cáo./.

|  |  |
| --- | --- |
| ***Nơi nhận*:** - Như trên; - Bộ trưởng (để b/c);- Cục ĐTNĐ Việt Nam; - Lưu: VT, PC. | **KT. BỘ TRƯỞNG****THỨ TRƯỞNG****Nguyễn Xuân Sang** |