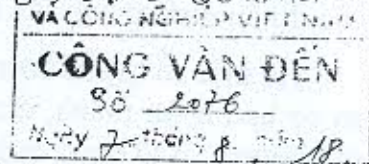


Số: **8413** /BGTVT-KCHT

V/v: kiến nghị của Công ty TNHH Xây dựng thương mại và thiết bị Nam Hải.

Hà Nội, ngày **04 tháng 8 năm 2018**



Kính gửi: Công ty TNHH Xây dựng thương mại và thiết bị Nam Hải

Thực hiện Văn bản số 6696/VPCP-ĐMDN ngày 16/7/2018 của Văn phòng Chính phủ về kiến nghị của Công ty TNHH Xây dựng thương mại và thiết bị Nam Hải tại Văn bản số 26/VP ngày 02/7/2018 về việc chỉ định thầu tại Tổng công ty Đầu tư và phát triển đường cao tốc Việt Nam (VEC) đối với việc Quản lý bảo trì đường cao tốc, chi phục vụ thu phí và thành lập mới doanh nghiệp có vốn nhà nước tại VEC để chỉ định thầu. Về vấn đề này, Bộ GTVT có ý kiến như sau:

1. VEC là tổng công ty nhà nước được thành lập năm 2004 trên cơ sở tham khảo các mô hình Tổng công ty Đường cao tốc tại Hàn Quốc (KEC) và Nhật Bản (JPHC) nhằm hiện thực hóa chỉ đạo của Chính phủ, tạo nên một mô hình mới thu hút các nguồn vốn đầu tư để phát triển mạng lưới đường bộ cao tốc, làm động lực phát triển kinh tế quốc gia; đồng thời vận hành khai thác, thu phí để hoàn trả vốn đầu tư trong bối cảnh các nguồn vốn tín dụng ưu đãi phát triển (ODA) của các tổ chức tài chính quốc tế dần thu hẹp.

Các dự án đường cao tốc do VEC làm chủ đầu tư được đầu tư từ nguồn vốn hỗn hợp và được tái cơ cấu nguồn vốn tại Quyết định số 2072/QĐ-TTg ngày 08/11/2013 của Thủ tướng Chính phủ, bao gồm phần do Chính phủ đầu tư trực tiếp vào dự án thông qua nguồn vốn ODA từ các tổ chức ADB, WB, JICA (chiếm 57% tổng mức đầu tư) và phần do VEC huy động và có trách nhiệm trả nợ (chiếm 43% tổng mức đầu tư). Phần vốn do Chính phủ cấp phát trực tiếp vào dự án sẽ chuyển thành vốn điều lệ của VEC theo lộ trình.

2. Về các nội dung được đề cập đến tại Văn bản số 26/VP ngày 02/7/2018 của công ty TNHH XDTM và Thiết bị Nam Hải:

- VEC là doanh nghiệp do nhà nước nắm giữ 100% vốn điều lệ, hoạt động theo Luật Doanh nghiệp, Điều lệ tổ chức và hoạt động của Tổng công ty và các quy định pháp luật khác có liên quan. Công tác quản lý, bảo trì và tổ chức thu phí các tuyến đường cao tốc quốc gia là hoạt động thường xuyên, nằm trong chuỗi hoạt động sản xuất kinh doanh của VEC; đây là một trong những ngành nghề chính của VEC theo Quyết định 1666/QĐ-BGTVT ngày 17/6/2010; Quyết định số 1738/QĐ-BGTVT ngày 06/6/2016 của Bộ trưởng Bộ GTVT.

Theo Nghị định số 130/2013/NĐ-CP ngày 16/10/2013 của Chính phủ, công tác bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ thuộc danh mục sản phẩm, dịch vụ công ích, công tác lựa chọn nhà thầu được thực hiện theo phương thức: Đấu thầu hoặc đặt hàng. Khoản 3 Điều 6 Nghị định số 130/2013/NĐ-CP quy định: "Tập đoàn, tổng

*công ty nhà nước thực hiện sản xuất và cung ứng sản phẩm dịch vụ công ích tổ chức đấu thầu, đặt hàng, giao kế hoạch cho các đơn vị thành viên thực hiện theo quy định”.*

- Về thẩm quyền của VEC liên quan đến công tác lựa chọn nhà thầu bảo trì công tác các dự án đường cao tốc do VEC quản lý:

+ Tại một số tuyến đường cao tốc do VEC làm chủ đầu tư, để quản lý tạm thời khi dự án cơ bản hoàn thành, đưa vào khai thác sử dụng, Bộ GTVT đã có các văn bản phê duyệt phương án tổ chức quản lý, khai thác tạm thời để VEC tổ chức thực hiện. Do vậy, VEC có trách nhiệm tổ chức thực hiện các công việc liên quan về công tác bảo trì đường cao tốc trong giai đoạn lâm quản theo quy định, hướng dẫn của Bộ GTVT.

+ Theo khoản 2 Điều 3 Luật Đấu thầu 2014 quy định: *“Trường hợp lựa chọn đấu thầu cung cấp nguyên liệu, nhiên liệu, vật liệu, vật tư, dịch vụ tư vấn, dịch vụ phi tư vấn để bảo đảm tính liên tục cho hoạt động sản xuất, kinh doanh và mua sắm nhằm duy trì hoạt động thường xuyên của doanh nghiệp nhà nước... thì doanh nghiệp phải ban hành quy định về lựa chọn nhà thầu để áp dụng thống nhất trong doanh nghiệp trên cơ sở bảo đảm mục tiêu công bằng, minh bạch và hiệu quả kinh tế”.* Như vậy, VEC có trách nhiệm ban hành quy định về lựa chọn nhà thầu để áp dụng cho công tác quản lý, bảo trì và tổ chức thu phí các tuyến đường cao tốc do VEC làm chủ đầu tư.

+ Bộ GTVT đã có Văn bản số 4135/BGTVT-KCHT ngày 08/5/2018, trong đó giao Hội đồng thành viên của VEC phê duyệt các nội dung trong công tác đấu thầu BDTX và tổ chức lựa chọn nhà thầu BDTX theo quy định. Hiện nay VEC đang triển khai thực hiện.

- Thời gian tới, Bộ GTVT giao Tổng cục ĐBVN kiểm tra công tác quản lý, khai thác và bảo trì các tuyến cao tốc do VEC quản lý để đảm bảo tuân thủ theo quy định./.

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- Bộ trưởng (để b/c);
- Văn phòng Chính phủ (để b/c);
- VCCI;
- Các vụ: PC, QLDN, TC;
- Cục QLXD & CLCTGT;
- Tổng cục ĐBVN;
- VEC;
- Lưu: VT, KCHT (5).

KT BỘ TRƯỞNG  
THÀNH VIÊN  
  
Lê Đình Thọ

**BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**

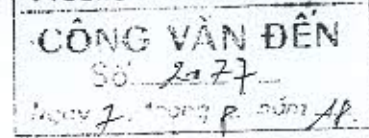
**CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**

**Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Số: 8473 /BGTVT-KHCN

V/v: Tháo gỡ khó khăn cho doanh nghiệp liên quan đến vấn đề đăng kiểm phương tiện

Hà Nội, ngày 07 tháng 8 năm 2018



Kính gửi: Công ty cổ phần công nghệ Việt Séc.

Bộ Giao thông vận tải nhận được văn bản số 6909/VPCP-ĐMDN ngày 20/7/2018 của Văn phòng Chính phủ về việc kiến nghị Công ty cổ phần công nghệ Việt Séc. Trên cơ sở các kiến nghị tại văn bản nêu trên, Bộ Giao thông vận tải đã yêu cầu Cục Đăng kiểm Việt Nam xem xét xử lý theo thẩm quyền. Ngày 30/7/2018 Bộ Giao thông vận tải đã nhận được văn bản số 4489/ĐKVN-TS của Cục Đăng kiểm Việt Nam báo cáo về vấn đề này và sao gửi đến Quý cơ quan đơn vị để trả lời theo thẩm quyền các kiến nghị nêu tại văn bản số 6909/VPCP-ĐMDN ngày 20/7/2018 của Văn phòng Chính phủ.

Bộ Giao thông vận tải ghi nhận những phản ánh của Công ty cổ phần công nghệ Việt Séc, trong thời gian tới sẽ tiếp tục quyết liệt nghiên cứu xây dựng các căn cứ pháp lý kỹ thuật để đưa loại hình phương tiện thủy đóng bằng vật liệu PPC vào sử dụng, trên cơ sở phải tuyệt đối an toàn cho người và phương tiện.

Trên đây là ý kiến của Bộ Giao thông vận tải về tháo gỡ khó khăn cho doanh nghiệp liên quan đến vấn đề đăng kiểm phương tiện thủy sử dụng vật liệu PPC, Bộ Giao thông vận tải xin trân trọng cảm ơn Công ty cổ phần công nghệ Việt Séc đã tham gia ý kiến và mong tiếp tục nhận được sự góp ý của các cơ quan, đơn vị, cá nhân trong cả nước để nhằm cải tiến công việc ngày càng tốt hơn./.

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- Văn phòng CP (để b/c);
- Bộ trưởng (để b/c);
- Bộ KHCN;
- Phòng TM và CN VN;
- Lưu VT, KHCN.

**TL. BỘ TRƯỞNG**

**TRƯỞNG VỤ KHCN**



**Hoàng Hà**

Số: 4489/ĐKVN-TS

Hà Nội, ngày 30 tháng 7 năm 2018

V/v báo cáo về công tác đăng kiểm  
phương tiện thủy nội địa chế tạo bằng  
vật liệu PPC

Kính gửi: Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải

Thực hiện chỉ đạo của Bộ trưởng Bộ GTVT đối với văn bản số 6909/VPCP-ĐMDN ngày 20/7/2018 của Văn phòng Chính phủ về việc kiến nghị của Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc, Cục Đăng kiểm Việt Nam (ĐKVN) xin kính báo cáo Bộ trưởng về công tác đăng kiểm phương tiện thủy nội địa chế tạo bằng vật liệu PPC như sau:

**1. Tình hình sản xuất, thử nghiệm và cấp giấy chứng nhận cho phương tiện thủy chế tạo bằng vật liệu PPC tại Việt Nam trước khi ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia**

Từ năm 2012, có hai (02) doanh nghiệp trong nước là Công ty cổ phần công nghệ James Boat (Hà Nội) và Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc (Vũng Tàu) nhập khẩu vật liệu PPC (polypropylen copolyme), thiết bị, công nghệ để chế tạo phương tiện thủy và đề nghị Cục ĐKVN kiểm tra, cấp giấy chứng nhận cho phương tiện hoạt động. Phương tiện giao thông vận tải thủy là sản phẩm, hàng hóa thuộc Nhóm 2 (có khả năng gây mất an toàn, tiềm ẩn nguy cơ gây hại cho người, tài sản, môi trường) theo quy định của Luật Chất lượng sản phẩm, hàng hóa. Điểm b khoản 1 Điều 5 của Luật Chất lượng sản phẩm, hàng hóa nêu rõ: "*Sản phẩm, hàng hóa Nhóm 2 được quản lý chất lượng trên cơ sở quy chuẩn kỹ thuật tương ứng do cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền ban hành và tiêu chuẩn do người sản xuất công bố áp dụng*". Điểm d khoản 2 Điều 28 của Luật Chất lượng sản phẩm, hàng hóa quy định Người sản xuất phải thực hiện các yêu cầu về quản lý chất lượng sản phẩm trong sản xuất như sau: "*Tuân thủ các quy chuẩn kỹ thuật liên quan đến quá trình sản xuất, chứng nhận hợp quy, công bố hợp quy theo quy chuẩn kỹ thuật tương ứng đối với sản phẩm thuộc nhóm 2.*"

Liên quan đến công tác đăng kiểm phương tiện thủy nội địa, khoản 2 Điều 26 Luật Giao thông đường thủy nội địa quy định: "*Cơ quan đăng kiểm khi thực hiện kiểm tra an toàn kỹ thuật của phương tiện phải tuân theo hệ thống quy phạm, tiêu chuẩn quốc gia, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia*".

Thực hiện chỉ đạo của Bộ GTVT, Cục ĐKVN đã hợp tác, phối hợp chặt chẽ với doanh nghiệp để giải quyết các vấn đề liên quan đến thiết kế, chế tạo và đăng kiểm tàu thuyền bằng PPC. Ngay từ tháng 9/2012, Cục ĐKVN đã chủ động ký Thỏa thuận hợp tác với Tổ chức CS Lloyd (có trụ sở chính tại Cộng hòa Séc, là tổ chức tự giới thiệu đã từng thực hiện và có kinh nghiệm kiểm tra, chứng nhận cho tàu PPC) trong lĩnh vực đăng kiểm tàu, thuyền dưới công ước. Theo thỏa thuận hợp tác, Tổ chức CS Lloyd đồng ý cung cấp cho Cục ĐKVN các tiêu chuẩn, quy phạm dùng cho đóng tàu PPC. Tuy nhiên trong thời gian từ 2012 đến 2013, Tổ chức CS Lloyd đã không cung cấp được các tài liệu như thỏa thuận và cuối cùng họ trả lời là không tổ chức đăng kiểm nào trên thế giới có quy phạm về tàu đóng bằng vật liệu PPC. Vì vậy, Cục

ĐKVN chưa có quy chuẩn kỹ thuật làm căn cứ để thực hiện việc đăng kiểm tàu PPC theo quy định tại khoản 2 Điều 26 của Luật Giao thông đường thủy nội địa. Doanh nghiệp sản xuất tàu, thuyền bằng PPC tại Việt Nam cũng không công bố được tiêu chuẩn dùng cho chế tạo loại phương tiện này.

Ngày 02/8/2013, xảy ra vụ tai nạn đặc biệt nghiêm trọng đối với tàu đóng bằng vật liệu PPC, đó là: tàu BP12-04-02 (ký hiệu thiết kế H-29C) của Biên phòng Cửa khẩu cảng Bà Rịa - Vũng Tàu, được đóng vào tháng 6/2013 tại Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc, do Đăng kiểm Hải quân cấp giấy chứng nhận đưa vào hoạt động, bị đắm tại khu vực Cầm Giờ (thành phố Hồ Chí Minh) làm 9 người chết.

*Từ các vấn đề nói trên nên việc đăng kiểm tàu, thuyền bằng vật liệu PPC cần được xem xét thận trọng, bảo đảm đáp ứng nhu cầu của doanh nghiệp nhưng phải phù hợp với quy định của pháp luật và đặc biệt bảo đảm an toàn tính mạng con người là trên hết.*

Để có cơ sở pháp lý trong quản lý chất lượng và ứng dụng vật liệu PPC trong chế tạo phương tiện thủy bảo đảm an toàn theo quy định của pháp luật, Bộ GTVT đã thành lập Tổ công tác xây dựng quy chuẩn, tiêu chuẩn; thẩm định thiết kế; giám sát kỹ thuật và đánh giá chất lượng thử nghiệm phương tiện thủy nội địa đóng bằng vật liệu PPC (sau đây gọi là "Tổ công tác") theo Quyết định số 2017/QĐ-BGTVT ngày 05/6/2015, bao gồm các cơ quan chức năng, doanh nghiệp chế tạo tàu, thuyền bằng vật liệu PPC, các nhà khoa học, chuyên gia về công nghệ, vật liệu, kết cấu tàu thủy.

Nhằm đáp ứng nhu cầu chế tạo tàu, thuyền bằng vật liệu PPC của các doanh nghiệp trong nước; đồng thời, làm cơ sở thu thập dữ liệu cho việc xây dựng quy chuẩn kỹ thuật áp dụng cho việc thiết kế, chế tạo và đăng kiểm phương tiện thủy chế tạo bằng PPC; thực hiện chỉ đạo của Bộ GTVT, từ năm 2015 - 2017 Cục ĐKVN đã cùng với Tổ công tác nghiên cứu, lựa chọn, áp dụng các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật tương đương để kiểm tra kỹ thuật, cấp giấy chứng nhận đăng kiểm thử nghiệm cho 16 phương tiện chở người (sức chở từ 12 người trở xuống, không kể thuyền viên) và 2 bến nổi; cấp hồ sơ đăng kiểm thử nghiệm cho 2 tàu khách là Ferry 42 có sức chở 32 người và Ferry 56 có sức chở 56 người (không kể thuyền viên) bằng loại vật liệu này. Hai tàu khách này được sử dụng thử nghiệm tại vịnh Nha Trang, Khánh Hòa từ giữa năm 2015 đến nay và hiện là các tàu khách đầu tiên và lớn nhất thế giới được chế tạo bằng vật liệu PPC để sử dụng thử nghiệm.

## **2. Tình hình sản xuất phương tiện thủy bằng vật liệu PPC và tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật áp dụng đối với loại phương tiện này trên thế giới**

Nhằm mục đích thu thập tài liệu, nghiên cứu, tham khảo việc sản xuất và đăng kiểm tàu, thuyền bằng vật liệu PPC, Cục ĐKVN đã trao đổi với các tổ chức đăng kiểm hàng đầu thế giới như Ấn Độ, Nhật Bản, Nga, Hàn Quốc, Pháp,... Tuy nhiên, các tổ chức đăng kiểm này đều cho biết họ chưa từng đăng kiểm tàu, thuyền chế tạo bằng vật liệu PPC cũng như chưa có quy phạm, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật về tàu đóng bằng loại vật liệu này.

Từ ngày 11/01 đến ngày 15/01/2016, Đoàn công tác bao gồm các thành viên của Vụ Khoa học công nghệ (Bộ GTVT) và Cục ĐKVN đã sang Cộng hòa Séc để làm việc với Tổ chức CS Lloyd, Công ty Rochling (có trụ sở chính tại Cộng hòa Liên bang Đức, là nhà chế tạo vật liệu PPC) và khảo sát thực tế việc sản xuất, sử dụng tàu, thuyền chế tạo bằng vật liệu PPC tại Cộng hòa Séc. Đoàn công tác đã tham quan tìm

hiều thực tế, đồng thời được Tổ chức CS Lloyd cho biết tại Cộng hòa Séc: PPC mới chỉ sử dụng để chế tạo tàu, thuyền vui chơi, giải trí, tàu, thuyền công tác với chiều dài lớn nhất không quá 17 m, sức chở tối đa không quá 12 người; tại thời điểm khảo sát, phía đối tác cho biết, không còn bất cứ cơ sở nào chế tạo phương tiện thủy, tàu, thuyền vui chơi giải trí bằng vật liệu PPC tại Cộng hòa Séc; trang thiết bị và công nghệ của cơ sở chế tạo tàu, thuyền bằng vật liệu PPC duy nhất tại nước này đã được chuyển giao sang Việt Nam.

Tổ chức CS Lloyd cũng cho biết, họ chỉ có Hướng dẫn T-202 về “Vật liệu và hàn vật liệu phi kim loại - nhựa” và sử dụng một số tiêu chuẩn về nhựa nói chung của Châu Âu (không phải tiêu chuẩn chuyên dùng cho đóng tàu) phục vụ cho việc giám sát kỹ thuật tàu, thuyền đóng bằng vật liệu PPC. Trong khi đó, một số nước như Mỹ, Nga, Canada,... đều chỉ sử dụng vật liệu PPC để làm thuyền, xuồng nhỏ với mục đích vui chơi, giải trí.

*Như vậy, theo tìm hiểu của Cục ĐKVN thì đến thời điểm hiện tại, tất cả các nước cũng như các tổ chức đăng kiểm, giám định trên thế giới, kể cả Tổ chức CS Lloyd, đều chưa có quy phạm, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật cho phương tiện thủy đóng bằng vật liệu PPC, cũng như chưa có kinh nghiệm giám sát kỹ thuật, đăng kiểm tàu, thuyền chở khách đóng bằng vật liệu này; vật liệu PPC mới chỉ được sử dụng để chế tạo tàu, thuyền vui chơi, giải trí, tàu, thuyền công tác với chiều dài lớn nhất không quá 17 m, sức chở tối đa không quá 12 người. Chưa có nước nào thực hiện việc thử nghiệm đối với tàu, thuyền có sức chở trên 12 người bằng vật liệu PPC. Trên thế giới, PPC chưa được sử dụng để đóng tàu, thuyền phục vụ cho mục đích thương mại. Việt Nam đang đi tiên phong trong việc chế tạo các phương tiện thủy bằng PPC lớn nhất thế giới; là quốc gia đầu tiên và cũng là duy nhất có quy chuẩn kỹ thuật quốc gia cho loại phương tiện này.*

### 3. Việc đăng kiểm tàu thuyền PPC của Tổ chức CS Lloyd (Cộng hòa Séc) và Phòng Đăng kiểm Hải quân (Bộ Quốc phòng)

Tổ chức CS Lloyd là một công ty giám định độc lập, được công nhận phù hợp với Tiêu chuẩn ISO 17020 và EN 17065 về chứng nhận sản phẩm. Theo một số tài liệu thu thập được thì Tổ chức CS Lloyd được kiểm tra phương tiện thủy nội địa tại Cộng hòa Séc, phương tiện vui chơi giải trí, thuyền buồm biển; nhưng không thấy đề cập đến việc tổ chức này được thực hiện thẩm định thiết kế, cấp giấy chứng nhận đăng kiểm cho phương tiện thủy nội địa. Theo Thông báo số 2371 của Ủy ban Châu Âu (EC), Tổ chức CS Lloyd được thực hiện việc kiểm tra và cấp giấy chứng nhận cho phương tiện vui chơi, giải trí (Recreational craft) và không dùng để vận chuyển hành khách thương mại theo Chỉ thị số 94/25/EC (nay được thay thế bằng Chỉ thị số 2013/53/EU). Tổ chức này không có quy chuẩn, tiêu chuẩn, quy phạm chuyên dùng cho phương tiện thủy bằng PPC.

Theo quy định tại khoản 4 Điều 26 Luật Giao thông đường thủy nội địa thì việc đăng kiểm cho các phương tiện làm nhiệm vụ quốc phòng do tổ chức đăng kiểm của Bộ Quốc phòng thực hiện, nhưng phải theo quy định tại khoản 2 Điều 26 Luật Giao thông đường thủy nội địa (tức là phải tuân theo Quy chuẩn kỹ thuật do Bộ trưởng Bộ Quốc phòng ban hành). Tuy nhiên, trong biên bản làm việc ngày 03/9/2013 của Cục ĐKVN và Phòng Đăng kiểm Hải quân nêu: “Đến thời điểm hiện tại, Bộ Quốc phòng chưa có tiêu chuẩn kỹ thuật riêng sử dụng cho việc thiết kế, chế tạo và đăng kiểm tàu thủy và phương tiện nổi bằng vật liệu PPC”.

Tiếp theo, ngày 28/11/2016, Cục Tiêu chuẩn-Đo lường-Chất lượng (Bộ Quốc phòng) có văn bản số 4911/TĐC-QLĐK đề nghị Cục ĐKVN tạo điều kiện giúp đỡ và cung cấp các quy phạm, tiêu chuẩn của Việt Nam và của quốc tế về sử dụng PPC trong đóng tàu, thuyền; và tình hình sử dụng vật liệu PPC trong đóng mới tàu, thuyền tại Việt Nam, quan điểm của Cục ĐKVN về sử dụng vật liệu này trong đóng tàu thuyền. Cục ĐKVN đã có văn bản số 5890/ĐKVN-TS ngày 08/12/2016 trả lời Cục Tiêu chuẩn-Đo lường-Chất lượng (Bộ Quốc phòng) về nội dung liên quan.

Trong văn bản số 3597/KHCN-TĐC ngày 03/10/2014 của Bộ Khoa học và Công nghệ gửi Bộ GTVT nêu: *"Hiện nay, Việt Nam chưa có tiêu chuẩn quốc gia cho tàu thuyền làm bằng vật liệu PPC, hiện cũng chưa tìm thấy tiêu chuẩn quốc gia nước ngoài hay quy phạm đóng tàu của nước ngoài cho loại tàu làm bằng vật liệu PPC này. Bên cạnh đó các nước và các tổ chức đăng kiểm trên thế giới chưa có tiêu chuẩn và quy phạm cho tàu thuyền làm bằng vật liệu PPC, do vậy việc xây dựng tiêu chuẩn kỹ thuật và quy chuẩn kỹ thuật cho đối tượng này sẽ gặp nhiều khó khăn, cần phải dựa vào các kết quả nghiên cứu khoa học và công nghệ, các kinh nghiệm chế tạo thực tiễn, các kết quả đánh giá, khảo nghiệm, thử nghiệm, kiểm tra, giám định..."*

*Như vậy, Tổ chức CS Lloyd và Đăng kiểm Hải quân đã thực hiện đăng kiểm tàu, thuyền chế tạo bằng vật liệu PPC trong đóng mới khi chưa có quy phạm, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật áp dụng cho tàu, thuyền bằng loại vật liệu này. Việc Đăng kiểm Hải quân và Tổ chức CS Lloyd kiểm tra và cấp hồ sơ đăng kiểm chính thức cho tàu, thuyền chế tạo bằng vật liệu PPC khi chưa có quy phạm, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật áp dụng cho loại tàu đóng bằng vật liệu này là vi phạm quy định tại khoản 2 Điều 26 Luật Giao thông đường thủy nội địa. Mặt khác, đến thời điểm hiện tại, Tổ chức CS Lloyd và Đăng kiểm Hải quân cũng chỉ thực hiện đăng kiểm cho các phương tiện bằng PPC có sức chở đến 12 người và không sử dụng cho mục đích thương mại.*

**4. Hoạt động của Tổ chức CS Lloyd trong việc đăng kiểm cho phương tiện thủy chế tạo bằng vật liệu PPC của Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc và việc ký thỏa thuận hợp tác của Cục ĐKVN với Tổ chức này**

a) Luật Giao thông đường thủy nội địa, Bộ luật Hàng hải Việt Nam và các văn bản quy phạm pháp luật liên quan quy định phương tiện thủy được chế tạo mới, nhập khẩu và hoạt động tại vùng nước Việt Nam phải tuân thủ các quy định của pháp luật quốc gia và các điều ước quốc tế liên quan mà Việt Nam là thành viên về an toàn và bảo vệ môi trường. Theo đó, các phương tiện thủy trong quá trình chế tạo mới phải được tổ chức đăng kiểm Việt Nam thực hiện thẩm định thiết kế thỏa mãn các tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật được công nhận, chịu sự kiểm tra giám sát về chất lượng, an toàn kỹ thuật phù hợp với hồ sơ thiết kế được thẩm định, các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia, quốc tế liên quan, và được cấp giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật, bảo vệ môi trường theo quy định.

b) Thực hiện chức năng, nhiệm vụ được Bộ GTVT phân công, Cục ĐKVN đã ký thỏa thuận hợp tác với nhiều tổ chức đăng kiểm, giám định nước ngoài, trong đó có Tổ chức CS Lloyd về hợp tác trong lĩnh vực đăng kiểm. Thỏa thuận ký kết giữa Cục ĐKVN và Tổ chức CS Lloyd là thỏa thuận nguyên tắc về hợp tác kỹ thuật trong công tác đăng kiểm phương tiện thủy. Việc thực hiện các thỏa thuận hợp tác phải phù hợp với các quy định của pháp luật mỗi nước và các điều ước quốc tế mà quốc gia là thành viên liên quan đến hoạt động kiểm tra, chứng nhận các phương tiện thủy thuộc phạm vi giám sát kỹ thuật của mỗi tổ chức. Các thông tin, tài liệu do các tổ chức đăng kiểm, giám định nước ngoài cung cấp theo quy định của thỏa thuận sẽ được Cục

ĐKVN xem xét, tham khảo khi thực hiện công tác đăng kiểm phương tiện thuộc phạm vi giám sát của Cục ĐKVN theo chức năng, nhiệm vụ được giao.

c) Ngày 13/8/2012, Cục ĐKVN nhận được thư điện tử của Tổ chức CS Lloyd đề nghị hợp tác trong lĩnh vực đăng kiểm tàu thủy. Sau khi trao đổi thống nhất, ngày 25/9/2012, tại trụ sở Cục ĐKVN đã có buổi làm việc giữa đại diện Cục ĐKVN với Tổ chức CS Lloyd và Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc. Tại buổi làm việc, Tổ chức CS Lloyd và Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc giới thiệu về công nghệ chế tạo và đăng kiểm tàu, thuyền đóng bằng vật liệu PPC. Tổ chức CS Lloyd khẳng định đã có đủ tiêu chuẩn, quy phạm phục vụ cho việc đóng loại tàu này và công tác đăng kiểm của họ được Ủy ban Châu Âu (EC) công nhận. Tổ chức CS Lloyd đồng ý cung cấp cho Cục ĐKVN các tiêu chuẩn, quy phạm dùng cho đóng tàu PPC. Tuy nhiên, trên thực tế, Tổ chức CS Lloyd chỉ có Hướng dẫn T-202 của tổ chức này về "Vật liệu và hàn vật liệu phi kim loại - nhựa", không có các tiêu chuẩn và quy phạm cần thiết. Mặt khác, giấy chứng nhận do Ủy ban Châu Âu (EC) chỉ công nhận Tổ chức CS Lloyd được phép cấp giấy chứng nhận và đóng dấu CE đối với các tàu, thuyền vui chơi giải trí.

d) Ngày 17/6/2013, Cục ĐKVN nhận được văn bản của Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc yêu cầu Cục ĐKVN công nhận và cấp giấy chứng nhận đăng kiểm dựa trên các hồ sơ kiểm tra chứng nhận do Tổ chức CS Lloyd cấp cho hai (02) tàu biên chế tạo bằng vật liệu PPC do công ty này sản xuất theo mẫu H790, với đặc tính yêu cầu như sau: xuống công tác, vật liệu PPC, sức chở 12 người, vùng hoạt động biển cách bờ tối đa 20 hải lý. Tại thời điểm đề nghị, 02 tàu này đã hoàn thành đóng mới và được Tổ chức CS Lloyd kiểm tra và cấp hồ sơ với công dụng là tàu vui chơi, giải trí. Sau khi xem xét các hồ sơ do Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc cung cấp, Cục ĐKVN nhận thấy có các vấn đề không phù hợp, thiếu căn cứ khoa học sau đây:

- Tàu H790 được Tổ chức CS Lloyd chứng nhận là phương tiện vui chơi, giải trí, khác với công dụng mà Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc đề nghị Cục ĐKVN xem xét chứng nhận là xuống công tác.

- Khi tính toán kết cấu tàu, đơn vị thiết kế sử dụng tiêu chuẩn dùng cho vật liệu composite và kim loại để tính toán là sai, không có căn cứ khoa học, vì vật liệu đóng thân tàu là PPC (trong thực tế, đặc tính kỹ thuật của vật liệu composite và kim loại khác hoàn toàn với vật liệu PPC).

- Vùng hoạt động của tàu ghi trong Giấy chứng nhận thẩm định mẫu H790 và Giấy chứng nhận kiểm tra cấp cho tàu H790 do Tổ chức CS Lloyd cấp là khác nhau. Cụ thể, vùng hoạt động trong Giấy chứng nhận thẩm định mẫu H790 là tàu vui chơi, giải trí được phép hoạt động vùng sông và ven biển cách bờ không quá 3 hải lý; tuy nhiên trong Giấy chứng nhận kiểm tra cấp cho tàu H790 thì cho phép vùng hoạt động biển cách bờ tối đa 20 hải lý.

- Mặt khác, Tàu H790 được đóng đã không tuân thủ các quy định quốc gia đối với công tác đăng kiểm tàu, thuyền tại Việt Nam: thiết kế của tàu không được Cục ĐKVN thẩm định, không có sự tham gia và tổ chức giám sát kỹ thuật của Cục ĐKVN trong quá trình đóng tàu.

đ) Căn cứ vào các nội dung ở trên, Cục ĐKVN xác định các tàu H790 với mục đích và vùng hoạt động như đề nghị của Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc chưa thỏa mãn các quy định về an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của Việt Nam áp dụng cho tàu, do đó, chưa có cơ sở để cấp giấy chứng nhận đăng kiểm. Ngày 26/6/2013, Cục ĐKVN đã có buổi làm việc với đại diện Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc và thông báo cho công ty này các vấn đề liên quan. Ngày 01/7/2013, Cục



ĐKVN đã có văn bản số 1378/ĐKVN-TB gửi Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc chính thức thông báo những vấn đề chưa phù hợp trong việc đóng mới và đăng kiểm tàu bằng vật liệu PPC; đồng thời, Cục ĐKVN đã đề nghị công ty này cung cấp các tài liệu sau đây để phục vụ cho việc đăng kiểm tàu H790 theo quy định:

- Tiêu chuẩn kỹ thuật quốc gia của nước ngoài hoặc quốc tế được công nhận dùng cho thiết kế và đóng tàu bằng vật liệu PPC.

- Hồ sơ thiết kế tàu.

- Chứng chỉ vật liệu, máy và trang thiết bị dùng cho đóng tàu.

Tuy nhiên, đề nghị cung cấp tài liệu nói trên không được Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc đáp ứng.

e) Ngày 02/8/2013, xảy ra vụ tai nạn đặc biệt nghiêm trọng đối với tàu đóng bằng vật liệu PPC của Biên phòng Cửa khẩu cảng Bà Rịa - Vũng Tàu, như đã nêu tại mục 1. Ngay sau khi vụ việc xảy ra, theo sự phân công của Bộ GTVT, Cục ĐKVN đã tham gia vào công tác điều tra tai nạn, và đã liên hệ với Tổ chức CS Lloyd để thu thập thông tin về giám sát kỹ thuật trong quá trình đóng tàu BP12-04-02. Ngày 15/8/2013, Tổ chức CS Lloyd có thư gửi Cục ĐKVN là họ đã tham gia vào việc giám sát đóng tàu ban đầu, tuy nhiên công việc này đã bị ngừng và họ không cấp báo cáo kiểm tra, đánh giá tàu; với lý do là cơ sở đóng tàu (Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc) có những thay đổi đối với thiết kế làm ảnh hưởng đến tính ổn định của tàu (chẳng hạn như việc chuyển máy chính từ lắp bên trong tàu ra bên ngoài đuôi tàu), nên Tổ chức CS Lloyd từ chối tiếp tục giám sát kỹ thuật đóng tàu.

g) Ngày 05/8/2014, Tổ chức CS Lloyd đã có văn bản gửi Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc thông báo chính thức việc chấm dứt hợp tác ở mọi cấp độ vì một số vấn đề như: việc không trao đổi thông tin liên quan đến lập kế hoạch và thiết kế tàu PPC, đóng tàu bằng PPC mà chưa được Tổ chức CS Lloyd phê duyệt, không thanh toán phí, ...

h) Trong chuyến làm việc của Đoàn công tác của Vụ Khoa học Công nghệ (Bộ GTVT) và Cục ĐKVN với Tổ chức CS Lloyd tại Cộng hòa Séc tháng 01/2016, một lần nữa tổ chức này khẳng định là họ không có tiêu chuẩn, quy phạm sử dụng trong thiết kế, chế tạo và giám sát kỹ thuật tàu PPC; đồng thời họ mới chỉ thực hiện công tác giám sát kỹ thuật đối với tàu, thuyền công tác, vui chơi, giải trí bằng vật liệu PPC có chiều dài tối đa 17 m và sức chở không quá 12 người; họ chưa hề thực hiện việc đăng kiểm tàu, thuyền thương mại bằng vật liệu PPC.

*Như vậy, từ thực tế trình bày nêu trên cho thấy, Cục ĐKVN đã có sự hợp tác và phối hợp chặt chẽ với Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc và Tổ chức CS Lloyd để thực hiện việc đăng kiểm tàu, thuyền bằng vật liệu PPC. Tuy nhiên, việc hợp tác giữa Cục ĐKVN và Tổ chức CS Lloyd đã không có thêm bước tiến nào khác vì lý do Tổ chức CS Lloyd:*

- Không có các tiêu chuẩn, quy phạm dùng cho đóng tàu PPC theo như tổ chức này đã cam kết khi hai bên ký thỏa thuận hợp tác ngày 25/9/2012.

- Không có kinh nghiệm thực tế trong việc giám sát kỹ thuật tàu chở khách thương mại bằng loại vật liệu này.

- Đã vi phạm quy định của pháp luật trong giám sát kỹ thuật phương tiện tại Việt Nam.

## 5. Việc nghiên cứu, xây dựng và ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia (QCVN 95: 2016/BGTVT) về phân cấp và đóng phương tiện thủy nội địa chế tạo bằng vật liệu PPC

Xuất phát từ nhu cầu của Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc và Công ty cổ phần Công nghệ James Boat trong việc sản xuất tàu, thuyền bằng vật liệu PPC; trên cơ sở kết quả hội nghị xin ý kiến chuyên gia đánh giá khả năng sử dụng vật liệu PPC thiết kế, chế tạo tàu thủy, phương tiện nổi cỡ nhỏ ở Việt Nam do Viện Khoa học Công nghệ tàu thủy tổ chức ngày 07/4/2014, Bộ GTVT đã thành lập Tổ công tác như đã nêu tại mục 1.

Trong năm 2015 và 2016, Tổ công tác đã tiến hành nhiều nghiên cứu, thí nghiệm, thử nghiệm; tổ chức đoàn làm việc với Tổ chức CS Lloyd và Công ty Rochling (là nhà chế tạo vật liệu PPC) tại Cộng hòa Séc để trao đổi kinh nghiệm về ứng dụng PPC trong chế tạo tàu, thuyền; theo dõi tình trạng hoạt động, tổng hợp đánh giá kết quả thử nghiệm các phương tiện PPC, làm căn cứ khoa học và thực tiễn cho việc hoàn thiện xây dựng Dự thảo Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và đóng phương tiện thủy nội địa chế tạo bằng vật liệu PPC. Tổng hợp kết quả nghiên cứu, thí nghiệm, thử nghiệm như sau:

- Theo tài liệu và thông tin do Công ty Rochling cung cấp và kết quả thí nghiệm, thử nghiệm thực tế tại Việt Nam thì PPC có các nhược điểm so với vật liệu đóng tàu truyền thống như thép, hợp kim nhôm, gỗ, composite cần phải xem xét thận trọng khi sử dụng trong đóng tàu, thuyền, đó là:

+ PPC là vật liệu dễ cháy và có mật độ quang của khói khi cháy cao hơn mức cho phép theo quy định của Bộ luật quốc tế về áp dụng các quy trình thử lửa dùng cho tàu thuyền của Tổ chức Hàng hải quốc tế (FTP Code), việc bọc vật liệu chống cháy cho các không gian có rủi ro cháy cao (ví dụ như buồng máy) của tàu thuyền bằng vật liệu này để đáp ứng quy định về phòng, chống cháy rất khó khả thi;

+ PPC có ứng suất chảy cho phép và độ cứng bề mặt thấp hơn nhiều so với các loại vật liệu đóng tàu truyền thống (ứng suất chảy cho phép của PPC là 23 MPa, của thép là 235 MPa, của hợp kim nhôm là 110 MPa);

+ PPC bị rã (creep) và đặc tính cơ học sẽ suy giảm theo thời gian do tác động của các yếu tố về điều kiện làm việc như nhiệt độ, tải trọng, liên kết hàn, môi trường (dưới tác động của nhiệt độ môi trường cao của khu vực nhiệt đới ứng suất chảy cho phép của PPC giảm rất nhanh theo thời gian);

+ Bề mặt thân tàu thuyền làm bằng vật liệu PPC dễ bị trầy xước, tạo ra khía sâu khi va chạm với các vật thể khác (tàu thuyền, cầu bến, vật trôi nổi trong nước,...) làm ảnh hưởng đến tính nguyên vẹn và giảm độ bền vật liệu;

+ Trong môi trường biển, hà bám rất chắc lên bề mặt PPC; muốn làm sạch hà phải dùng lực rất mạnh và khi hà bong ra kéo theo một phần vật liệu PPC làm ảnh hưởng đến tính nguyên vẹn bề mặt vật liệu;

+ Các loại sơn tàu thủy thông thường, bao gồm cả sơn chống hà, không bám dính trên bề mặt PPC.

- Trên thế giới, vật liệu PPC mới được ứng dụng trong chế tạo tàu, thuyền cỡ nhỏ (ca nô công tác, tàu, thuyền vui chơi giải trí) tại một số nước. Chưa nước nào đóng tàu, thuyền bằng vật liệu PPC có sức chở trên 12 người.

- Tất cả các nước cũng như các tổ chức đăng kiểm trên thế giới đều chưa có tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật cho tàu, thuyền vật liệu PPC.

- Kết quả thử nghiệm cho thấy:

+ 16 phương tiện có sức chở từ 12 người trở xuống (không kể thuyền viên và người lái phương tiện) đều hoạt động an toàn; đơn vị sử dụng và đơn vị đăng kiểm không có phản hồi hoặc thông báo về việc các phương tiện này không bảo đảm an toàn hoặc có sự cố kỹ thuật.

+ 02 phương tiện lớn hơn là tàu khách Ferry 42 (sức chở 32 người, không kể thuyền viên) và Ferry 56 (sức chở 56 người, không kể thuyền viên) là những tàu chở khách bằng vật liệu PPC lớn nhất thế giới. Theo báo cáo của đơn vị sử dụng phương tiện, đơn vị đăng kiểm quản lý địa bàn và đánh giá của Tổ công tác thì cả hai phương tiện trong quá trình khai thác đều gặp hư hỏng, sự cố, có nhiều khiếm khuyết, rất ít hoạt động, chủ yếu vận hành để duy trì, bảo dưỡng. Vì vậy chưa có cơ sở xem xét đánh giá kết quả sử dụng thử nghiệm đối với loại phương tiện chở khách cỡ lớn chế tạo bằng vật liệu PPC này.

Trên cơ sở kết quả nghiên cứu, thí nghiệm và việc thử nghiệm an toàn các phương tiện có sức chở đến 12 người bằng vật liệu PPC, Tổ công tác đã hoàn thiện Dự thảo Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và đóng phương tiện thủy nội địa chế tạo bằng vật liệu PPC theo đúng quy định của Luật tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật. Dự thảo Quy chuẩn sau khi được Bộ Khoa học và Công nghệ thẩm định, Bộ trưởng Bộ GTVT đã ký Thông tư số 43/2016/TT-BGTVT ngày 20/12/2016 về việc ban hành “Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phân cấp và đóng phương tiện thủy nội địa chế tạo bằng vật liệu polypropylen copolyme”, mã số đăng ký QCVN 95: 2016/BGTVT. Phạm vi điều chỉnh của Quy chuẩn này được áp dụng cho phương tiện thủy nội địa, chế tạo bằng vật liệu PPC, có chiều dài dưới 20 m, có sức chở đến 12 người (không kể thuyền viên và người lái phương tiện). Việc kịp thời ban hành Quy chuẩn này vừa nhằm đáp ứng nhu cầu chế tạo phương tiện thủy nội địa của các doanh nghiệp trong nước, mang lại hiệu quả kinh tế, đồng thời bảo đảm an toàn cho con người, hàng hóa, phương tiện, môi trường và bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng.

Phạm vi điều chỉnh của QCVN 95: 2016/BGTVT được áp dụng cho phương tiện có sức chở đến 12 người là căn cứ vào quy định phân loại phương tiện thủy nội địa tại Điều 24 Luật Giao thông đường thủy nội địa. Phương tiện có sức chở đến 12 người (khoản 2 Điều 24) và phương tiện có sức chở trên 12 người (khoản 1 Điều 24) có yêu cầu khác nhau về kỹ thuật và là đối tượng áp dụng theo các quy chuẩn kỹ thuật khác nhau nhằm bảo đảm an toàn sinh mạng con người và tài sản. Giới hạn 12 người cũng phù hợp với phân loại tàu của Tổ chức Hàng hải quốc tế và của các nước trên thế giới (tàu chở trên 12 người được phân loại là tàu khách và bắt buộc phải tuân thủ các quy định về an toàn nghiêm ngặt hơn rất nhiều so với tàu chở đến 12 người). Quy chuẩn đóng tàu bằng các loại vật liệu truyền thống khác như gỗ, thép, hợp kim nhôm, chất dẻo cốt sợi thủy tinh (FRP) cũng phân chia theo cỡ và sức chở như trên.

*Từ thực tế đã trình bày nêu trên cho thấy, việc Bộ GTVT ban hành QCVN 95: 2016/BGTVT là có cơ sở khoa học và thực tiễn, phù hợp với điều kiện kỹ thuật, công nghệ tại Việt Nam và trên thế giới mà Tổ công tác và Cục ĐKVN đã tham khảo, nghiên cứu. Ngoài ra, Quy chuẩn được ban hành cũng không có nghĩa là cấm việc chế tạo các phương tiện thủy nội địa có kích thước và khả năng chở người lớn hơn phạm vi áp dụng hiện tại, mà đối với các phương tiện có kích thước*

và khả năng chở người lớn hơn phạm vi điều chỉnh của QCVN 95: 2016/BGTVT hiện vẫn phải tiếp tục được nghiên cứu, thử nghiệm để có cơ sở xây dựng, hoàn thiện Quy chuẩn, bảo đảm chất lượng an toàn kỹ thuật đối với phương tiện được chế tạo trong quá trình khai thác sử dụng.

**6. Đối với việc sản xuất phương tiện thủy nội địa vật liệu PPC có kích thước và khả năng chở người lớn hơn so với quy định của QCVN 95: 2016/BGTVT**

Để có thể hỗ trợ các doanh nghiệp trong việc mở rộng phạm vi ứng dụng vật liệu PPC trong chế tạo phương tiện thủy nội địa, thực hiện chỉ đạo của Bộ GTVT, Tổ công tác tiếp tục thử nghiệm các phương tiện thủy nội địa có kích cỡ và khả năng chở người lớn hơn so với phạm vi điều chỉnh của QCVN 95: 2016/BGTVT, phối hợp với các tổ chức liên quan trong và ngoài nước xem xét, nghiên cứu cơ sở pháp lý kỹ thuật cho công tác đăng kiểm các phương tiện nêu trên bảo đảm an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường cho người và phương tiện trong khai thác sử dụng.

Ngoài 2 phương tiện có sức chở trên 12 người là Ferry 42 và Ferry 56 đã được cấp hồ sơ đăng kiểm hoạt động thử nghiệm, ngày 26/5/2017 Bộ GTVT đã có văn bản số 5623/BGTVT-KHCN chấp thuận cho Công ty cổ phần Công nghệ James Boat chế tạo để sử dụng thử nghiệm 2 tàu khách khác là Favourite 55 (sức chở 35 người) và Favourite 65 (sức chở 60 người). Cục ĐKVN và Tổ công tác đã tổ chức họp để triển khai việc thử nghiệm đối với các phương tiện này theo đúng chỉ đạo của Bộ GTVT. Tuy nhiên, đến thời điểm hiện tại cả hai phương tiện này đều chưa được chế tạo.

Trong tháng 6/2018, Cục ĐKVN và Tổ công tác đã tổ chức đánh giá kết quả sử dụng thử nghiệm đối với phương tiện thủy nội địa vỏ PPC có sức chở trên 12 người (Ferry 42 và Ferry 56) và đã báo cáo Bộ GTVT tại văn bản số 3788/ĐKVN-TS ngày 25/6/2018. Theo đó, việc thử nghiệm đến thời điểm hiện tại chưa cho kết quả đủ tin cậy, cần phải có thêm thời gian hoạt động thực tế của phương tiện để tiếp tục thử nghiệm và đánh giá tính phù hợp của vật liệu PPC trong chế tạo phương tiện thủy. Cục ĐKVN đã đề xuất Bộ GTVT tiếp tục cho thử nghiệm đối với phương tiện thủy nội địa vật liệu PPC có sức chở trên 12 người trong thời gian tối thiểu 3 năm nữa. Tổ công tác sẽ tổ chức đánh giá kết quả sử dụng thử nghiệm, báo cáo Bộ GTVT để xem xét, đánh giá, cân nhắc việc ban hành quy chuẩn kỹ thuật áp dụng đối với phương tiện loại này nhằm đáp ứng nhu cầu phát triển của doanh nghiệp nhưng phải bảo đảm tuyệt đối an toàn sinh mạng con người, tài sản và bảo vệ quyền lợi của người tiêu dùng là trên hết.

**7. Về việc sản xuất phương tiện thủy nội địa chế tạo bằng vật liệu PPC của Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc**

**a) Đối với các phương tiện có sức chở đến 12 người**

Ngày 18/6/2015 Bộ GTVT có văn bản số 7783/BGTVT-KHCN chỉ đạo Cục ĐKVN về ứng dụng vật liệu PPC trong đóng phương tiện thủy nội địa. Thực hiện chỉ đạo này, ngày 21/6/2015, Cục trưởng Cục ĐKVN và đại diện Vụ Khoa học công nghệ (Bộ GTVT) đã đến Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc (Vũng Tàu) thống kê lại số phương tiện thủy hiện có chế tạo bằng vật liệu PPC và thống nhất cách thức tiến hành đăng kiểm cho những phương tiện đã có kết quả kiểm tra của Tổ chức CS Lloyd hoặc Đăng kiểm Hải quân đã cấp, cũng như một số phương tiện chưa được cơ quan đăng kiểm nào kiểm tra (tất cả các phương tiện này đều được chế tạo và giám

sát kỹ thuật khi thế giới và Việt Nam chưa có tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật áp dụng đối với tàu thuyền chế tạo bằng vật liệu PPC).

Trước ngày 28/7/2017 (thời điểm QCVN 95:2016/BGTVT có hiệu lực), Cục ĐKVN đã kiểm tra cấp hồ sơ đăng kiểm cho 16 phương tiện có sức chở đến 12 người để hoạt động thử nghiệm (bao gồm một số phương tiện được Tổ chức CS Lloyd công nhận trước đó). Từ ngày 28/7/2017 đến nay, Cục ĐKVN đã thực hiện kiểm tra cấp hồ sơ đăng kiểm chính thức cho 7 phương tiện có sức chở đến 12 người. Như vậy, đến thời điểm hiện tại, Cục ĐKVN đã cấp hồ sơ đăng kiểm cho 23 phương tiện có sức chở đến 12 người do Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc chế tạo.

#### **b) Đối với các phương tiện H30 và H38**

(\*) Ngoài các phương tiện có sức chở đến 12 người nêu trên, Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc đã đề nghị Cục ĐKVN thực hiện đăng kiểm đối với 4 (bốn) phương tiện H30 (chiều dài 9,00 m, sức chở 20 người) và 1 (một) phương tiện H38 (chiều dài 9,79 m, sức chở 35 người). Do phạm vi điều chỉnh của QCVN 95:2016/BGTVT giới hạn áp dụng cho phương tiện thủy nội địa chế tạo bằng vật liệu PPC có chiều dài dưới 20 m, có sức chở đến 12 người, vì vậy đối với phương tiện có kích cỡ và sức chở người lớn hơn (như đề nghị của doanh nghiệp) vẫn cần phải tiếp tục nghiên cứu thử nghiệm để có cơ sở xây dựng, hoàn thiện, mở rộng phạm vi điều chỉnh của Quy chuẩn. Do vậy, Cục ĐKVN đã thông báo tới Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc về việc phương tiện thủy nội địa chế tạo bằng vật liệu PPC có sức chở trên 12 người vẫn đang được tiếp tục thử nghiệm theo quy định.

(\*) Đến ngày 08/5/2017, Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc đã có đề nghị gửi Cục ĐKVN về việc đăng kiểm các phương tiện H30 và H38 với sức chở 12 người (phù hợp với phạm vi điều chỉnh của QCVN 95:2016/BGTVT) do vậy, Cục ĐKVN đã có hướng dẫn cụ thể cho Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc về việc thực hiện các công việc cần thiết nhằm đảm bảo công tác đăng kiểm cho phương tiện được thực hiện theo đúng quy định và Cục ĐKVN cũng đã hoàn thành việc xem xét hồ sơ thiết kế kỹ thuật và gửi ý kiến nhận xét về thiết kế để Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc hoàn thiện hồ sơ.

Tuy nhiên, các phương tiện H30 và H38 nói trên đã được Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc tự ý chế tạo khi chưa có hồ sơ thiết kế được thẩm định cũng như không có sự giám sát kỹ thuật của cơ quan đăng kiểm trong quá trình chế tạo là vi phạm Luật Giao thông đường thủy nội địa. Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc cần xem xét các quy định trách nhiệm nêu tại Điều 15 Chương II của Nghị định số 132/2015/NĐ-CP ngày 25/12/2015 của Chính phủ quy định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông đường thủy nội địa.

(\*) Về kiểm tra chứng nhận vật liệu: Các quy định đối với vật liệu PPC trong QCVN 95:2016/BGTVT được xây dựng căn cứ theo các tính chất của vật liệu PPC đã được sử dụng để chế tạo phương tiện thủy tại Cộng hòa Séc trước đây và một số phương tiện chế tạo tại Việt Nam gần đây. Vật liệu này do Công ty Rochling (Cộng hòa Liên bang Đức) sản xuất và đã được Cục ĐKVN và Tổ công tác thu thập tài liệu, nghiên cứu, phối hợp với các đơn vị liên quan lấy mẫu để tiến hành các thí nghiệm, thử nghiệm cần thiết. Hiện nay, trên thế giới có nhiều loại vật liệu PPC được sản xuất từ các nhà sản xuất khác nhau, do vậy các vật liệu này có thể có một số tính chất khác nhau. Đối với mỗi loại vật liệu PPC có nguồn gốc khác với vật liệu PPC đã được nghiên cứu ở trên, khi dùng để chế tạo phương tiện thì đều phải chứng minh nguồn

gốc cũng như thực hiện các thí nghiệm, thử nghiệm cần thiết để đảm bảo vật liệu thỏa mãn các quy định của QCVN 95: 2016/BGTVT. Vì vậy, Cục ĐKVN đã chỉ đạo Chi cục Đăng kiểm số 9 (Vũng Tàu) phối hợp, hướng dẫn Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc thực hiện việc kiểm tra, chứng nhận vật liệu theo quy định nhằm đảm bảo vật liệu thỏa mãn các quy định của QCVN 95: 2016/BGTVT.

(\*) Ngày 29/5/2017, Cục ĐKVN tiếp tục nhận được văn bản của Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc về việc đề nghị đăng kiểm các phương tiện H30 và H38 với sức chở người của phương tiện được giữ nguyên theo như đề nghị ban đầu (tức là phương tiện H30 có sức chở 20 người và phương tiện H38 có sức chở 35 người). Đồng thời, Cục ĐKVN nhận được báo cáo của Chi cục Đăng kiểm số 9 về việc Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc chưa cung cấp các hồ sơ, tài liệu nhập khẩu của vật liệu sử dụng để chế tạo phương tiện H30 và H38, cũng như chưa gửi đề nghị để Chi cục Đăng kiểm số 9 tiến hành giám sát việc lấy mẫu thử vật liệu phục vụ thí nghiệm, thử nghiệm theo quy định.

(\*) Ngày 30/5/2017, Cục ĐKVN đã có văn bản gửi Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc đề nghị báo cáo Bộ GTVT về việc sản xuất các phương tiện H30 và H38 để hoạt động mang cấp thử nghiệm, đồng thời Công ty này khẩn trương phối hợp với Chi cục Đăng kiểm số 9 để kiểm tra vật liệu theo như đã được hướng dẫn trước đó.

Tuy nhiên, ngày 02/6/2017, Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc tiếp tục có văn bản gửi Cục ĐKVN về việc đề nghị đăng kiểm chính thức cho các phương tiện H30 và H38. Công ty này cũng đưa ra so sánh các thông số kích thước, công suất máy, sức chở của các phương tiện này với phương tiện H47 Patrol mà Công ty đã đóng và bàn giao cho Cảnh sát biển Việt Nam, được phòng Đăng kiểm Hải quân đăng kiểm để đưa vào sử dụng từ năm 2014 đến nay. Qua xem xét, Cục ĐKVN nhận thấy: phương tiện H47 Patrol có chiều dài 12,13 m, chiều rộng 3,27 m và có sức chở 12 người. Trong khi, các phương tiện H30 và H38 có chiều dài và chiều rộng nhỏ hơn (9,0 m x 2,17 m và 9,79 m x 2,59 m) thì Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc đề nghị với sức chở 20 người và 35 người. Việc Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc đề nghị Cục ĐKVN thực hiện đăng kiểm và cấp giấy chứng nhận chính thức cho các phương tiện H30 và H38 với sức chở trên 12 người mà không phải là cấp giấy chứng nhận để mang cấp thử nghiệm là không phù hợp với quy định của pháp luật hiện hành.

*Từ thực tế đã trình bày nêu trên cho thấy, rõ ràng là Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc nắm được quy định của pháp luật về chế tạo và thử nghiệm hàng hóa Nhóm 2 khi chưa có quy chuẩn kỹ thuật, nhưng cố tình không chấp hành và đổ lỗi cho cơ quan quản lý nhà nước.*

(\*) Ngày 17/6/2017, Thường trực Ủy ban KH,CN&MT đã có cuộc làm việc với các cơ quan, đơn vị liên quan nhằm tháo gỡ khó khăn trong ứng dụng đóng tàu bằng vật liệu PPC. Tại cuộc làm việc, đại diện các Bộ Khoa học và Công nghệ (KH-CN), Nông nghiệp và phát triển nông thôn, Giao thông vận tải đều nhất trí việc các tàu chế tạo bằng vật liệu PPC có sức chở trên 12 người cần tiếp tục được thử nghiệm theo quy định để các Bộ có cơ sở đánh giá và đưa ra kết luận cuối cùng. Đến ngày 22/6/2017, Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc đã có văn bản số 017/CV-VSC đề nghị Bộ GTVT chấp thuận việc thử nghiệm đối với các phương tiện H30 (sức chở 20 người) và H38 (sức chở 35 người). Đồng thời, Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc đã có đề nghị Cục ĐKVN hướng dẫn chi tiết các công việc cần thiết để thực hiện việc kiểm tra, chứng nhận theo quy định đối với vật liệu PPC mà công ty này đã sử dụng để chế tạo các phương tiện

H30 và H38. Cục ĐKVN đã có văn bản số 3666/ĐKVN-CN ngày 23/6/2017 hướng dẫn về nội dung mà Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc yêu cầu.

(\*) Ngày 25/10/2017, Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc đã có văn bản đề nghị Cục ĐKVN thẩm định thiết kế lập hồ sơ có tên/ký hiệu thiết kế: Ca nô H30C/H30C, số lượng 3 chiếc, sức chở 12 người (không kể thuyền viên và người lái phương tiện). Đây chính là 3 trong số 4 phương tiện H30 mà Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc tự ý chế tạo được nêu ở trên. Các phương tiện Ca nô H30C với sức chở 12 người là thuộc phạm vi điều chỉnh của QCVN 95:2016/BGTVT. Vì vậy, để tháo gỡ khó khăn, tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp trong kinh doanh khai thác vận tải, Cục ĐKVN đã chấp thuận thẩm định hồ sơ thiết kế kỹ thuật của 3 phương tiện nêu trên; đồng thời, đã chỉ đạo Chi cục Đăng kiểm số 9 thực hiện giám sát kỹ thuật, cấp hồ sơ đăng kiểm cho các phương tiện này theo quy định với sức chở 12 người (không kể thuyền viên và người lái phương tiện).

Tuy nhiên, các phương tiện này đã được Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc tự ý chế tạo khi chưa có hồ sơ thiết kế được thẩm định. Do vậy, khi Công ty này (với vai trò là đơn vị thiết kế) tính toán điều kiện an toàn kỹ thuật phương tiện theo QCVN 95: 2016/BGTVT thì phương tiện được tính toán kết cấu chỉ bảo đảm an toàn khi chạy với tốc độ không quá 22,22 km/h. Điều đó có nghĩa là, trong quá trình khai thác, phương tiện này chỉ được phép chạy ở tốc độ không quá 22,22 km/h thì mới bảo đảm điều kiện an toàn kỹ thuật theo quy định. Việc tuân thủ tốc độ này thuộc về trách nhiệm của Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc (với vai trò là đơn vị chế tạo phương tiện, đơn vị thiết kế thực hiện tính toán điều kiện an toàn kỹ thuật của phương tiện và cũng là chủ sử dụng phương tiện) và người điều khiển phương tiện.

(\*) Ngày 27/4/2018, Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc tiếp tục có văn bản số 97/CV-VSC đề nghị Cục ĐKVN cấp đăng kiểm thử nghiệm cho các phương tiện H30 (sức chở 20 người) và H38 (sức chở 35 người) nêu trên. Về vấn đề này, Cục ĐKVN đã có văn bản số 3222/ĐKVN-TS ngày 23/5/2018 gửi Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc và văn bản số 3326/ĐKVN-TS ngày 29/5/2018 báo cáo Bộ GTVT về các nội dung liên quan.

(\*) PPC thuộc công nghệ hạn chế chuyển giao theo quy định tại Luật Chuyển giao công nghệ, cụ thể như sau:

Tại khoản 1 Điều 10 của Luật Chuyển giao công nghệ số 07/2017/QH14 có nội dung quy định về công nghệ hạn chế chuyển giao như sau:

*"1. Hạn chế chuyển giao công nghệ từ nước ngoài vào Việt Nam và chuyển giao công nghệ trong nước trong trường hợp sau đây:*

*a) Công nghệ; máy móc, thiết bị kèm theo công nghệ không còn sử dụng phổ biến ở các quốc gia công nghệ phát triển;".*

Công nghệ ứng dụng PPC vào sản xuất phương tiện thủy được chuyển giao vào Việt Nam từ Cộng hòa Séc. Tuy nhiên, tại Cộng hòa Séc, vật liệu này mới chỉ được sử dụng để chế tạo tàu, thuyền vui chơi, giải trí, tàu, thuyền công tác với sức chở tối đa không quá 12 người. Tại thời điểm Đoàn công tác bao gồm các thành viên của Vụ Khoa học công nghệ (Bộ GTVT) và Cục ĐKVN đi khảo sát thực tế việc sản xuất, sử dụng tàu, thuyền chế tạo bằng vật liệu PPC tại Cộng hòa Séc vào tháng 01/2016, phía đối tác cho biết, không còn bất cứ cơ sở nào chế tạo phương tiện thủy, tàu, thuyền vui chơi giải trí bằng vật liệu PPC tại Cộng hòa Séc; trang thiết bị và công nghệ của cơ sở chế tạo tàu, thuyền bằng vật liệu PPC duy nhất tại nước này đã được chuyển giao sang Việt Nam.

Ngoài ra, một số quốc gia công nghiệp phát triển như Nga, Mỹ, Canada,... cũng chỉ sử dụng PPC để đóng một số thuyền nhỏ có sức chở đến 12 người với mục đích vui chơi, giải trí. Chưa có nước nào thực hiện việc thử nghiệm đối với tàu, thuyền có sức chở trên 12 người bằng vật liệu PPC. Trên thế giới PPC chưa được sử dụng để đóng tàu, thuyền phục vụ cho mục đích thương mại.

*Như vậy, công nghệ ứng dụng PPC vào sản xuất phương tiện thủy tại Việt Nam, đặc biệt là phương tiện có sức chở trên 12 người phục vụ cho mục đích thương mại, thuộc công nghệ hạn chế chuyển giao theo quy định tại khoản 1 Điều 10 của Luật Chuyển giao công nghệ số 07/2017/QH14.*

*(\*) Từ những nội dung đã trình bày nêu trên cho thấy, việc chế tạo phương tiện thủy bằng vật liệu PPC là rất hạn chế trên thế giới về mặt kích cỡ, công dụng và khả năng chở người; mới được đưa vào Việt Nam; đồng thời, thuộc công nghệ hạn chế chuyển giao theo quy định của Luật Chuyển giao công nghệ, nên điều kiện tiên quyết phải là bảo đảm an toàn tính mạng con người, tài sản và bảo vệ môi trường. Để đạt được mục tiêu này thì công tác thiết kế, chế tạo và đăng kiểm đối với phương tiện bằng vật liệu này phải được thực hiện hết sức thận trọng, chặt chẽ, bảo đảm tuân thủ đầy đủ các quy định của pháp luật Việt Nam.*

- Phương tiện có sức chở trên 12 người (không kể thuyền viên) thuộc nhóm phương tiện tàu khách. Yêu cầu an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với tàu khách cao hơn rất nhiều so với phương tiện có sức chở đến 12 người. Vật liệu dùng để chế tạo phương tiện cũng phải bảo đảm an toàn cao nhất, phòng ngừa các rủi ro dẫn đến tai nạn, sự cố, cháy nổ. Vì vậy, đối với việc chế tạo các phương tiện PPC có sức chở trên 12 người để hoạt động thử nghiệm, bắt buộc phải có hồ sơ thiết kế kỹ thuật được cơ quan đăng kiểm thẩm định trước khi tiến hành chế tạo phương tiện. Quá trình đóng mới phương tiện, từ khâu kiểm tra chứng nhận vật liệu, kiểm tra hàn, kiểm tra chế tạo,... đều phải được cơ quan đăng kiểm thực hiện đầy đủ và đúng quy trình với mục tiêu phương tiện phải bảo đảm tuyệt đối điều kiện an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường để đưa vào hoạt động thử nghiệm.

- Từ năm 2014, Công ty cổ phần Công nghệ James Boat đã ứng dụng vật liệu PPC trong sản xuất phương tiện thủy nội địa. Đối với việc sản xuất phương tiện có sức chở đến 12 người cũng như phương tiện có sức chở trên 12 người, trước khi chế tạo phương tiện, doanh nghiệp này đều đã có văn bản báo cáo Bộ GTVT và được Bộ GTVT chấp thuận việc thiết kế, chế tạo, đăng kiểm để sử dụng thử nghiệm. Trong quá trình sản xuất phương tiện, từ khâu thiết kế đến kiểm tra vật liệu, giám sát chế tạo phương tiện, doanh nghiệp này đều đã thông báo, phối hợp chặt chẽ để Cục ĐKVN và Tổ công tác thực hiện đầy đủ các bước kiểm tra. Doanh nghiệp này cũng đã phối hợp với Cục ĐKVN và các đơn vị liên quan để thực hiện các thí nghiệm, thử nghiệm cần thiết đối với vật liệu PPC.

- Trong khi đó, các phương tiện H30 và H38 đã được Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc tự ý chế tạo khi chưa có hồ sơ thiết kế được thẩm định, vật liệu không được kiểm tra chứng nhận cũng như không có sự giám sát kỹ thuật của cơ quan đăng kiểm trong quá trình chế tạo. Công ty này đã không tuân thủ các quy định của pháp luật liên quan đến công tác đăng kiểm phương tiện trong đóng mới. Vì vậy, để bảo đảm an toàn cho người và phương tiện, quan điểm Cục ĐKVN nhận thấy việc thử nghiệm đối với các phương tiện H30 (sức chở 20 người) và H38 (sức chở 35 người) đã được Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc tự ý chế tạo, không có sự giám sát kỹ thuật của cơ quan đăng kiểm là không phù hợp.



**8. Các nội dung chỉ đạo của Ủy ban Khoa học, Công nghệ và Môi trường của Quốc hội (Khóa XIV)**

a) Ngày 03/02/2017, Ủy ban Khoa học, Công nghệ và Môi trường (KHCMNT) có văn bản số 177/UBKHCMNT14 gửi Bộ GTVT về việc trả lời kiến nghị của Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc. Bộ GTVT đã có văn bản số 1153/BGTVT-KHCN ngày 07/02/2017 chuyển văn bản số 177/UBKHCMNT14 yêu cầu Cục ĐKVN trả lời doanh nghiệp và báo cáo xử lý về Bộ. Thực hiện chỉ đạo nêu trên, ngày 24/02/2017, Cục ĐKVN đã có văn bản số 707/ĐKVN-TS báo cáo Bộ GTVT về các nội dung liên quan đến phương tiện thủy nội địa chế tạo bằng vật liệu PPC.

b) Ngày 05/4/2017, Đoàn của Ủy ban KHCMNT đã có buổi làm việc với Cục ĐKVN về trả lời kiến nghị của Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc. Tại cuộc họp này, sau khi xem xét báo cáo của Cục ĐKVN tại văn bản số 1389/ĐKVN-TS ngày 05/4/2017 và các nội dung giải trình của Cục ĐKVN về công tác đăng kiểm phương tiện thủy nội địa chế tạo bằng vật liệu PPC; Ủy ban KHCMNT đã đánh giá cao nỗ lực của Cục ĐKVN trong quá trình thực hiện công việc và chỉ đạo Cục tiếp tục nghiên cứu, thử nghiệm để hoàn thiện quy chuẩn kỹ thuật liên quan.

c) Tại buổi làm việc ngày 17/6/2017 của Thường trực Ủy ban KHCMNT với các cơ quan, đơn vị, cá nhân có liên quan (Bộ GTVT, Bộ Khoa học và Công nghệ, Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn, Hội Khoa học kỹ thuật công nghiệp tàu thủy Việt Nam, các doanh nghiệp đóng tàu thuyền bằng vật liệu PPC, các nhà khoa học) nhằm tháo gỡ khó khăn trong ứng dụng chế tạo tàu thuyền bằng vật liệu PPC, Chủ nhiệm Ủy ban KHCMNT đã kết luận nêu rõ, quá trình ứng dụng vật liệu mới vào đóng tàu đòi hỏi phải có sự đánh giá, xem xét kỹ càng, nhất là khi liên quan đến tính mạng con người, ... Điều kiện tiên quyết là không đánh đổi tính mạng con người và tài sản của người dân, bất kể là sai sót nhỏ nhất.

d) Văn bản số 696/UBKHCMNT14 ngày 12/02/2018 của Ủy ban KHCMNT báo cáo đồng chí Nguyễn Thị Kim Ngân - Ủy viên Bộ Chính trị, Chủ tịch Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam về việc đăng kiểm tàu thủy bằng vật liệu PPC có nêu:

- Công tác đăng kiểm cần tuân thủ đúng quy định của pháp luật nhằm đảm bảo quyền lợi của doanh nghiệp, nhưng cũng phải đảm bảo điều kiện an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường cho phương tiện với mục tiêu bảo vệ quyền lợi của người tiêu dùng và tính mạng con người là trên hết.

- Đề nghị Bộ GTVT tiếp tục nghiên cứu đăng kiểm thử nghiệm các phương tiện thủy nội địa có nhiều kích cỡ và khả năng chở khách khác nhau so với quy định của QCVN 95:2016/BGTVT; tổ chức sớm đánh giá kết quả thử nghiệm để thu thập đầy đủ căn cứ khoa học, thực tiễn cần thiết cho việc xây dựng quy chuẩn kỹ thuật quốc gia phục vụ việc chế tạo các phương tiện thủy có các kích cỡ khác nhau phù hợp với nhu cầu phát triển sản xuất của doanh nghiệp, đặc biệt bảo đảm yêu cầu an toàn sinh mạng của con người.

đ) Theo yêu cầu của Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc tại văn bản số 193/CV-VSC ngày 18/6/2018 về tháo gỡ khó khăn cho Doanh nghiệp Khoa học và công nghệ sản xuất tàu thuyền bằng công nghệ vật liệu PPC; thực hiện ý kiến chỉ đạo của Chủ tịch Quốc hội và Phó Chủ tịch Quốc hội Phùng Quốc Hiển, ngày 27/7/2018, Chủ nhiệm Ủy ban KH, CN & MT Quốc hội đã chủ trì buổi làm việc với các cơ quan,

đơn vị liên quan (Bộ GTVT, Bộ KH, CN & MT, các doanh nghiệp chế tạo tàu thuyền bằng PPC) về những khó khăn trong công tác đăng kiểm tàu thuyền bằng vật liệu PPC của Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc. Sau khi nghe ý kiến của các bên tham dự buổi làm việc, Chủ nhiệm Ủy ban KH, CN & MT kết luận yêu cầu các bên liên quan thực hiện các nội dung đã nêu trong văn bản số 696/UBKH, CN & MT14 ngày 12/02/2018 của Ủy ban KH, CN & MT báo cáo đồng chí Nguyễn Thị Kim Ngân - Ủy viên Bộ Chính trị, Chủ tịch Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam về việc đăng kiểm tàu thủy bằng vật liệu PPC; nhất trí với đề xuất của Bộ GTVT về việc tiếp tục thử nghiệm các phương tiện PPC có kích cỡ phù hợp để có cơ sở thực tế cho việc xây dựng quy chuẩn kỹ thuật dùng cho loại phương tiện này với sức chở trên 12 người.

### 9. Nhận xét và kiến nghị

Các công việc Bộ GTVT và Ủy ban KH, CN & MT chỉ đạo liên quan đến việc nghiên cứu chế tạo thử nghiệm và xây dựng quy chuẩn kỹ thuật đối với tàu, thuyền bằng PPC trong thời gian vừa qua đều đã được Cục ĐKVN thực hiện khẩn trương, đầy đủ, đáp ứng nhu cầu của doanh nghiệp và bảo đảm tuân thủ các quy định của pháp luật Việt Nam. Cục ĐKVN xin kính báo Bộ trưởng các nhận xét và kiến nghị như sau:

a) PPC không phải là loại vật liệu mới, đã được sử dụng rộng rãi trong công nghiệp trên thế giới từ giữa thế kỷ XX; và đã được sử dụng làm phương tiện thủy khoảng 20 năm trở lại đây, *nhưng không phổ biến và chỉ được sử dụng để làm tàu thuyền loại nhỏ, phục vụ cho vui chơi giải trí*. Sản phẩm khoa học công nghệ của Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc được Bộ trưởng Bộ KH, CN & MT tặng *Cúp vàng tại Chợ Công nghệ và Thiết bị Quốc tế Việt Nam 2012 (Techmart 2012) là xuồng vỏ PPC với chiều dài lớn nhất chỉ là 4,2 m và có sức chở 4 người*. Việc Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc lấy sản phẩm này để làm căn cứ so sánh với các phương tiện PPC có sức chở lên đến 20 người (H30) và 35 người (H38) là không phù hợp.

b) Theo tài liệu và thông tin do Công ty Rochling cung cấp và kết quả thí nghiệm, thử nghiệm thực tế tại Việt Nam thì PPC chỉ có một số ưu điểm như nhẹ, thân thiện với môi trường nhưng lại có nhiều nhược điểm so với vật liệu đóng tàu truyền thống như đã được nêu tại mục 5 của văn bản này, đặc biệt là vấn đề sức bền, đặc tính rã, tính dễ cháy và trong môi trường biển, hà bám rất chắc lên bề mặt PPC, muốn làm sạch hà phải dùng lực rất mạnh và khi hà bong ra kéo theo một phần vật liệu PPC làm ảnh hưởng đến tính nguyên vẹn bề mặt vật liệu.

Theo Chi nhánh Nha Trang - Công ty cổ phần Vinpearl (đơn vị sở hữu và sử dụng hai phương tiện có sức chở trên 12 người đang được thử nghiệm tại Nha Trang) thì vật liệu PPC không phù hợp với điều kiện và đặc thù hoạt động của đơn vị này, vì vậy hiện nay chủ sử dụng phương tiện đang dừng hoạt động cả hai phương tiện này. Thực tế, theo kết quả khảo sát, đánh giá của Tổ công tác ngày 07/6/2018 thì cả hai phương tiện thử nghiệm này đều có nhiều sự cố, hư hỏng và trong tình trạng không hoạt động, chưa đủ cơ sở để đánh giá độ tin cậy về an toàn trong khai thác, sử dụng.

Cũng chính vì nhược điểm PPC có ứng suất chảy thấp mà các phương tiện H30 Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc tự ý chế tạo, đã được Cục ĐKVN cấp hồ sơ đăng kiểm với sức chở 12 người, cũng chỉ được phép chạy với tốc độ không quá 22,22 km/h thì mới bảo đảm điều kiện an toàn kỹ thuật theo quy định.

c) Việc ứng dụng vật liệu PPC vào chế tạo phương tiện thủy được chuyển giao vào Việt Nam từ Cộng hòa Séc. Tuy nhiên, trong chuyến công tác tại nước này vào tháng 01/2016, Đoàn công tác đã tham quan tìm hiểu thực tế, đồng thời được Tổ chức CS Lloyd cho biết tại Cộng hòa Séc: PPC mới chỉ sử dụng để chế tạo tàu, thuyền vui chơi, giải trí, tàu, thuyền công tác với chiều dài lớn nhất không quá 17 m, sức chở tối đa không quá 12 người; tại thời điểm khảo sát, phía đối tác cho biết, không còn bất cứ cơ sở nào chế tạo phương tiện thủy, tàu, thuyền vui chơi giải trí bằng vật liệu PPC tại Cộng hòa Séc; trang thiết bị và công nghệ của cơ sở chế tạo tàu, thuyền bằng vật liệu PPC duy nhất tại nước này đã được chuyển giao sang Việt Nam. Cục ĐKVN cũng đã trao đổi với các tổ chức đăng kiểm lớn trên thế giới, được biết các tổ chức này đều chưa có quy phạm, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật phương tiện thủy đóng bằng vật liệu PPC cũng như chưa từng thực hiện đăng kiểm đối với tàu loại này.

*Như vậy, công nghệ ứng dụng PPC vào chế tạo phương tiện thủy không phải là công nghệ mới, không được áp dụng nhiều trên thế giới, đặc biệt là việc không sử dụng vật liệu này để chế tạo tàu thuyền phục vụ cho mục đích thương mại. Do đó, công nghệ ứng dụng PPC vào sản xuất phương tiện thủy thuộc công nghệ hạn chế chuyển giao theo quy định tại khoản 1 Điều 10 của Luật Chuyển giao công nghệ số 07/2017/QH14.*

d) Việc Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc đề nghị cho phép Công ty này sử dụng dịch vụ của Tổ chức CS Lloyd để đăng kiểm phương tiện thủy nội địa bằng PPC tại Việt Nam (kể cả tàu sử dụng cho mục đích thương mại và tàu vui chơi, giải trí) là chưa phù hợp, vì:

- Tổ chức CS Lloyd chưa có quy phạm, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật phương tiện thủy đóng bằng vật liệu PPC (kể cả tàu vui chơi, giải trí bằng vật liệu này).

- Tổ chức CS Lloyd không có kinh nghiệm thực tế trong việc giám sát kỹ thuật tàu chở khách thương mại bằng loại vật liệu này (trong chuyến công tác tại Cộng hòa Séc vào tháng 01/2016, Đoàn công tác đã được Tổ chức CS Lloyd cho biết, tổ chức này đã thực hiện kiểm tra cho các phương tiện PPC chỉ là tàu, thuyền vui chơi giải trí, công tác, có sức chở tối đa không quá 12 người, không sử dụng cho mục đích thương mại).

- Theo Thông báo số 2371 của Ủy ban Châu Âu (EC), Tổ chức CS Lloyd được thực hiện việc kiểm tra và cấp giấy chứng nhận cho phương tiện vui chơi, giải trí (Recreational craft) và không dùng để vận chuyển hành khách thương mại theo Chỉ thị số 94/25/EC (nay được thay thế bằng Chỉ thị số 2013/53/EU). Mặt khác, việc Tổ chức CS Lloyd thực hiện công tác đăng kiểm đối với phương tiện thủy nội địa tại Việt Nam là không phù hợp với quy định của pháp luật Việt Nam.

đ) Cả Tổ chức CS Lloyd và Đăng kiểm Hải quân đã thực hiện việc đăng kiểm tàu, thuyền chế tạo bằng vật liệu PPC trong đóng mới khi chưa có quy phạm, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật áp dụng cho tàu, thuyền bằng loại vật liệu này. Việc Đăng kiểm Hải quân và Tổ chức CS Lloyd kiểm tra và cấp hồ sơ đăng kiểm chính thức cho tàu, thuyền chế tạo bằng vật liệu PPC khi chưa có quy phạm, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật áp dụng cho loại tàu đóng bằng vật liệu này là vi phạm quy định tại khoản 2 Điều 26 Luật Giao thông đường thủy nội địa. Mặt khác, đến thời điểm hiện tại, Tổ chức CS Lloyd và Đăng kiểm Hải quân cũng chỉ thực hiện đăng kiểm cho các phương tiện bằng PPC có sức chở đến 12 người và không sử dụng cho mục đích thương mại.

Ngày 02/8/2013, xảy ra vụ tai nạn đặc biệt nghiêm trọng đối với tàu đóng bằng vật liệu PPC, đó là: tàu BP12-04-02 (ký hiệu thiết kế H-29C) của Biên phòng Cửa khẩu cảng Bà Rịa - Vũng Tàu, được đóng vào tháng 6/2013 tại Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc, do Đăng kiểm Hải quân cấp giấy chứng nhận đưa vào hoạt động, bị đắm tại khu vực Cồn Giò (thành phố Hồ Chí Minh) làm 9 người chết. Hiện nay, vụ án này đang được Cơ quan cảnh sát điều tra Công an thành phố Hồ Chí Minh phục hồi điều tra để làm căn cứ xét xử các tổ chức, cá nhân có liên quan đến nguyên nhân gây ra vụ tai nạn.

e) Cục ĐKVN luôn tạo điều kiện mở, thông thoáng để các doanh nghiệp có điều kiện phát triển tốt nhất có thể và đã hợp tác, phối hợp chặt chẽ với doanh nghiệp để giải quyết các vấn đề liên quan đến thiết kế, chế tạo và đăng kiểm tàu thuyền bằng PPC. Ngay từ tháng 9/2012, Cục ĐKVN đã chủ động ký Thỏa thuận hợp tác với Tổ chức CS Lloyd trong lĩnh vực đăng kiểm tàu, thuyền dưới công ước. Theo thỏa thuận hợp tác, Tổ chức CS Lloyd đồng ý cung cấp cho Cục ĐKVN các tiêu chuẩn, quy phạm dùng cho đóng tàu PPC. Tuy nhiên, Tổ chức CS Lloyd đã không cung cấp được các tài liệu như thỏa thuận và cuối cùng họ trả lời là không tổ chức đăng kiểm nào trên thế giới có quy phạm về tàu đóng bằng vật liệu PPC. Vì vậy, Cục ĐKVN chưa có quy chuẩn kỹ thuật làm căn cứ để thực hiện việc đăng kiểm tàu PPC theo quy định tại khoản 2 Điều 26 của Luật Giao thông đường thủy nội địa. Doanh nghiệp sản xuất tàu, thuyền bằng PPC tại Việt Nam cũng không công bố được tiêu chuẩn dùng cho chế tạo loại phương tiện này.

Thực hiện chỉ đạo của Bộ GTVT, Cục ĐKVN và Tổ công tác đã thực hiện nhiều nghiên cứu, thí nghiệm, thử nghiệm đối với việc ứng dụng PPC trong đóng phương tiện thủy. Đến cuối năm 2016, Cục ĐKVN đã trình Bộ GTVT ban hành QCVN 95:2016/BGTVT, áp dụng cho phương tiện thủy nội địa, chế tạo bằng vật liệu PPC, có chiều dài dưới 20 m, có sức chở đến 12 người (không kể thuyền viên và người lái phương tiện).

Đối với phương tiện có kích cỡ và sức chở người lớn hơn thì cần phải được tiếp tục thử nghiệm theo quy định để có đầy đủ căn cứ khoa học lý thuyết và thực tiễn làm cơ sở xem xét hoàn thiện quy chuẩn kỹ thuật cho tàu loại này. Việc thử nghiệm này phải tuân thủ đầy đủ các quy định của pháp luật nhằm bảo đảm tuyệt đối an toàn tính mạng con người, tài sản và bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng, trong đó có cả quyền lợi của người sản xuất phương tiện, người sử dụng phương tiện cũng như tính mạng của người dân đi trên phương tiện.

*Như vậy, Việt Nam đang là nước đầu tiên và duy nhất trên thế giới có Quy chuẩn kỹ thuật áp dụng cho tàu, thuyền vật liệu PPC. Cục ĐKVN đang đi tiên phong trong việc nghiên cứu, ứng dụng vật liệu PPC trong chế tạo phương tiện thủy. Cục ĐKVN hoàn toàn có đủ năng lực để thực hiện kiểm tra cấp giấy chứng nhận đăng kiểm cho tàu, thuyền vật liệu PPC khi doanh nghiệp có yêu cầu, kể cả đối với các tàu khách cỡ lớn bằng PPC được doanh nghiệp sản xuất để hoạt động mang cấp thử nghiệm.*

g) Cục ĐKVN và Tổ công tác đã khẩn trương và chủ động phối hợp với Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc để thực hiện công tác đăng kiểm cho phương tiện theo đúng quy định pháp luật, nhằm bảo đảm quyền lợi của doanh nghiệp, nhưng cũng phải bảo đảm điều kiện an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường cho phương tiện với mục tiêu bảo vệ quyền lợi của người tiêu dùng và tính mạng con người là trên hết.

*Tuy nhiên, Cục ĐKVN đã không nhận được sự hợp tác tích cực từ phía Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc trong việc chế tạo và giám sát kỹ thuật các tàu bằng vật liệu PPC có sức chở trên 12 người. Doanh nghiệp này cũng đã không tuân thủ các quy định của pháp luật liên quan đến công tác đăng kiểm phương tiện trong đóng mới.*

h) Do những nhược điểm đã được chỉ ra của PPC khi ứng dụng trong đóng tàu, thuyền và đây là công nghệ hạn chế chuyển giao theo quy định tại khoản 1 Điều 10 của Luật Chuyển giao công nghệ số 07/2017/QH14 nên điều kiện tiên quyết phải là bảo đảm an toàn tính mạng con người, tài sản và bảo vệ môi trường. Để đạt được mục tiêu này thì công tác thiết kế, chế tạo, đăng kiểm đối với phương tiện bằng vật liệu này phải được thực hiện hết sức thận trọng, chặt chẽ, bảo đảm tuân thủ đầy đủ các quy định của pháp luật Việt Nam. Về vấn đề này, văn bản số 696/UBKHCNMT14 ngày 12/02/2018 của Ủy ban KH,CN&MT báo cáo đồng chí Nguyễn Thị Kim Ngân - Ủy viên Bộ Chính trị, Chủ tịch Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam, về việc đăng kiểm tàu thủy bằng vật liệu PPC có nêu: *"Công tác đăng kiểm cần tuân thủ đúng quy định của pháp luật nhằm đảm bảo quyền lợi của doanh nghiệp, nhưng cũng phải đảm bảo điều kiện an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường cho phương tiện với mục tiêu bảo vệ quyền lợi của người tiêu dùng và tính mạng con người là trên hết"*. Nội dung này cũng đã được Chủ nhiệm Ủy ban KH,CN&MT của Quốc hội nhắc lại trong buổi làm việc ngày 27/7/2018 với các bên liên quan.

Việt Nam hiện có hai (02) doanh nghiệp sử dụng vật liệu PPC để chế tạo phương tiện thủy nội địa là Công ty cổ phần Công nghệ James Boat và Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc. Trong quá trình thực hiện, Công ty cổ phần Công nghệ James Boat luôn tuân thủ, chấp hành đầy đủ các quy định trong việc thực hiện công tác đăng kiểm cho phương tiện. Từ khâu thiết kế đến kiểm tra vật liệu, giám sát chế tạo phương tiện, Công ty cổ phần Công nghệ James Boat đều thông báo, phối hợp để Cục ĐKVN và Tổ công tác thực hiện đầy đủ các bước kiểm tra. Công ty này cũng đã phối hợp với Cục ĐKVN và các đơn vị liên quan để thực hiện các thí nghiệm, thử nghiệm cần thiết đối với vật liệu PPC. Ngoài các phương tiện có sức chở đến 12 người, Công ty cổ phần công nghệ James Boat đã đề xuất chế tạo thử nghiệm 2 tàu khách là Ferry 42 và Ferry 56 hiện đang hoạt động thử nghiệm tại vịnh Nha Trang, Khánh Hòa. Do 2 phương tiện này mới chỉ hoạt động trong thời gian ngắn và gặp sự cố, rất ít hoạt động, nên Công ty cổ phần Công nghệ James Boat đã tiếp tục có đề nghị chế tạo thử nghiệm tiếp 2 tàu khách khác (Favourite 55 có sức chở 35 người, Favourite 65 có sức chở 60 người) và đã được Bộ GTVT chấp thuận. Ngày 02/6/2017, Tổ công tác đã tiến hành họp khởi động dự án đóng mới 2 tàu này tại trụ sở Cục ĐKVN. Tuy nhiên, đến nay cả 2 tàu này đều chưa được đóng.

Trong khi đó, các phương tiện H30 và H38 đã được Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc tự ý chế tạo khi chưa có hồ sơ thiết kế được thẩm định cũng như không có sự giám sát kỹ thuật của cơ quan đăng kiểm trong quá trình chế tạo. Công ty này đã không tuân thủ các quy định của pháp luật liên quan đến công tác đăng kiểm phương tiện trong đóng mới. Vì vậy, để bảo đảm an toàn cho người và phương tiện, quan điểm Cục ĐKVN nhận thấy việc thử nghiệm đối với các phương tiện H30 (sức chở 20 người) và H38 (sức chở 35 người) đã được Công ty cổ phần Công nghệ Việt Séc tự ý chế tạo, không có sự giám sát kỹ thuật của cơ quan đăng kiểm là không phù hợp.

i) Việc nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ vào sản xuất là cần thiết nhưng vẫn phải bảo đảm trong khuôn khổ cho phép của hệ thống pháp luật. Để bảo đảm việc chấp hành các quy định của Luật Giao thông đường thủy nội địa, thực hiện các kết luận của Chủ nhiệm Ủy ban KH, CN & MT của Quốc hội tại cuộc làm việc ngày 17/6/2017, ngày 27/7/2018 và văn bản số 6275/BGTVT-KHCN ngày 12/6/2017 của Bộ GTVT gửi Quốc hội, Ủy ban Trung ương Mặt trận Tổ quốc Việt Nam, Văn phòng Chính phủ, ... về việc trả lời kiến nghị của Cử tri tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu liên quan đến ứng dụng vật liệu PPC trong chế tạo, đóng mới phương tiện thủy, Cục ĐKVN kính đề nghị Bộ trưởng chỉ đạo doanh nghiệp khi đóng phương tiện thủy PPC đưa vào sử dụng phải tuân thủ các nội dung sau:

- Doanh nghiệp không tự ý đóng phương tiện khi chưa có hồ sơ thiết kế được thẩm định theo quy định. Trước khi đóng phương tiện, doanh nghiệp thông báo để cơ quan đăng kiểm thực hiện giám sát kỹ thuật trong quá trình chế tạo phương tiện theo quy định.

- Nếu doanh nghiệp có nhu cầu đóng phương tiện thủy nội địa có sức chở trên 12 người bằng vật liệu PPC để sử dụng thử nghiệm, doanh nghiệp phải báo cáo Bộ GTVT về việc sản xuất phương tiện để hoạt động mang cấp thử nghiệm; đồng thời, thực hiện đúng các quy định pháp luật hiện hành và thông báo về Cục ĐKVN để được hướng dẫn, phối hợp thực hiện. Việc thử nghiệm phương tiện phải được thông báo tới chủ sử dụng phương tiện, người dân đi trên phương tiện để có sự phòng ngừa cần thiết, bảo đảm an toàn và phối hợp thu thập, cung cấp số liệu thử nghiệm một cách công khai, minh bạch làm cơ sở để Cục ĐKVN và Tổ công tác xem xét, đánh giá kết quả sử dụng thử nghiệm, báo cáo Bộ GTVT.

- Doanh nghiệp phải phối hợp chặt chẽ với cơ quan đăng kiểm trong quá trình thiết kế, chế tạo, sử dụng và thực hiện đầy đủ công tác đăng kiểm phương tiện phù hợp với các quy định hiện hành của pháp luật Việt Nam.

Trên đây là các nội dung liên quan công tác đăng kiểm phương tiện thủy nội địa bằng PPC, Cục ĐKVN kính báo cáo, xin ý kiến chỉ đạo của Bộ trưởng Bộ GTVT./.

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- Thứ trưởng Lê Đình Thọ (để báo cáo);
- Thứ trưởng Nguyễn Nhật (để báo cáo);
- Vụ KHCN (để báo cáo);
- Phó Cục trưởng Nguyễn Vũ Hải (để t/h);
- Các phòng: TS, QP, CN, TB (để t/h);
- Lưu VP, TS.

**CỤC TRƯỞNG**

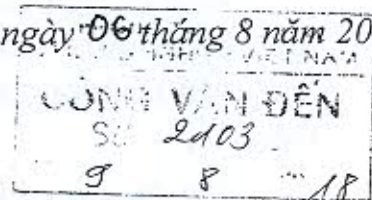


**Trần Kỳ Hình**

Số: 8619 /BGTVT-VT

V/v giải quyết kiến nghị của các Công ty TNHH: Thương mại Kỹ thuật Hansung Tech, Toho Vina, Sản xuất và Thương mại Thiên Phước

Hà Nội, ngày 06 tháng 8 năm 2018



**HỎA-TỐC** →

Kính gửi:

VP tổng hợp.

*Nguyen*

9/5/18

- Văn phòng Chính phủ;
- Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam;
- Các Công ty TNHH: Thương mại Kỹ thuật Hansung Tech, Toho Vina, Sản xuất và Thương mại Thiên Phước.

Bộ Giao thông vận tải (GTVT) nhận được: (1) Văn bản số 7299/VPCP-ĐMDN ngày 01/8/2018 của Văn phòng Chính phủ về việc kiến nghị của Công ty TNHH Thương mại Kỹ thuật Hansung Tech (sao gửi kèm theo kiến nghị của Công ty TNHH Thương mại Kỹ thuật Hansung Tech); (2) Văn bản số 7306/VPCP-ĐMDN ngày 01/8/2018 của Văn phòng Chính phủ về việc kiến nghị của Công ty TNHH Toho Vina (sao gửi kèm theo kiến nghị của Công ty TNHH Toho Vina); (3) Văn bản số 7307/VPCP-ĐMDN ngày 01/8/2018 của Văn phòng Chính phủ về việc kiến nghị của Công ty TNHH Sản xuất và Thương mại Thiên Phước (sao gửi kèm theo kiến nghị của Công ty TNHH Thương mại Sản xuất và Thương mại Thiên Phước). Theo nội dung trong Thư kiến nghị cho thấy: Các Công ty TNHH: Thương mại Kỹ thuật Hansung Tech, Toho Vina là các doanh nghiệp 100% vốn đầu tư nước ngoài, có 01 đến 02 xe hoạt động chở hàng nội bộ của Công ty; Công ty TNHH Sản xuất và Thương mại Thiên Phước có 03 xe ô tô (01 xe tải 1.900kg) sử dụng cho việc giao hàng từ kho đến các cửa hàng của Công ty trên địa bàn thành phố Hồ Chí Minh (không thuộc đối tượng được cấp Giấy phép kinh doanh vận tải, phù hiệu xe tải và đề nghị hướng dẫn).

Vấn đề này, Bộ GTVT xin làm rõ và có ý kiến như sau:

**1. Nội dung làm rõ về đối tượng đơn vị kinh doanh vận tải không thu tiền trực tiếp phải cấp Giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô, phù hiệu và gắn thiết bị giám sát hành trình**

- Theo quy định tại khoản 3 Điều 24 Nghị định số 86/2014/NĐ-CP ngày 10/9/2014 của Chính phủ về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô thì đã giao Bộ GTVT “Quy định cụ thể về việc quản lý và cấp phù hiệu cho xe ô tô vận tải trung chuyển hành khách, vận tải hành khách nội bộ; lộ trình và

*đối tượng đơn vị kinh doanh vận tải không thu tiền trực tiếp phải cấp Giấy phép kinh doanh”*

- Theo quy định tại khoản 1 Điều 50 của Thông tư số 63/2014/TT-BGTVT ngày 07/01/2014 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ, đã quy định, cụ thể:

*“1. Đơn vị kinh doanh vận tải hàng hóa không thu tiền trực tiếp phải được cấp Giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô thuộc một trong các đối tượng sau đây:*

*a) Sử dụng phương tiện để vận chuyển hàng nguy hiểm theo quy định của Chính phủ về danh mục hàng nguy hiểm, vận chuyển hàng nguy hiểm và thẩm quyền cấp phép vận chuyển hàng nguy hiểm.*

*b) Sử dụng phương tiện để vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng theo quy định về tải trọng, khổ giới hạn của đường bộ; lưu hành xe quá tải trọng, xe quá khổ giới hạn, xe bán xích trên đường bộ; vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng; giới hạn xếp hàng hóa trên phương tiện giao thông đường bộ khi tham gia giao thông trên đường bộ.*

*c) Có từ 05 xe trở lên.*

*d) Sử dụng phương tiện có khối lượng hàng chuyên chở cho phép tham gia giao thông từ 10 tấn trở lên để vận chuyển hàng hóa.”*

Tóm lại, trên cơ sở các quy định nêu trên thì đơn vị kinh doanh vận tải không thu tiền trực tiếp sử dụng phương tiện có khối lượng hàng chuyên chở cho phép tham gia giao thông dưới 10 tấn để vận chuyển hàng hóa và có số lượng dưới 05 xe không thuộc đối tượng phải cấp Giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô, phù hiệu và gắn thiết bị giám sát hành trình.

**2. Đối với đơn vị vận tải hàng hóa có vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài trên 49% đề nghị cấp phù hiệu xe tải**

**2.1. Đối với đơn vị vận tải hàng hóa có vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài trên 49% đủ điều kiện theo hướng dẫn tại văn bản số 4000/BGTVT-VT thì được Sở GTVT cấp phù hiệu.**

Vấn đề này, Bộ GTVT yêu cầu Sở GTVT các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương tiếp tục thực hiện theo chỉ đạo của Bộ GTVT tại Văn bản số 4000/BGTVT-VT ngày 12/4/2016 về việc triển khai Nghị quyết số 23/NQ-CP ngày 30/3/2016 của Chính phủ về tháo gỡ khó khăn cho doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài trên 49%.

Về thời hạn có giá trị của phù hiệu thống nhất thực hiện: Phù hiệu “XE CÔNG - TEN - NO”, “XE ĐẦU KÉO”, “XE TẢI”, cấp cho doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài trên 49% theo chỉ đạo tại Văn bản số 4000/BGTVT-VT



ngày 12/4/2016 có giá trị 7 năm và không quá niên hạn sử dụng của phương tiện.

Đối với phương tiện thì không thuộc diện bắt buộc phải lắp thiết bị giám sát hành trình của xe ô tô (không thuộc đối tượng xe kinh doanh vận tải bằng xe ô tô theo quy định tại Nghị định số 86/2014/NĐ-CP).

**2.2. Đơn vị vận tải hàng hóa có vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài trên 49% không có Giấy Chứng nhận đăng ký đầu tư hoặc có Giấy Chứng nhận đầu tư sau thời điểm Nghị định số 86/2014/NĐ-CP được ban hành.**

Đối với trường hợp này, do các doanh nghiệp có vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài trên 49% hoạt động trước khi ban hành Nghị định số 86/2014/NĐ-CP thì không là đối tượng phải cấp Giấy phép kinh doanh vận tải. Tuy nhiên, theo quy định tại khoản 1, khoản 2 Điều 20 của Nghị định số 86/2014/NĐ-CP thì đơn vị kinh doanh vận tải có các phương tiện này thuộc đối tượng phải cấp Giấy phép kinh doanh vận tải và phương tiện phải cấp phù hiệu.

Mặt khác, theo quy định tại Hiệp định chung về Thương mại dịch vụ và các Cam kết gia nhập WTO của Việt Nam quy định như sau: “...kể từ ngày gia nhập, các nhà cung cấp dịch vụ nước ngoài được cung cấp dịch vụ vận tải hàng hóa và vận tải hành khách thông qua hợp đồng hợp tác kinh doanh hoặc liên doanh trong đó tỷ lệ vốn góp của phía nước ngoài không quá 49%. Sau 3 năm kể từ khi gia nhập, tùy theo nhu cầu thị trường, được phép thành lập liên doanh để cung cấp dịch vụ vận tải hàng hóa, trong đó tỷ lệ vốn góp của phía nước ngoài không được vượt quá 51% và 100% lái xe của liên doanh phải là công dân Việt Nam.”. Do vậy, khi doanh nghiệp có tỷ lệ vốn góp của phía nước ngoài vượt 49% thì trong Giấy chứng nhận đầu tư không có mã ngành kinh doanh vận tải theo quy định nên không thực hiện được cấp Giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô.

Tại Nghị quyết số 23/NQ-CP ngày 30/3/2016 của Chính phủ (Nghị quyết Phiên họp thường kỳ tháng 3 năm 2016) đã có nội dung tại mục 7 của Nghị quyết số 23/NQ-CP về tháo gỡ khó khăn cho doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài trên 49% có hoạt động vận tải trước khi Nghị định số 86/2014/NĐ-CP ngày 10/9/2014 của Chính phủ có hiệu lực thi hành. Chính phủ thống nhất cho phép cấp phù hiệu đối với xe ô tô vận tải hàng hóa của các doanh nghiệp có vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài trên 49% phục vụ hoạt động sản xuất, kinh doanh chính của doanh nghiệp.

Do vậy, các Công ty TNHH: Thương mại Kỹ thuật Hansung Tech, Toho Vina không thuộc đối tượng để cấp Giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô và cấp phù hiệu cho phương tiện. Trường hợp Công ty có sử dụng phương tiện để vận chuyển hàng nội bộ của đơn vị mình thì thực hiện theo hướng dẫn tại mục 3 Công văn này.

**3. Nội dung hướng dẫn thực hiện đối với đơn vị kinh doanh vận tải, đơn vị vận tải nội bộ, lái xe vận tải hàng hóa khi tham gia giao thông**

- Theo quy định tại Luật giao thông đường bộ năm 2008:

(1) điểm a khoản 1 Điều 73 quy định “Người kinh doanh vận tải hàng hóa có các quyền yêu cầu người thuê vận tải cung cấp thông tin cần thiết về hàng hóa để ghi vào giấy vận chuyển và có quyền kiểm tra tính xác thực của thông tin đó”; (2) điểm a khoản 1 Điều 75 quy định “Người nhận hàng có các quyền nhận và kiểm tra hàng hóa nhận được theo giấy vận chuyển hoặc chứng từ tương đương khác”; (3) điểm a khoản 2 Điều 75 quy định “Người nhận hàng có các nghĩa vụ nhận hàng hóa đúng thời gian, địa điểm đã thỏa thuận; xuất trình giấy vận chuyển và giấy tờ tùy thân cho người kinh doanh vận tải trước khi nhận hàng hóa”; (4) khoản 3 Điều 72 quy định “3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về tổ chức và quản lý hoạt động vận tải hàng hóa bằng xe ô tô”; (5) khoản 2 Điều 58 quy định:

“2. Người lái xe khi điều khiển phương tiện phải mang theo các giấy tờ sau:

a) Đăng ký xe;

b) Giấy phép lái xe đối với người điều khiển xe cơ giới quy định tại Điều 59 của Luật này;

c) Giấy chứng nhận kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe cơ giới quy định tại Điều 55 của Luật này;

d) Giấy chứng nhận bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.”

- Theo quy định tại Thông tư số 63/2014/TT-BGTVT ngày 07/11/2014 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ đã quy định về Giấy vận tải (Giấy vận chuyển):

(1) khoản 2 Điều 52 đã quy định về Giấy vận tải (Giấy vận chuyển): “2. Giấy vận tải

a) Giấy vận tải bao gồm các thông tin sau: tên đơn vị vận tải; tên đơn vị hoặc người thuê vận chuyển; hành trình (điểm khởi đầu, lộ trình, điểm kết thúc hành trình); số hợp đồng (nếu có), ngày tháng năm ký hợp đồng; loại hàng và khối lượng hàng vận chuyển trên xe; thời gian nhận hàng, giao hàng và các nội dung khác có liên quan đến quá trình vận tải. Cự ly của hành trình hoạt động được xác định từ điểm khởi đầu đến điểm kết thúc của chuyến đi.

b) Giấy vận tải do đơn vị vận tải đóng dấu và cấp cho lái xe mang theo trong quá trình vận chuyển hàng hóa trên đường; trường hợp là hộ kinh doanh thì chủ hộ phải ký, ghi rõ họ tên vào Giấy vận tải.

c) Sau khi xếp hàng lên phương tiện và trước khi thực hiện vận chuyển thì chủ hàng (hoặc người được chủ hàng uỷ quyền), hoặc đại diện đơn vị hoặc cá nhân (nếu là cá nhân) thực hiện xếp hàng lên xe phải ký xác nhận việc xếp hàng đúng quy định vào Giấy vận tải theo mẫu quy định tại Phụ lục 28 của Thông tư này.”;

(2) khoản 6, khoản 7, khoản 8 Điều 53 đã quy định đối với lái xe vận tải hàng hóa:

*“6. Khi vận chuyển hàng hóa, lái xe phải mang theo Giấy vận tải và các giấy tờ của lái xe và phương tiện theo quy định của pháp luật.*

*7. Lái xe không được chở hàng hóa vượt quá khối lượng cho phép tham gia giao thông theo quy định của pháp luật.*

*8. Trước khi thực hiện vận chuyển hàng hóa, lái xe có trách nhiệm yêu cầu người chịu trách nhiệm xếp hàng hóa lên xe ký xác nhận việc xếp hàng vào Giấy vận tải và có trách nhiệm từ chối vận chuyển nếu việc xếp hàng không đúng quy định của pháp luật.”*

**Tóm lại,** khi Công ty sử dụng phương tiện để vận chuyển hàng hóa thì lái xe phải mang theo các loại Giấy tờ theo quy định tại khoản 2 Điều 58 Luật giao thông đường bộ và Giấy vận tải (Giấy vận chuyển) theo quy định tại Thông tư số 63/2014/TT-BGTVT (mẫu tại phụ lục số 28 của Thông tư số 63/2014/TT-BGTVT, tại Giấy vận tải Công ty ghi thêm thông tin về số lượng xe của đơn vị và thuộc đối tượng không phải cấp Giấy phép kinh doanh vận tải, phù hiệu cho phương tiện) để xuất trình khi lực lượng chức năng kiểm tra trên đường yêu cầu; trên cơ sở Giấy vận tải (Giấy vận chuyển) và các giấy tờ này lực lượng chức năng sẽ xác định được là Công ty chỉ vận chuyển hàng nội bộ của đơn vị mình.

Bộ GTVT trân trọng phúc đáp Các Công ty TNHH: Thương mại Kỹ thuật Hansung Tech, Toho Vina, Sản xuất và Thương mại Thiên Phước; đồng thời thông tin đến Văn phòng Chính phủ để công khai trên Cổng Thông tin điện tử Chính phủ, Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam biết và đề tổng hợp theo yêu cầu tại các Văn bản số: 7299/VPCP-ĐMDN, 7306/VPCP-ĐMDN, 7307/VPCP-ĐMDN ngày 01/8/2018 của Văn phòng Chính phủ./.

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- Bộ trưởng (để b/c);
- Thanh tra Bộ;
- Văn phòng Bộ (KSTTHC);
- Tổng cục Đường bộ Việt Nam;
- Sở Giao thông vận tải các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương (để hướng dẫn thực hiện trên địa bàn địa phương mình);
- Lưu VT, V.Tài (Phong 5b).

KT. BỘ TRƯỞNG  
TRƯỞNG  
  
Lê Đình Thọ

**PHỤ LỤC 28**

(Ban hành kèm theo Thông tư số: 63/2014/TT-BGTVT ngày 07 tháng 11 năm 2014 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

**GIẤY VẬN TẢI**

Số: ..... Có giá trị đến.....

Biển kiểm soát xe:.....

<b>1. Thông tin về đơn vị kinh doanh</b>	<b>2. Thông tin về người lái xe</b>
Đơn vị vận tải:	Họ tên lái xe:
Địa chỉ:	Giấy phép lái xe số:
Số điện thoại liên hệ:	Số điện thoại liên hệ:
<b>3. Thông tin về người thuê vận tải</b> (Dành cho đơn vị kinh doanh vận tải hàng hóa kê khai)	<b>4. Thông tin về hợp đồng vận tải</b> (Dành cho đơn vị kinh doanh vận tải)
Tên người thuê vận chuyên:	Số hợp đồng:
Địa chỉ:	Ngày... tháng... năm.....
<b>5. Thông tin về chuyên đi</b>	<b>6. Thông tin về hàng hóa</b>
Tuyên vận chuyên:	Tên hàng hóa:
Điểm xếp hàng:	Khối lượng hàng hóa:
Điểm giao hàng:	Thông tin khác:
Thời gian vận chuyên dự kiến:.....	
Bắt đầu từ:.....(giờ)	
đến:.....(giờ)	
Tổng số km dự kiến:	
<b>7. Thông tin về rơ moóc, sơ mi rơ moóc</b>	
Biên số rơ moóc, sơ mi rơ moóc	
<b>8. Phân dành cho người xếp, dỡ hàng hóa lên, xuống xe ghi</b>	
<b>Thông tin về xếp hàng lên xe</b>	<b>Thông tin về dỡ hàng xuống xe</b>
- Xếp lần 1: Địa điểm:.....	- Dỡ lần 1: Địa điểm:.....
Khối lượng hàng:..... thời gian:...	Khối lượng hàng:..... thời gian:.....
Xác nhận của người xếp hàng:.....	Xác nhận của người dỡ hàng:.....
- Xếp lần 2: Địa điểm:.....	- Dỡ lần 2: Địa điểm:.....
Khối lượng hàng:..... thời gian:.....	Khối lượng hàng:..... thời gian:.....
Xác nhận của người xếp hàng:.....	Xác nhận của người dỡ hàng:.....

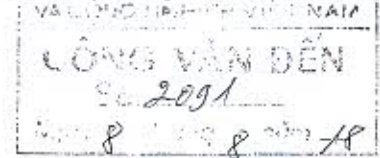
....., ngày... tháng... năm.....  
**Đơn vị vận tải**  
 (ký tên, đóng dấu (nếu có))

Ghi chú: Tùy theo yêu cầu quản lý, Đơn vị vận tải có thể bổ sung các thông tin khác ngoài các thông tin đã nêu trên.

Số: 8628 /BGTVT-VT

V/v: Trả lời đề nghị của Công ty cổ phần  
Đầu tư xây dựng và Phát triển Hạ tầng  
Viễn thông (lần 2).

Hà Nội, ngày 04 tháng 8 năm 2018



**HỎA-TỐC** →  
Kính gửi:  
- Văn phòng Chính phủ;  
- Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam.

*Nguyen*  
9/8/18

Bộ Giao thông vận tải (GTVT) nhận được Văn bản số 7184/VPCP-ĐMDN ngày 28/7/2018 của Văn phòng Chính phủ về việc kiến nghị của Công ty cổ phần Đầu tư xây dựng và Phát triển Hạ tầng Viễn thông (gửi kèm Thư kiến nghị của Công ty cổ phần Đầu tư xây dựng và Phát triển Hạ tầng Viễn thông). Vấn đề này, Bộ GTVT xin làm rõ và có ý kiến như sau:

Bộ GTVT cũng đã nhận được Văn bản số 65/CV-QTC ngày 27/6/2018 của Công ty cổ phần Đầu tư xây dựng và Phát triển Hạ tầng Viễn thông. Nội dung đề nghị hướng dẫn tại Văn bản số 65/CV-QTC ngày 27/6/2018 của Công ty có nội dung tương tự như kiến nghị của Công ty TNHH Thương mại Kỹ thuật Tâm Kết (gửi kèm theo Văn bản số 5693/VPCP-ĐMDN ngày 15/6/2018 của Văn phòng Chính phủ). Đối với nội dung kiến nghị này, Bộ GTVT đã có văn bản hướng dẫn (Văn bản số 6675/BGTVT-VT ngày 21/6/2018) và Văn bản số 7214/BGTVT-VT ngày 04/7/2018 gửi Sở GTVT Quảng Nam để hướng dẫn thực hiện, đồng thời trả lời Công ty cổ phần Đầu tư xây dựng và Phát triển Hạ tầng Viễn thông.

Tiếp sau đó, Bộ GTVT có Văn bản số 7876/BGTVT-VT ngày 19/7/2018 về việc trả lời đề nghị của Công ty cổ phần Đầu tư xây dựng và Phát triển Hạ tầng Viễn thông và Công ty cổ phần Thương mại và Dịch vụ Cát Tường, văn bản này đã được gửi đến Văn phòng Chính phủ và Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (Văn bản số 7876/BGTVT-VT ngày 19/7/2018 gửi kèm theo Công văn này).

Bộ GTVT trân trọng thông tin đến Văn phòng Chính phủ để công khai trên Cổng Thông tin điện tử Chính phủ, Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam biết và để tổng hợp theo yêu cầu tại Văn bản số 7184/VPCP-ĐMDN./.

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- Bộ trưởng (để b/c);
- Thanh tra Bộ;
- Văn phòng Bộ (KSTTHC);
- Tổng cục Đường bộ Việt Nam;
- Sở Giao thông vận tải Quảng Nam;
- Công ty cổ phần Đầu tư xây dựng và Phát triển Hạ tầng Viễn thông;
- Lưu VT, V.Tài (Phong 5b).



**Lê Đình Thọ**

Số: 7876/BGTVT-VT

V/v: Trả lời đề nghị của Công ty cổ phần Đầu tư xây dựng và Phát triển Hạ tầng Viễn thông và Công ty cổ phần Thương mại và Dịch vụ Cát Tường.

Hà Nội, ngày 19 tháng 7 năm 2018



Kính gửi:

- Văn phòng Chính phủ;
- Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam.

Bộ Giao thông vận tải (GTVT) nhận được Phiếu chuyển số 1010/VPCP-ĐMDN ngày 10/7/2018 của Văn phòng Chính phủ chuyển kiến nghị (Văn bản số 65/CV-QTC ngày 27/6/2018) của Công ty cổ phần Đầu tư xây dựng và Phát triển Hạ tầng Viễn thông; Văn bản số 6630/VPCP ngày 13/7/2018 của Văn phòng Chính phủ về việc kiến nghị của Công ty cổ phần Thương mại và Dịch vụ Cát Tường; Bộ GTVT cũng đã nhận được: (1) Văn bản số 65/CV-QTC ngày 27/6/2018 của Công ty cổ phần Đầu tư xây dựng và Phát triển Hạ tầng Viễn thông về việc làm định vị và cấp phù hiệu cho phương tiện vận chuyển của Công ty, (2) Văn bản số 050718/HC-CTC ngày 27/6/2018 của Công ty cổ phần Thương mại và Dịch vụ Cát Tường về việc đề nghị xem xét bất cập về quy định cấp phù hiệu cho 01 xe tải (tải trọng thiết kế 1000kg) vận chuyển hàng của Công ty.

Vấn đề này, Bộ GTVT xin làm rõ và có ý kiến như sau:

1. Đối với nội dung kiến nghị của Công ty cổ phần Đầu tư xây dựng và Phát triển Hạ tầng Viễn thông

Theo nội dung kiến nghị của Công ty cổ phần Đầu tư xây dựng và Phát triển Hạ tầng Viễn thông tại Văn bản số 65/CV-QTC ngày 27/6/2018, cho thấy: nội dung đề nghị hướng dẫn tại Văn bản số 65/CV-QTC ngày 27/6/2018 của Công ty cổ phần Đầu tư xây dựng và Phát triển Hạ tầng Viễn thông có nội dung tương tự như kiến nghị của Công ty TNHH Thương mại Kỹ thuật Tâm Kết (gửi kèm theo Văn bản số 5693/VPCP-ĐMDN ngày 15/6/2018 của Văn phòng Chính phủ). Đối với nội dung kiến nghị này, Bộ GTVT đã có văn bản hướng dẫn (Văn bản số 6675/BGTVT-VT ngày 21/6/2018) và Văn bản số 7214/BGTVT-VT ngày 04/7/2018 gửi Sở GTVT Quảng Nam để hướng dẫn thực hiện, đồng thời trả lời Công ty cổ phần Đầu tư xây dựng và Phát triển Hạ tầng Viễn thông.

2. Đối với nội dung kiến nghị của Công ty cổ phần Thương mại và Dịch vụ Cát Tường

Theo nội dung kiến nghị của Công ty cổ phần Thương mại và Dịch vụ Cát Tường tại Văn bản số 050718/HC-CTC ngày 27/6/2018, cho thấy: nội dung đề

ngợi hướng dẫn tại Văn bản số 050718/HC-CTC ngày 27/6/2018 của Công ty cổ phần Thương mại và Dịch vụ Cát Tường có nội dung tương tự như kiến nghị của Công ty TNHH Thương mại Kỹ thuật Tâm Kết (gửi kèm theo Văn bản số 5693/VPCP-ĐMDN ngày 15/6/2018 của Văn phòng Chính phủ). Đối với nội dung kiến nghị này, Bộ GTVT đã có văn bản hướng dẫn (Văn bản số 6675/BGTVT-VT ngày 21/6/2018) và Văn bản số 7508/BGTVT-VT ngày 11/7/2018 gửi Sở GTVT Hà Nội để hướng dẫn thực hiện, đồng thời trả lời Công ty cổ phần Thương mại và Dịch vụ Cát Tường.

Bộ GTVT trân trọng thông tin đến Văn phòng Chính phủ để công khai trên Cổng Thông tin điện tử Chính phủ, Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam biết và đề tổng hợp theo yêu cầu tại Văn bản số 6630/VPCP-ĐMDN./.

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- Bộ trưởng (để b/c);
- Thanh tra Bộ;
- Văn phòng Bộ (KSTTHC);
- Tổng cục Đường bộ Việt Nam;
- Sở Giao thông vận tải: Hà Nội, Quảng Nam;
- Công ty cổ phần Đầu tư xây dựng và Phát triển Hạ tầng Viễn thông;
- Công ty cổ phần Thương mại và Dịch vụ Cát Tường;
- Lưu VT, V.Tài (Phong 5b).



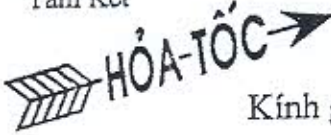
**BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**

**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**  
**Độc lập – Tự do – Hạnh phúc**

Số: 6675 /BGTVT-VT

V/v giải quyết kiến nghị của Công ty TNHH Thương mại Kỹ thuật Tâm Kết

Hà Nội, ngày 21 tháng 6 năm 2018



Kính gửi:

- Văn phòng Chính phủ;
- Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam;
- Công ty TNHH Thương mại Kỹ thuật Tâm Kết.

Bộ Giao thông vận tải (GTVT) nhận được Văn bản số 5693/VPCP-ĐMDN ngày 15/6/2018 của Văn phòng Chính phủ về việc kiến nghị của Công ty TNHH Thương mại Kỹ thuật Tâm Kết (sao gửi kèm theo kiến nghị của Công ty TNHH Thương mại Kỹ thuật Tâm Kết). Theo nội dung trong Thư kiến nghị cho thấy: Công ty này có 02 xe ô tô (01 xe tải 1.900kg và 01 xe bán tải pickup) sử dụng cho việc giao hàng từ kho đến các cửa hàng của Công ty và đến các tỉnh phía Bắc (không thuộc đối tượng được cấp Giấy phép kinh doanh vận tải, phù hiệu xe tải và đề nghị hướng dẫn).

Vấn đề này, Bộ GTVT xin làm rõ và có ý kiến như sau:

**1. Nội dung làm rõ về đối tượng đơn vị kinh doanh vận tải không thu tiền trực tiếp phải cấp Giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô, phù hiệu và gắn thiết bị giám sát hành trình**

- Theo quy định tại khoản 3 Điều 24 Nghị định số 86/2014/NĐ-CP ngày 10/9/2014 của Chính phủ về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô thì đã giao Bộ GTVT "*Quy định cụ thể về việc quản lý và cấp phù hiệu cho xe ô tô vận tải trung chuyển hành khách, vận tải hành khách nội bộ; lộ trình và đối tượng đơn vị kinh doanh vận tải không thu tiền trực tiếp phải cấp Giấy phép kinh doanh*"

- Theo quy định tại khoản 1 Điều 50 của Thông tư số 63/2014/TT-BGTVT ngày 07/01/2014 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ, đã quy định, cụ thể:

*"1. Đơn vị kinh doanh vận tải hàng hóa không thu tiền trực tiếp phải được cấp Giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô thuộc một trong các đối tượng sau đây:*



a) Sử dụng phương tiện để vận chuyển hàng nguy hiểm theo quy định của Chính phủ về danh mục hàng nguy hiểm, vận chuyển hàng nguy hiểm và thẩm quyền cấp phép vận chuyển hàng nguy hiểm.

b) Sử dụng phương tiện để vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng theo quy định về tải trọng, khổ giới hạn của đường bộ; lưu hành xe quá tải trọng, xe quá khổ giới hạn, xe bán xích trên đường bộ; vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng; giới hạn xếp hàng hóa trên phương tiện giao thông đường bộ khi tham gia giao thông trên đường bộ.

c) Có từ 05 xe trở lên.

d) Sử dụng phương tiện có khối lượng hàng chuyên chở cho phép tham gia giao thông từ 10 tấn trở lên để vận chuyển hàng hóa.”

Tóm lại, trên cơ sở các quy định nêu trên thì đơn vị kinh doanh vận tải không thu tiền trực tiếp sử dụng phương tiện có khối lượng hàng chuyên chở cho phép tham gia giao thông dưới 10 tấn để vận chuyển hàng hóa và có số lượng dưới 05 xe không thuộc đối tượng phải cấp Giấy phép kinh doanh vận tải bằng xe ô tô, phù hiệu và gắn thiết bị giám sát hành trình.

## 2. Nội dung hướng dẫn thực hiện đối với đơn vị kinh doanh vận tải, lái xe vận tải hàng hóa khi tham gia giao thông

- Theo quy định tại Luật giao thông đường bộ năm 2008:

(1) điểm a khoản 1 Điều 73 quy định “Người kinh doanh vận tải hàng hóa có các quyền yêu cầu người thuê vận tải cung cấp thông tin cần thiết về hàng hóa để ghi vào giấy vận chuyển và có quyền kiểm tra tính xác thực của thông tin đó”; (2) điểm a khoản 1 Điều 75 quy định “Người nhận hàng có các quyền nhận và kiểm tra hàng hóa nhận được theo giấy vận chuyển hoặc chứng từ tương đương khác”; (3) điểm a khoản 2 Điều 75 quy định “Người nhận hàng có các nghĩa vụ nhận hàng hóa đúng thời gian, địa điểm đã thỏa thuận; xuất trình giấy vận chuyển và giấy tờ tùy thân cho người kinh doanh vận tải trước khi nhận hàng hóa”; (4) khoản 3 Điều 72 quy định “3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về tổ chức và quản lý hoạt động vận tải hàng hóa bằng xe ô tô”; (5) khoản 2 Điều 58 quy định:

“2. Người lái xe khi điều khiển phương tiện phải mang theo các giấy tờ sau:

a) Đăng ký xe;

b) Giấy phép lái xe đối với người điều khiển xe cơ giới quy định tại Điều 59 của Luật này;

c) Giấy chứng nhận kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với xe cơ giới quy định tại Điều 55 của Luật này;

d) Giấy chứng nhận bảo hiểm trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới.”

- Theo quy định tại Thông tư số 63/2014/TT-BGTVT ngày 07/11/2014 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ đã quy định về Giấy vận tải (Giấy vận chuyển):

(1) khoản 2 Điều 52 đã quy định về Giấy vận tải (Giấy vận chuyển): "2. Giấy vận tải

a) Giấy vận tải bao gồm các thông tin sau: tên đơn vị vận tải; tên đơn vị hoặc người thuê vận chuyển; hành trình (điểm khởi đầu, lộ trình, điểm kết thúc hành trình); số hợp đồng (nếu có), ngày tháng năm ký hợp đồng; loại hàng và khối lượng hàng vận chuyển trên xe; thời gian nhận hàng, giao hàng và các nội dung khác có liên quan đến quá trình vận tải. Cụ ly của hành trình hoạt động được xác định từ điểm khởi đầu đến điểm kết thúc của chuyến đi.

b) Giấy vận tải do đơn vị vận tải đóng dấu và cấp cho lái xe mang theo trong quá trình vận chuyển hàng hóa trên đường; trường hợp là hộ kinh doanh thì chủ hộ phải ký, ghi rõ họ tên vào Giấy vận tải.

c) Sau khi xếp hàng lên phương tiện và trước khi thực hiện vận chuyển thì chủ hàng (hoặc người được chủ hàng uỷ quyền), hoặc đại diện đơn vị hoặc cá nhân (nếu là cá nhân) thực hiện xếp hàng lên xe phải ký xác nhận việc xếp hàng đúng quy định vào Giấy vận tải theo mẫu quy định tại Phụ lục 28 của Thông tư này."

(2) khoản 6, khoản 7, khoản 8 Điều 53 đã quy định đối với lái xe vận tải hàng hóa:

"6. Khi vận chuyển hàng hóa, lái xe phải mang theo Giấy vận tải và các giấy tờ của lái xe và phương tiện theo quy định của pháp luật.

7. Lái xe không được chở hàng hóa vượt quá khối lượng cho phép tham gia giao thông theo quy định của pháp luật.

8. Trước khi thực hiện vận chuyển hàng hóa, lái xe có trách nhiệm yêu cầu người chịu trách nhiệm xếp hàng hóa lên xe ký xác nhận việc xếp hàng vào Giấy vận tải và có trách nhiệm từ chối vận chuyển nếu việc xếp hàng không đúng quy định của pháp luật."

**Tóm lại**, khi Công ty sử dụng phương tiện để vận chuyển hàng hóa thì lái xe phải mang theo các loại Giấy tờ theo quy định tại khoản 2 Điều 58 Luật giao thông đường bộ và Giấy vận tải (Giấy vận chuyển) theo quy định tại Thông tư số 63/2014/TT-BGTVT (mẫu tại phụ lục số 28 của Thông tư số 63/2014/TT-BGTVT, tại Giấy vận tải Công ty ghi thêm thông tin về số lượng xe của đơn vị và thuộc đối tượng không phải cấp Giấy phép kinh doanh vận tải, phù hiệu cho phương tiện) để xuất trình khi lực lượng chức năng kiểm tra trên đường yêu cầu;

trên cơ sở Giấy vận tải (Giấy vận chuyển) và các giấy tờ này lực lượng chức năng sẽ xác định được là Công ty chỉ vận chuyển hàng nội bộ của đơn vị mình.

Bộ GTVT trân trọng phúc đáp Công ty TNHH Thương mại Kỹ thuật Tâm Kết; đồng thời thông tin đến Văn phòng Chính phủ để công khai trên Cổng Thông tin điện tử Chính phủ, Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam biết và để tổng hợp theo yêu cầu tại Văn bản số 5693/VPCP-ĐMDN./.

*lh*

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- Bộ trưởng (để b/c);
- Thanh tra Bộ;
- Văn phòng Bộ (KSTTHC);
- Tổng cục Đường bộ Việt Nam;
- Sở Giao thông vận tải các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương (để hướng dẫn thực hiện trên địa bàn địa phương mình);
- Lưu VT, V.Tài (Phong 5b).



**PHỤ LỤC 28**

(Ban hành kèm theo Thông tư số: 63/2014/TT-BGTVT ngày 07 tháng 11 năm 2014 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải)

**GIẤY VẬN TẢI**

Số: ..... Có giá trị đến.....

Biển kiểm soát xe:.....

<b>1. Thông tin về đơn vị kinh doanh</b>	<b>2. Thông tin về người lái xe</b>
Đơn vị vận tải:	Họ tên lái xe:
Địa chỉ:	Giấy phép lái xe số:
Số điện thoại liên hệ:	Số điện thoại liên hệ:
<b>3. Thông tin về người thuê vận tải</b> (Dành cho đơn vị kinh doanh vận tải hàng hóa kê khai)	<b>4. Thông tin về hợp đồng vận tải</b> (Dành cho đơn vị kinh doanh vận tải)
Tên người thuê vận chuyển:	Số hợp đồng:
Địa chỉ:	Ngày... tháng... năm.....
<b>5. Thông tin về chuyến đi</b>	<b>6. Thông tin về hàng hóa</b>
Tuyến vận chuyển:	Tên hàng hóa:
Điểm xếp hàng:	Khối lượng hàng hóa:
Điểm giao hàng:	Thông tin khác:
Thời gian vận chuyển dự kiến:.....	
Bắt đầu từ:.....(giờ)	
đến:.....(giờ)	
Tổng số km dự kiến:	
<b>7. Thông tin về rơ moóc, sơ mi rơ moóc</b>	
Biển số rơ moóc, sơ mi rơ moóc	
<b>8. Phần dành cho người xếp, dỡ hàng hóa lên, xuống xe ghi</b>	
<b>Thông tin về xếp hàng lên xe</b>	<b>Thông tin về dỡ hàng xuống xe</b>
- Xếp lần 1: Địa	- Dỡ lần 1: Địa
điểm:.....	điểm:.....
Khối lượng hàng:..... thời gian:...	Khối lượng hàng:..... thời
Xác nhận của người xếp hàng: .....	gian:.....
	Xác nhận của người dỡ hàng: .....
- Xếp lần 2: Địa	- Dỡ lần 2: Địa
điểm:.....	điểm:.....
Khối lượng hàng:..... thời gian:.....	Khối lượng hàng:..... thời gian:.....
Xác nhận của người xếp hàng: .....	Xác nhận của người dỡ hàng: .....

....., ngày... tháng... năm.....

Đơn vị vận tải

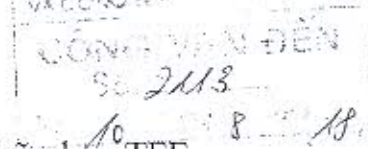
(ký tên, đóng dấu (nếu có))

Ghi chú: Tùy theo yêu cầu quản lý, Đơn vị vận tải có thể bổ sung các thông tin khác ngoài các thông tin đã nêu trên.

Số: 6266/BCT-TTTN

Hà Nội, ngày 08 tháng 8 năm 2018

V/v trả lời kiến nghị của Công ty  
TNHH TFF



Kính gửi: Công ty Trách nhiệm hữu hạn TFF

(Địa chỉ: Số 4B Phan Kế Bính, phường Đa Kao, quận 1, Tp. Hồ Chí Minh)

- VP Tổng hợp

*Nguyen*

8/8/18

Theo ý kiến của Văn phòng Chính phủ tại Văn bản số 7182/VPCP-ĐMDN ngày 28 tháng 7 năm 2018 về việc trả lời kiến nghị của Công ty Trách nhiệm hữu hạn TFF liên quan đến hoạt động kinh doanh rượu, Bộ Công Thương có ý kiến như sau:

1. Ngày 14 tháng 9 năm 2017, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 105/2017/NĐ-CP về kinh doanh rượu. Theo đó:

- “Kinh doanh rượu thuộc danh mục ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện. Tổ chức, cá nhân sản xuất rượu công nghiệp, sản xuất rượu thủ công nhằm mục đích kinh doanh, phân phối rượu, bán buôn rượu, bán lẻ rượu, bán rượu tiêu dùng tại chỗ phải có giấy phép theo quy định tại Nghị định này” (Điều 4);

- “Rượu là đồ uống có cồn thực phẩm, được sản xuất từ quá trình lên men (có hoặc không chưng cất) từ tinh bột của các loại ngũ cốc, dịch đường của cây và hoa quả hoặc được pha chế từ cồn thực phẩm (Ethanol). Rượu không bao gồm: Bia các loại; nước trái cây lên men các loại có độ cồn dưới 5% theo thể tích.” (Khoản 1 Điều 3).

2. Bộ Công Thương ghi nhận kiến nghị của Công ty về việc cắt giảm nghĩa vụ đăng ký và xin cấp Giấy phép kinh doanh bán lẻ rượu tiêu dùng tại chỗ. Đồng thời sẽ phối hợp với các bộ ngành liên quan nghiên cứu và có báo cáo đánh giá trình cấp có thẩm quyền xem xét điều chỉnh để tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp.

Bộ Công Thương thông báo để Công ty biết và thực hiện./.

**Nơi nhận:**

- Như trên;
- Văn phòng Chính phủ (để b/c);
- Công thông tin điện tử CP;
- TTr. Đỗ Thắng Hải (để b/c);
- Phòng TM và CN VN (VCCI); ✓
- Vụ trưởng (để b/c);
- Lưu: VT, TTTN, HHDV.

TL. BỘ TRƯỞNG  
KT. VỤ TRƯỞNG VỤ THỊ TRƯỞNG TRONG NƯỚC  
PHÓ VỤ TRƯỞNG

Hoàng Anh Tuấn