

THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ**THỦ TƯỚNG CHÍNH PHỦ****CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM****Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Số: 47/2015/QĐ-TTg

Hà Nội, ngày 05 tháng 10 năm 2015

QUYẾT ĐỊNH**Về cơ chế, chính sách khuyến khích phát triển
giao thông vận tải đường thủy nội địa***Căn cứ Luật Tổ chức Chính phủ ngày 25 tháng 12 năm 2001;**Căn cứ Luật Giao thông đường thủy nội địa ngày 15 tháng 6 năm 2004; Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa ngày 17 tháng 6 năm 2014;**Căn cứ Luật Ngân sách nhà nước ngày 16 tháng 12 năm 2002;**Căn cứ Luật Doanh nghiệp ngày 26 tháng 11 năm 2014;**Căn cứ Luật Đầu tư ngày 26 tháng 11 năm 2014;**Căn cứ Luật Đầu tư công ngày 18 tháng 6 năm 2014;**Theo đề nghị của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải,**Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định về cơ chế, chính sách khuyến khích phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa.***Điều 1. Phạm vi điều chỉnh**

Quyết định này quy định cơ chế, chính sách khuyến khích phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa tại Việt Nam.

Điều 2. Đối tượng áp dụng

Quyết định này áp dụng đối với cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan đến hoạt động đầu tư, đào tạo, quản lý, khai thác trong lĩnh vực giao thông vận tải đường thủy nội địa tại Việt Nam.

Điều 3. Giải thích từ ngữ

Trong Quyết định này, các từ ngữ dưới đây được hiểu như sau:

1. Kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa gồm đường thủy nội địa; hành lang bảo vệ luồng; cảng, bến thủy nội địa; khu neo đậu ngoài cảng; kè, đập giao thông, báo hiệu đường thủy nội địa và các công trình phụ trợ khác.

2. Đường thủy nội địa là luồng, âu tàu, các công trình đưa phương tiện qua đập, thác trên sông, kênh, rạch hoặc luồng trên hồ, đầm, phá, vụng, vịnh, ven bờ biển, ra đảo, nối các đảo thuộc nội thủy của nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam được tổ chức quản lý, khai thác giao thông vận tải.

3. Phương tiện thủy nội địa là tàu, thuyền và các cấu trúc nổi khác, có động cơ hoặc không có động cơ, chuyên hoạt động trên đường thủy nội địa.

4. Tàu khách cao tốc là tàu, thuyền có tốc độ lớn nhất được tính bằng mét/giây (m/s) hoặc hải lý/giờ (kt) bằng hoặc lớn hơn trị số tính theo công thức sau đây:

$$V \geq 3,7 \Delta^{0,1667} \text{ (m/s)}$$

$$\text{hoặc } V \geq 7,1992 \Delta^{0,1667} \text{ (kt)}$$

Trong đó:

Δ : Thể tích lượng chiếm nước tương ứng với đường nước thiết kế cao nhất (m^3).

5. Hoạt động vận tải công-ten-nơ trên đường thủy nội địa là việc sử dụng phương tiện thủy nội địa để chở công-ten-nơ trên các tuyến đường thủy nội địa.

6. Hoạt động vận tải hành khách trên đường thủy nội địa là việc sử dụng phương tiện thủy nội địa để chở khách trên các tuyến đường thủy nội địa.

7. Xã đặc biệt khó khăn, xã biên giới, xã an toàn khu là các xã có tiêu chí được quy định tại Quyết định số 2405/QĐ-TTg ngày 10 tháng 12 năm 2013 của Thủ tướng Chính phủ và có hoạt động giao thông đường thủy nội địa.

Điều 4. Cơ chế, chính sách về quản lý đầu tư phát triển, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa

1. Cơ chế, chính sách về đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa, gồm:

a) Ưu tiên bố trí đủ kinh phí từ ngân sách nhà nước cho công tác điều chỉnh và thực hiện quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường thủy nội địa đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt, phù hợp với khả năng cân đối của ngân sách nhà nước;

b) Ưu tiên tiếp cận các nguồn vốn vay ưu đãi: Vốn vay viện trợ phát triển chính thức (ODA), vốn tín dụng ưu đãi để đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa phục vụ vận tải hành khách, vận tải công-ten-nơ;

c) Đối với thu nhập của doanh nghiệp phát sinh từ việc thực hiện các dự án đầu tư mới kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa được áp dụng theo quy định tại Điểm b Khoản 1 Điều 15 Nghị định số 218/2013/NĐ-CP ngày 26 tháng 12 năm 2013 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành Luật Thuế thu nhập doanh nghiệp.

2. Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương có trách nhiệm:

a) Căn cứ nguồn lực địa phương ưu tiên bố trí kinh phí đầu tư kết cấu hạ tầng bến khách ngang sông tại những nơi có điều kiện kinh tế khó khăn, chưa được đầu tư kết cấu hạ tầng bến khách ngang sông và chưa có điều kiện phát triển các loại hình giao thông khác;

b) Căn cứ vào quy định hiện hành xem xét miễn, giảm tiền thuê đất, thuê mặt nước đối với đầu tư xây dựng mới cảng thủy nội địa, cải tạo hệ thống kho, bãi, cầu tàu, hệ thống thoát nước và đường nội bộ của cảng thủy nội địa; báo cáo Thủ tướng Chính phủ những vấn đề vượt thẩm quyền;

c) Căn cứ vào nguồn lực địa phương xem xét hỗ trợ lãi suất vay vốn tại tổ chức tín dụng đối với các dự án đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy nội địa.

3. Về quản lý, bảo trì đường thủy nội địa: Giai đoạn từ năm 2016 đến năm 2020, ưu tiên bố trí vốn sự nghiệp kinh tế cho công tác bảo trì đường thủy nội địa theo kế hoạch được cơ quan nhà nước có thẩm quyền phê duyệt với mức tăng tối thiểu hàng năm bằng 1,3 lần so với nguồn vốn đã bố trí cho năm trước đó để đảm bảo duy trì kết cấu hạ tầng và tăng cường công tác bảo đảm an toàn, giảm thiểu tai nạn giao thông đường thủy nội địa.

Khuyến khích áp dụng hình thức xã hội hóa thực hiện các dự án nạo vét các tuyến đường thủy nội địa không sử dụng ngân sách nhà nước; việc kết hợp tận thu sản phẩm nạo vét được thực hiện theo quy định hiện hành.

4. Thí điểm thực hiện cơ chế quản lý, bảo trì đường thủy nội địa trong khoảng thời gian 03 (ba) năm, từ năm 2016 đến hết năm 2018; kinh phí thực hiện được sử dụng từ nguồn vốn sự nghiệp kinh tế đường thủy nội địa quốc gia theo định mức kinh tế - kỹ thuật đã được cơ quan nhà nước có thẩm quyền phê duyệt, cụ thể như sau:

a) Áp dụng phương thức đấu thầu hạn chế để lựa chọn nhà thầu thực hiện quản lý, bảo trì đường thủy nội địa trên các tuyến lòng hồ Sơn La (dài 175km) từ thượng lưu đập thủy điện Sơn La đến hạ lưu đập thủy điện Lai Châu, tuyến sông Vàm Cỏ Đông (dài 131km) từ ngã ba sông Vàm Cỏ Đông - Tây đến cảng Bến Kéo và tuyến sông Hồng từ Ba Lạt (phao số 0) đến ngã ba Việt Trì (dài 253km); trong đó, mỗi tuyến luồng gồm có 01 (một) gói thầu;

b) Áp dụng phương thức đặt hàng và lập phương án, thiết kế bản vẽ thi công khi triển khai công trình nạo vét đảm bảo giao thông luồng đường thủy nội địa trên các sông: Sông Đào Hạ Lý, sông Nghèn, sông Lèn, sông Lam, tuyến Cửa Đại - Cù Lao Chàm; trong đó, việc đánh giá tác động môi trường chỉ thực hiện 01 (một) lần trên 01 (một) tuyến luồng;