BỘ KẾ HOẠCH VÀ ĐẦU TƯ	**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM** **Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**
Số: 2324 /BC-BKHĐT	*Hà Nội, ngày 30 tháng 3 năm 2023*

BÁO CÁO
ĐÁNH GIÁ THỰC TRẠNG QUAN HỆ XÃ HỘI

Trong đề nghị xây dựng Nghị quyết của Quốc hội thí điểm một số cơ chế, chính sách tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan tới đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ

DỰ THẢO
Tháng 3/2023

I. ĐÁNH GIÁ THỰC TRẠNG

1. Về hệ thống đường bộ cao tốc

1.1. Chủ trương, chính sách của Đảng, nhà nước

Văn kiện Đại hội đảng lần thứ XIII xác định ba đột phá chiến lược, trong đó có đột phá "Xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ, hiện đại cả về kinh tế và xã hội; ưu tiên phát triển một số công trình trọng điểm quốc gia về giao thông, thích ứng biến đổi khí hậu".

Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 năm 2021-2030 đã được Đại hội XIII của Đảng thông qua, trong đó xác định "Tiếp tục đẩy mạnh thực hiện đột phá chiến lược về xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ với một số công trình hiện đại..." với mục tiêu "Đến năm 2030, phấn đấu cả nước có khoảng 5.000 km đường bộ cao tốc". Đồng thời thực hiện "Đổi mới mạnh mẽ phân cấp, phân quyền, ủy quyền và nâng cao hiệu quả phối hợp trong công tác lãnh đạo, chỉ đạo, điều hành; phân định rõ trách nhiệm, quyền hạn giữa Trung ương và địa phương. Kết hợp hài hòa giữa phát triển kinh tế địa phương và kinh tế vùng trên cơ sở phát huy hiệu quả các tiềm năng, thế mạnh của từng vùng, địa phương".

Phương hướng, nhiệm vụ và giải pháp phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2021-2025 đã được Đại hội XIII của Đảng thông qua, trong đó xác định nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu là "thu hút tối đa nguồn lực đầu tư, đa dạng hóa các hình thức huy động và sử dụng nguồn lực, nhất là các nguồn lực đầu tư ngoài nhà nước; khuyến khích, thu hút đầu tư ngoài ngân sách phát triển kết cấu hạ tầng, nhất là giao thông".

Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17 tháng 11 năm 2022 Hội nghị lần thứ sáu Ban chấp hành trung ương Đảng khóa XIII về tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 đã nêu nhiệm vụ, giải pháp xây dựng và hoàn thiện thể chế, chính sách như sau: "Hoàn thiện cơ chế,

chính sách, thí điểm thực hiện các cơ chế phù hợp để tạo đột phá cho phát triển kết cấu hạ tầng, nhất là đường bộ, đường sắt. Rà soát, sửa đổi pháp luật về ngân sách nhà nước và các quy định liên quan theo hướng tăng cường phân cấp huy động, sử dụng nguồn lực đầu tư ở Trung ương và địa phương, tạo điều kiện thuận lợi cho các địa phương cùng đầu tư ngân sách vào các hạ tầng dùng chung, hạ tầng liên kết vùng".

Các nghị quyết của Đảng vừa là mục tiêu, vừa là định hướng xác định thứ tự ưu tiên đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, đặc biệt là đẩy mạnh tái cơ cấu đầu tư công, huy động tối đa mọi nguồn lực từ trung ương đến địa phương, từ nhà nước tới tư nhân để tạo đột phá trong phát triển kết cấu hạ tầng nói chung và hạ tầng giao thông đường bộ nói riêng.

1.2. Kết quả thực hiện đầu tư mạng đường bộ cao tốc giai đoạn 2001 - 2020

Vận tải đường bộ đóng một vai trò trọng yếu của quá trình phân phối và lưu thông, góp phần giúp các hoạt động sản xuất, kinh doanh, mua bán,… diễn ra nhanh chóng, liên tục. Thời gian qua, Đảng và Nhà nước đã quan tâm đầu tư nhiều công trình, dự án trọng điểm ngành giao thông vận tải, trong đó đã hoàn thành nhiều công trình hiện đại ngành đường bộ như các tuyến cao tốc Hà Nội - Lào Cai, Bắc Giang - Lạng Sơn, Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh - Móng Cái, Đà Nẵng - Quảng Ngãi, thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây …, một số hầm lớn như hầm Đèo Cả, Cù Mông, Hải Vân, Phú Gia, Phước Tượng, nhiều cầu lớn vượt sông, biển như cầu Tân Vũ - Lạch Huyện, Bạch Đằng, Cao Lãnh, Vàm Cống…

Về đường cao tốc: Giai đoạn 2001 - 2010, cả nước chỉ đưa vào khai thác được 89 km đường bộ cao tốc[1]. Trong giai đoạn 2011 - 2020, Nghị quyết đại hội Đảng XI, được cụ thể hóa tại Nghị quyết số 13-NQ/TW xác định hệ thống kết cấu hạ tầng ở nước ta vẫn còn nhiều hạn chế, yếu kém, là điểm nghẽn của quá trình phát triển; đồng thời xác định đầu tư hệ thống đường bộ cao tốc là động lực quan trọng để phát triển đất nước. Do đó, giai đoạn này đã đưa vào khai thác thêm 1.074 km (gấp hơn 10 lần giai đoạn 2001 - 2010) nâng tổng số chiều dài đường bộ cao tốc của nước ta đến hết năm 2020 lên 1.163 km. Đến thời điểm hiện nay, cả nước đã đưa vào khai thác 1.417km; đang xây dựng 1.383km; đang chuẩn bị đầu tư, dự kiến khởi công trong giai đoạn 2021 - 2025 khoảng 1.258km; đang lập chủ trương đầu tư (chưa bố trí được nguồn vốn) khoảng 928km.

Hệ thống quốc lộ cơ bản đã hoàn thiện, gồm hệ thống các trục dọc, trục ngang, trục hướng tâm cũng như hệ thống đường vành đai, từng bước hình thành mạng lưới giao thông đường bộ kết nối thuận lợi với hệ thống cao tốc và đường địa phương; các trục quốc lộ cơ bản đã kết nối đến các cảng biển loại I và các cửa khẩu quốc tế, thuận lợi cho giao lưu đối ngoại.

Về cơ cấu vốn đầu tư cho thấy tỷ trọng vốn nhà nước đầu tư đường bộ tuy vẫn chiếm tỷ lệ cao nhưng đã giảm dần qua từng giai đoạn. Bên cạnh đó đã có sự

---

[1] Các tuyến: Đà Lạt - Liên Khương dài 19km, Láng - Hòa Lạc dài 30 km, TP. Hồ Chí Minh - Trung Lương dài 40 km

tham gia của vốn ngân sách địa phương nhưng ở mức thấp, đặc biệt là sự tham gia của vốn ngoài ngân sách với xu thế ngày càng tăng. Mặc dù hệ thống đường bộ cao tốc của Việt Nam được quy hoạch và định hướng phát triển từ rất sớm, tuy nhiên đến nay số tuyến đường bộ cao tốc đưa vào khai thác vẫn rất hạn chế, chưa đáp ứng được yêu cầu phát triển của nền kinh tế, chưa đạt được mục tiêu "đến năm 2020 hoàn thành đưa vào sử dụng khoảng 2.000 km đường bộ cao tốc" đã đề ra tại Nghị quyết số 13-NQ/TW của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XI, tốc độ phát triển đường bộ cao tốc còn rất thấp so với các nước trong khu vực và trên thế giới[2].

2. Về hành lang pháp lý

Hệ thống pháp luật, quy hoạch liên quan đến đầu tư, phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, trong đó có đầu tư phát triển hệ thống đường bộ đã hình thành (Luật Quy hoạch, Luật Đầu tư công, Luật Ngân sách nhà nước, Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công - tư, Luật Đất đai, Luật Xây dựng, Luật Đấu thầu, Luật Giao thông đường bộ,...).

Ngoài ra, hiện có một số văn bản quy phạm pháp luật áp dụng với các đối tượng riêng như: Luật Thủ đô áp dụng với thành phố Hà Nội, Nghị quyết số 115/2020/QH14 ngày 19/6/2020 về thí điểm một số cơ chế, chính sách tài chính - ngân sách đặc thù đối với thành phố Hà Nội, Nghị quyết số 54/2017/QH14 ngày 24/11/2017 về thí điểm cơ chế đặc thù thí điểm đối với Thành phố Hồ Chí Minh (đang đề nghị điều chỉnh), Nghị quyết số 119/2020/QH14 ngày 19/6/2020 về thí điểm tổ chức mô hình chính quyền đô thị và một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển thành phố Đà Nẵng. Theo đó, các chính sách chủ yếu thí điểm về mô hình tổ chức chính quyền và các cơ chế về tài chính - ngân sách (phí, lệ phí, thuế, cải cách tiền lương, quản lý ngân sách và mức dư nợ địa phương) và một số cơ chế khác (đất đai, quy hoạch,…), không xây dựng các cơ chế liên quan đến phát triển hệ thống đường bộ gồm cao tốc và quốc lộ.

II. VƯỚNG MẮC TRONG QUÁ TRÌNH THỰC THI CHÍNH SÁCH, PHÁP LUẬT

1. Vướng mắc quy định tại một số Luật

Quá trình triển khai áp dụng các quy định của pháp luật (Luật Giao thông đường bộ, Luật Đầu tư công, Luật Ngân sách nhà nước, Luật Đầu tư PPP, Luật Xây dựng, Luật Tổ chức chính quyền địa phương...) vào thực tiễn đầu tư phát triển các dự án đường bộ bao gồm cả phương thức đầu tư công và đầu tư theo phương thức đối tác công tư (PPP) đã bộc lộ những vướng mắc, phát sinh đòi hỏi cần được điều chỉnh, hoàn thiện, nhằm tạo hành lang pháp lý thông thoáng, thúc đẩy đa dạng nguồn lực tài chính; đồng thời đẩy nhanh tiến độ và nâng cao hiệu quả đầu tư của các dự án phát triển đường bộ (cao tốc, quốc lộ, tỉnh lộ), cụ thể như sau:

---

[2] Trung Quốc đã xây dựng hơn 168.100 km, riêng tỉnh Vân Nam trong vòng 03 năm đã xây dựng được 2.000 km. Đức đã xây dựng 12.993 km. Nhật Bản đã xây dựng được 8.358 km. Hàn Quốc đã xây dựng được 6.160 km. Việt Nam 12,05 km/1 triệu dân; Trung Quốc 121 km/1 triệu dân; Đức 156 km/ 1 triệu dân.

1.1. Về tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP

a) Quy định pháp luật

Khoản 2 Điều 69 Luật PPP quy định: *"Tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP theo quy định tại điểm a (chi phí hỗ trợ xây dựng công trình, hệ thống cơ sở hạ tầng) và điểm c (chi trả kinh phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ, tái định cư; hỗ trợ xây dựng công hình tạm) khoản 1 Điều này không quá 50% tổng mức đầu tư của dự án".*

b) Khó khăn, vướng mắc

Hiện nay, có một số dự án đường bộ đang được chuẩn bị đầu tư nhằm tạo động lực phát triển kinh tế - xã hội tại vùng, miền còn khó khăn, có yếu tố an ninh - quốc phòng, các dự án này có nhu cầu vận tải giai đoạn đầu chưa cao nên cần có sự tham gia vốn nhà nước nhiều hơn để đảm bảo tính khả thi khi kêu gọi đầu tư theo phương thức PPP. Ngoài ra, có một số dự án đi qua khu vực đồng bằng có nhu cầu giải phóng mặt bằng nhiều, chiếm tỷ lệ cao trong tổng mức đầu tư dự án. Nếu áp dụng đúng quy định "tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP cho mục đích hỗ trợ xây dựng công trình, hệ thống cơ sở hạ tầng thuộc dự án PPP và chi trả kinh phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ, tái định cư; hỗ trợ xây dựng công trình tạm không quá 50% tổng mức đầu tư của dự án" (khoản 2 Điều 69 Luật PPP) sẽ khó bảo đảm hiệu quả tài chính và không thể hấp dẫn các nhà đầu tư, các tổ chức tín dụng để triển khai theo phương thức PPP.

Do vậy, cần thiết có quy định đặc thù, thí điểm quy định cấp có thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư được xem xét, quyết định tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án lớn hơn 50% đối với các dự án PPP đường bộ nhằm đảm bảo tính khả thi tài chính của dự án PPP và mục tiêu huy động vốn đầu tư tư nhân xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông vận tải.

Theo tính toán, trường hợp áp dụng quy định về mức vốn tham gia của nhà nước (tối đa 50%) thì thời gian thu hồi vốn của một số dự án lên đến 65 - 85 năm (như đoạn Châu Đốc - Cần Thơ, đoạn Cần Thơ - Hậu Giang,…), không đảm bảo khả thi để triển khai theo phương thức PPP. Để đảm bảo tính khả thi của dự án với thời gian hoàn vốn khoảng từ 20 - 30 năm thì tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án tại một số dự án khoảng 70-75% tổng mức đầu tư (như dự án Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng cần mức vốn nhà nước tham gia khoảng 73%; dự án Vành đai 4 thành phố Hà Nội (dự án thành phần 3) cần mức vốn nhà nước tham gia khoảng 55% (chưa bao gồm chi phí giải phóng mặt bằng);…).

Trường hợp lựa chọn nhà đầu tư thực hiện dự án PPP không thành công có thể dẫn đến phải chuyển đổi hình thức đầu tư, kéo dài thời gian thực hiện dự án, ảnh hưởng đến tiến độ giải ngân và sự phát triển kinh tế nói chung.

1.2. Về thẩm quyền đầu tư các dự án đường bộ

a) Quy định pháp luật

Luật Giao thông đường bộ không quy định về rõ việc quản lý đầu tư xây dựng đường bộ, chỉ quy định chung về quản lý, bảo trì giao thông đường bộ. Việc

quản lý đầu tư xây dựng quốc lộ, cao tốc được quy định tại Nghị định của Chính phủ, cụ thể:

Điểm a khoản 3 Điều 48 Luật Giao thông đường bộ quy định: "Bộ Giao thông vận tải chịu trách nhiệm tổ chức quản lý, bảo trì quốc lộ". Khoản 1 Điều 31 Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24/02/2010 về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, Bộ Giao thông vận tải "chịu trách nhiệm tổ chức quản lý xây dựng, bảo trì hệ thống quốc lộ, đường cao tốc (bao gồm cả quốc lộ, cao tốc đi qua đô thị)".

Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước năm 2015 quy định "Nhiệm vụ chi thuộc ngân sách cấp nào do ngân sách cấp đó bảo đảm..." (khoản 4); "không được dùng ngân sách của cấp này để chi cho nhiệm vụ của cấp khác và không đường dùng ngân sách của địa phương này để chi cho nhiệm vụ của địa phương khác, trừ các trường hợp sau..." (khoản 9).

Khoản 4 Điều 3 Luật Xây dựng quy định: "Bộ quản lý công trình xây dựng chuyên ngành là Bộ được giao nhiệm vụ quản lý đầu tư xây dựng công trình thuộc chuyên ngành xây dựng do mình quản lý theo quy định của Luật này".

Mặt khác, theo quy định của Luật Quản lý sử dụng tài sản công năm 2017, Bộ, cơ quan ngang Bộ "Thực hiện quyền, trách nhiệm của đại diện chủ sở hữu đối với tài sản công thuộc phạm vi quản lý theo quy định của pháp luật và phân cấp của Chính phủ;…" (điểm a khoản 1 Điều 16) và Ủy ban nhân dân các cấp "Thực hiện quyền, trách nhiệm của đại diện chủ sở hữu đối với tài sản công thuộc phạm vi quản lý của địa phương theo quy định của pháp luật. Thống nhất quản lý tài sản công thuộc phạm vi quản lý của địa phương; công khai tài sản công thuộc phạm vi quản lý của địa phương" (khoản 1 Điều 18).

Đối với một số dự án PPP (loại hợp đồng BOT) nâng cấp, mở rộng các quốc lộ đã được Bộ Giao thông vận tải tổ chức thực hiện trong giai đoạn trước, có một số cầu đường bộ nằm trong phạm vi dự án nhưng không thuộc phạm vi đầu tư của dự án PPP (giữ nguyên quy mô cũ để khai thác); một số dự án được phân kỳ đầu tư giai đoạn 1 với quy mô 02-04 làn xe hạn chế[3].

Qua nghiên cứu, để giải quyết vấn đề này có 02 giải pháp về nguồn vốn đầu tư:

(i) sử dụng ngân sách của nhà đầu tư BOT đang khai thác, việc này dẫn đến kéo dài thời gian thu phí hoàn vốn, có thể gây bức xúc trong dư luận xã hội, đồng thời thuộc trường hợp không được phép của Nghị quyết số 437/NQ-UBTVQH14 ngày 21 tháng 10 năm 2017 và Luật PPP[4] về việc thu phí trên đường hiện hữu;

---

[3] Cao tốc Hòa Lạc - Hòa Bình theo hình thức BOT, 03 dự án cao tốc Bắc Nam theo phương thức PPP.

[4] Khoản 4 Điều 45 Luật PPP quy định: "Đối với dự án quy định tại điểm b khoản 9 Điều 3 của Luật này, không áp dụng loại hợp đồng thông qua cơ chế thu phí trực tiếp từ người sử dụng". Khoản 9 Điều 3 quy định: " Dự án PPP là tập hợp các đề xuất có liên quan đến việc đầu tư để cung cấp sản phẩm, dịch vụ công thông qua việc thực hiện một hoặc các hoạt động sau đây: b) Cải tạo, nâng cấp, mở rộng, hiện đại hóa, vận hành, kinh doanh công trình, hệ thống cơ sở hạ tầng sẵn có..."

(ii) Bộ Giao thông vận tải bố trí vốn đầu tư mở rộng các cầu trên quốc lộ hoặc mở rộng tuyến theo quy định hiện hành. Tuy nhiên, Bộ Giao thông vận tải đang tập trung vốn đầu tư cho các dự án lớn, quan trọng quốc gia nên không đảm bảo nguồn lực bố trí vốn cho các dự án này, trong khi đây là điểm nghẽn ảnh hưởng trực tiếp đến phát triển kinh tế - xã hội của địa phương cần giải quyết ngay.

b) Khó khăn, vướng mắc

Gần đây, một số địa phương có nguồn thu ngân sách cao, có khả năng huy động nguồn lực đầu tư cho các dự án quốc lộ đi qua địa phương mình, bao gồm cả quốc lộ, đường cao tốc. Việc giao một số địa phương thực hiện nhiệm vụ của cơ quan chủ quản cùng với Bộ Giao thông vận tải sẽ tạo đột phá trong đầu tư hạ tầng giao thông đường bộ, qua đó phát huy được tối đa các tiềm năng, lợi thế của địa phương có tuyến đi qua, bao gồm cả việc sử dụng hợp lý, hiệu quả nguồn ngân sách nhà nước của trung ương và địa phương.

Do đó, giải pháp đề xuất để tháo gỡ khó khăn là sử dụng ngân sách địa phương đầu tư các dự án quốc lộ. Tuy nhiên, pháp luật về ngân sách nhà nước quy định không cho phép sử dụng ngân sách địa phương để đầu tư các dự án thuộc nhiệm vụ chi của ngân sách trung ương[5], cụ thể các dự án đầu tư xây dựng quốc lộ, cao tốc thuộc thẩm quyền bố trí vốn của Bộ Giao thông vận tải.

1.3. Về việc sử dụng ngân sách địa phương đầu tư các dự án liên vùng

a) Quy định pháp luật

Luật Đầu tư công số 39/2019/QH14 và các Nghị định hướng dẫn không quy định về việc giao một địa phương quyết định chủ trương đầu tư đối với các dự án đầu tư công thực hiện trên địa bàn hai địa phương; cơ sở pháp lý liên quan đến phân cấp trách nhiệm đầu tư xây dựng đối với tuyến đường tỉnh liên vùng sử dụng vốn đầu tư công chưa được quy định rõ trong các văn bản quy phạm pháp luật về giao thông đường bộ.

Khoản 4 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước quy định: "Nhiệm vụ chi thuộc ngân sách cấp nào do ngân sách cấp đó bảo đảm; việc quyết định đầu tư các chương trình, dự án sử dụng vốn ngân sách phải bảo đảm trong phạm vi ngân sách theo phân cấp".

Điểm đ khoản 2 Điều 11 Luật Tổ chức chính quyền địa phương số 77/2015/QH13: "những vấn đề liên quan đến phạm vi từ hai đơn vị hành chính cấp tỉnh trở lên thì thuộc thẩm quyền giải quyết của cơ quan nhà nước ở trung ương, trừ trường hợp luật, nghị quyết của Quốc hội, pháp lệnh, nghị quyết của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, nghị định của Chính phủ có quy định khác".

---

[5] Khoản 9 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước quy định: "Không được dùng ngân sách của cấp này để chi cho nhiệm vụ của cấp khác..."

Thời gian qua, đối với các phương thức đầu tư PPP, đầu tư vốn của doanh nghiệp nhà nước[6], đầu tư theo Luật Đầu tư, thẩm quyền quyết định dự án trên địa bàn 02 địa phương giao cho Thủ tướng Chính phủ.

Do đó, cần có quy định chung trên toàn quốc để tháo gỡ vướng mắc liên quan đến các dự án đầu tư xây dựng đường bộ có tính chất liên kết vùng.

b) Khó khăn, vướng mắc

Một số địa phương đề xuất dự án đầu tư đường bộ liên kết vùng (phạm vi đầu tư trên địa bàn địa phương này lớn hơn nhiều lần địa phương kia) hoặc dự án đi qua ranh giới địa bàn 02 địa phương bằng cầu, hầm. Trường hợp nếu để mỗi địa phương đầu tư một nửa cầu/hầm sẽ không thuận lợi trong công tác quản lý dự án, gây lãng phí bộ máy, thời gian, thủ tục đầu tư...

Do đó, để thống nhất, nâng cao hiệu lực quản lý nhà nước, tháo gỡ kịp thời vướng mắc thực tế xảy ra tại các dự án đầu tư công, dự kiến trình Quốc hội giao Thủ tướng Chính phủ quyết định vấn đề nêu trên là cần thiết.

III. ĐÁNH GIÁ CHUNG VỀ TRIỂN KHAI THỰC HIỆN

1. Về lợi ích đem lại của các dự án đường bộ

Việc đầu tư các dự án đường bộ với quy mô hiện đại, năng lực vận tải lớn, tốc độ cao và an toàn, rút ngắn thời gian đi lại giữa các vùng, miền, có ưu điểm lớn trong kết nối các loại hình giao thông, kết nối các trung tâm kinh tế - chính trị, cảng biển và cảng hàng không quốc tế... kinh nghiệm của các nước trong khu vực và thế giới chỉ ra đầu tư phát triển đường bộ cao tốc là tất yếu khách quan, tạo động lực, sức lan tỏa để phát triển kinh tế - xã hội của mỗi quốc gia.

Về kinh tế: Tăng cường năng lực lưu thông hành khách và hàng hóa, tiết kiệm thời gian và chi phí vận chuyển. Mở rộng thị trường, kết nối các trung tâm kinh tế, chính trị với các khu vực khác; rút ngắn khoảng cách và khắc phục sự chênh lệch trong phát triển giữa các vùng, miền. Điển hình như:

- Đường cao tốc Nội Bài - Lào Cai sau khi đưa vào khai thác tháng 5/2014 góp phần giúp GRDP các địa phương tăng nhanh: Lào Cai từ 24.604 tỷ đồng (năm 2014) lên 32.414 tỷ đồng (năm 2016) tăng bình quân 15,9%/năm; Phú Thọ từ 37.708 tỷ đồng (năm 2014) lên 45.497 tỷ đồng (năm 2016) tăng bình quân 10,3%/năm; Vĩnh Phúc từ 64.476 tỷ đồng (năm 2014) lên 79.665 tỷ đồng (năm 2016) tăng bình quân 11,8%/năm.

- Đường cao tốc Hà Nội - Hải Phòng sau khi đưa vào khai thác tháng 12/2015 góp phần giúp GRDP Hải Phòng từ 127.007 tỷ đồng (năm 2015) lên 165.764 tỷ đồng (năm 2017) tăng bình quân 10,2%/năm; Quảng Ninh từ 77.242

---

[6] Tại Nghị quyết số 75/NQ-CP ngày 21/5/2020 về việc xử lý vướng mắc đối với một số dự án đầu tư của doanh nghiệp do Ủy ban Quản lý vốn nhà nước tại doanh nghiệp làm đại diện chủ sở hữu, Chính phủ quyết nghị: "Đối với các dự án thuộc thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh, thực hiện trên địa bàn từ hai tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương trở lên, Thủ tướng Chính phủ quyết định chủ trương đầu tư theo quy định tại khoản 4 Điều 31 Luật Đầu tư và nguyên tắc giải quyết những vấn đề liên quan đến phạm vi từ hai đơn vị hành chính cấp tỉnh trở lên quy định tại điểm đ khoản 2 Điều 11 Luật Tổ chức chính quyền địa phương".

tỷ đồng (năm 2015) lên 93.659 tỷ đồng (năm 2017) tăng bình quân 10,72%/năm.

- Đường cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương sau khi đưa vào khai thác tháng 6/2012 góp phần giúp GRDP Tiền Giang từ 45.688 tỷ đồng (năm 2012) lên 57.382 tỷ đồng (năm 2014) tăng bình quân 12,8%/năm.

Về xã hội: Giảm thiểu ùn tắc và tai nạn giao thông; tạo việc làm và tăng thu nhập cho người dân. Việc kết nối giữa các trung tâm kinh tế - chính trị góp phần nâng cao đời sống văn hóa tinh thần cho người dân.

Về môi trường: Giảm lưu lượng các phương tiện qua khu vực đông dân cư, giảm thiểu tác động môi trường về khí thải, bụi, tiếng ồn...

Về quốc phòng - an ninh: Đường bộ cao tốc góp phần củng cố quốc phòng - an ninh, phục vụ tốt cho chiến lược xây dựng và bảo vệ Tổ quốc.

2. Sự cần thiết ban hành Nghị quyết của Quốc hội

Việc thí điểm tháo gỡ một số cơ chế, chính sách quy định tại các Luật để đầu tư xây dựng đường bộ có tính chất đột phá, khả thi cao sẽ tạo điều kiện thuận lợi để phát triển nhanh kết cấu hạ tầng giao thông đồng bộ, hiện đại, kết nối các vùng, miền; thu hút và sử dụng có hiệu quả các nguồn vốn đầu tư từ các thành phần kinh tế cho phát triển kinh tế - xã hội, nhằm đạt được các mục tiêu sau đây:

- Thu hút tối đa nguồn lực của khu vực tư nhân, sử dụng hiệu quả nguồn lực này để bù đắp những thiếu hụt của ngân sách nhà nước trong đầu tư phát triển đường bộ cao tốc; tạo động lực thúc đẩy kinh tế, xã hội.

- Thể chế hóa các định hướng chỉ đạo của Đảng, Nhà nước, Chính phủ về việc phát triển đường bộ, thực hiện thành công phân cấp, phân quyền giữa trung ương và địa phương, sử dụng linh hoạt ngân sách nhà nước trong các dự án liên kết vùng.

- Đẩy nhanh tiến độ đầu tư, thực hiện dự án, phấn đấu hoàn thành mục tiêu Đảng, nhà nước đã đề ra.

Nhằm cụ thể hóa chủ trương đã được Đại hội XIII của Đảng đã đề ra và đảm bảo tiến độ triển khai các dự án trong quy hoạch được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, việc khơi thông nguồn lực trong triển khai phát triển các dự án đường bộ (quốc lộ, cao tốc, tỉnh lộ...), đáp ứng đòi hỏi của thực tiễn, làm tiền đề cho việc công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 là rất cần thiết và hết sức cấp bách.

Căn cứ quy định tại điểm b khoản 2 Điều 15 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Quốc hội là cơ quan có thẩm quyền quyết định ban hành thí điểm tháo gỡ một số cơ chế, chính sách quy định tại một số Luật để đầu tư xây dựng đường bộ. Do thời gian xây dựng Nghị quyết gấp (dự kiến kỳ họp tháng 5 năm 2023), Chính phủ trình Ủy ban Thường vụ Quốc hội đề xuất Quốc hội cho phép xây dựng, ban hành Nghị quyết thí điểm theo trình tự, thủ tục rút gọn[7].

---

[7] Thủ tục rút gọn theo Điều 146 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, được sửa đổi tại khoản 44 Điều 1 Luật Sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật;

Trên đây là Báo cáo đánh giá thực trạng quan hệ xã hội liên quan đến dự thảo thí điểm một số cơ chế, chính sách tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan tới đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ.

Bộ Kế hoạch và Đầu tư kính trình Chính phủ./.

Nơi nhận:
- Như trên;
- Bộ trưởng (để b/c);
- Văn phòng Chính phủ;
- Lưu: VT, PTHT&ĐT. (L.H)

KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG

Nguyễn Thị Bích Ngọc

Khoản 1 Điều 147 Luật Ban hành văn bản quy định: "Ủy ban thường vụ Quốc hội quyết định việc áp dụng trình tự, thủ tục rút gọn trong xây dựng, ban hành pháp lệnh, nghị quyết của Ủy ban thường vụ Quốc hội; trình Quốc hội quyết định việc áp dụng trình tự, thủ tục rút gọn trong xây dựng, ban hành luật, nghị quyết của Quốc hội".