CHÍNH PHỦ	CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM Độc lập - Tự do - Hạnh phúc
Số: /TTr-CP	*Hà Nội, ngày tháng năm 2023*

TỜ TRÌNH

Đề nghị xây dựng Nghị quyết của Quốc hội về 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
tiếp thu ý kiến

(Bản gửi kèm theo Hồ sơ gửi Bộ Tư pháp thẩm định)

Kính gửi: Ủy ban Thường vụ Quốc hội

Tại Nghị quyết số 16/2021/QH15 ngày 27 tháng 7 năm 2021 về kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2021-2025, Quốc hội đã đề ra nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu: "Lấy đầu tư công dẫn dắt, kích hoạt các nguồn lực ngoài nhà nước, nhất là đối với đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng theo phương thức đối tác công tư. Đẩy mạnh triển khai các dự án theo phương thức đối tác công tư, trước hết là các dự án theo hình thức xây dựng - kinh doanh - chuyển giao (BOT) để phát triển hạ tầng chiến lược trên nguyên tắc hài hòa lợi ích, chia sẻ rủi ro giữa Nhà nước, nhà đầu tư và người dân".

Tại Nghị quyết số 31/2021/QH15 ngày 12 tháng 11 năm 2021 về kế hoạch cơ cấu lại nền kinh tế giai đoạn 2021-2025, Quốc hội đã quyết nghị giao Chính phủ "Tiếp tục thực hiện hiệu quả cơ cấu lại đầu tư công, nâng cao chất lượng thể chế quản lý đầu tư công; cải thiện các yếu tố để tăng cường năng lực hấp thụ vốn của nền kinh tế, nhất là phân bổ và giải ngân vốn đầu tư công; đẩy mạnh phân cấp, phân quyền, bảo đảm quản lý thống nhất, hiệu lực, hiệu quả; phát huy tính chủ động, sáng tạo, trách nhiệm của từng cấp, từng ngành, nâng cao trách nhiệm người đứng đầu gắn với cơ chế kiểm tra, giám sát hiệu quả; giải quyết những vướng mắc trong quy trình quản lý đầu tư".

Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 54/NQ-CP ngày 12 tháng 4 năm 2022 triển khai Nghị quyết số 31/2021/QH15 nêu trên của Quốc hội, trong đó Chính phủ giao Bộ Kế hoạch và Đầu tư chủ trì phối hợp với các bộ, ngành và địa phương nghiên cứu xây dựng các biện pháp nhằm nâng cao chất lượng thể chế quản lý đầu tư công; cải thiện các yếu tố để tăng cường năng lực hấp thụ vốn của nền kinh tế, nhất là phân bổ và giải ngân vốn đầu tư công; nghiên cứu xây dựng các chính sách, giải pháp nhằm đẩy mạnh phân cấp, phân quyền, bảo đảm quản lý thống nhất, hiệu lực, hiệu quả; phát huy tính chủ động, sáng tạo, trách nhiệm của từng cấp, từng ngành, nâng cao trách nhiệm người đứng đầu gắn với cơ chế kiểm tra, giám sát hiệu quả; giải quyết những vướng mắc trong quy trình quản lý đầu tư.

Trong quá trình nghiên cứu, sửa đổi Luật Giao thông đường bộ để trình Quốc hội thông qua, nhằm đáp ứng ngay yêu cầu của thực tiễn, Chính phủ báo

cáo Ủy ban Thường vụ Quốc hội về Dự thảo 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 như sau:

I. SỰ CẦN THIẾT PHẢI BAN HÀNH

1. Vai trò và ý nghĩa của đường bộ

Kết cấu hạ tầng nói chung và kết cấu hạ tầng giao thông vận tải đường bộ nói riêng đóng vai trò hết sức quan trọng trong sự nghiệp công nghiệp hoá - hiện đại hoá, làm nền tảng thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của đất nước.

Qua hơn 12 năm thực hiện Chiến lược phát triển kinh tế xã hội 2011-2020 và 11 năm thực hiện Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 16 tháng 01 năm 2012 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XI, kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ nước ta đã có bước phát triển mạnh mẽ, nhiều công trình trọng điểm, hiện đại đã hoàn thành, đưa vào khai thác sử dụng 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[1], các hầm Đèo Cả, Hải Vân, Cù Mông, các cầu lớn vượt sông, biển như cầu Tân Vũ - Lạch Huyện, Bạch Đằng, Cao Lãnh, Vàm Cống… đến nay đã phát huy hiệu quả đầu tư, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội. 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.

Tuy vậy, do nhiều nguyên nhân khác nhau, trong đó nguyên nhân chủ yếu là vướng mắc về cơ chế, chính sách nên chưa khơi thông được nguồn lực đầu tư, đầu tư chưa đồng bộ, chưa theo tiến độ quy hoạch, ảnh hưởng tới sự phát triển kinh tế - xã hội của đất nước.

2. Vướng mắc trong đầu tư xây dựng đường bộ tại quy định hiện hành

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:

***Một là*, về tỷ lệ vốn nhà nước tham gia trong các dự án PPP**

Quy định hiện hành khống chế tỷ lệ vốn nhà nước tham gia không vượt quá

---

[1] Theo báo cáo của Bộ Giao thông vận tải, đến 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.

50% tổng mức đầu tư dự án PPP[2]. Hiện nay, có một số dự án đang chuẩn bị đầu tư để triển khai giai đoạn tới nhằm tạo động lực phát triển kinh tế - xã hội cho một số vùng, miền còn khó khăn, có nhu cầu vận tải giai đoạn đầu chưa cao; 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 tỷ lệ này, các dự án sẽ phải kéo dài thời gian hoàn vốn, khó khăn trong việc huy động vốn từ các nhà đầu tư và các tổ chức tín dụng.

Để đảm bảo tính khả thi khi kêu gọi đầu tư theo phương thức PPP, đảm bảo mục tiêu huy động vốn ngoài ngân sách nhà nước, cần có sự tham gia vốn nhà nước nhiều hơn 50% tổng mức đầu tư dự án.

***Hai là,* về thẩm quyền đầu tư các dự án đường bộ**

Thực hiện Nghị quyết đại hội Đảng toàn quốc lần thứ XIII về những đột phá chiến lược trong huy động, quản lý và sử dụng có hiệu quả mọi nguồn lực cho phát triển, đẩy mạnh phân cấp, phân quyền hợp lý, hiệu quả, trong thời gian qua Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ đã có những chỉ đạo rất mạnh mẽ, quyết liệt việc phân cấp cho địa phương chủ động huy động nguồn lực, tham gia đầu tư các công trình giao thông quốc lộ, cao tốc để giải quyết các điểm nghẽn, thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội.

Tại Nghị quyết số 43/2022/QH15 ngày 11/02/2022 về chính sách tài khóa, tiền tệ hỗ trợ chương trình phục hồi và phát triển kinh tế xã hội, Quốc hội đã cho phép Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định việc phân cấp cho Ủy ban nhân dân cấp tỉnh của địa phương có đủ năng lực, kinh nghiệm quản lý thực hiện các đoạn tuyến cao tốc theo hình thức đầu tư công qua địa bàn[3]. Đồng thời, thực tế hiện nay nhiều địa phương có văn bản đề xuất xin được giao đầu tư, nâng cấp các đoạn tuyến quốc lộ, cao tốc thuộc địa bàn quản lý nhằm giải quyết những bức xúc về hạ tầng giao thông tại địa phương.

Tuy nhiên, theo quy định Luật Giao thông đường bộ, Luật Xây dựng[4], hệ thống quốc lộ do Bộ Giao thông vận tải chịu trách nhiệm tổ chức quản lý, thực hiện đầu tư xây dựng. Theo quy định Luật Ngân sách nhà nước[5], việc đầu tư, nâng cấp mở rộng tuyến đường quốc lộ thuộc nhiệm vụ chi của ngân sách trung ương, do Bộ Giao thông vận tải quản lý, quyết định đầu tư và bố trí vốn thực hiện. Đối với các tuyến cao tốc, việc quản lý đầu tư xây dựng thuộc thẩm quyền của Bộ

---

[2] Khoản 2 Điều 69 Luật PPP quy định tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP (bao gồm hỗ trợ xây dựng công trình, hệ thống cơ sở hạ tầng và chi trả kinh phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ, tái định cư; hỗ trợ xây dựng công hình tạm) không quá 50% tổng mức đầu tư của dự án.

[3] Chính phủ đã ban hành Quyết định số 17/2022/QĐ-TTg ngày 28/7/2022 về phân cấp các dự án thành phần các đoạn tuyến đường bộ cao tốc theo hình thức đầu tư công thuộc chương trình phục hồi phát triển kinh tế xã hội.

[4] Khoản 3 Điều 48 Luật Giao thông đường bộ quy định: "Trách nhiệm tổ chức quản lý, bảo trì đường bộ quy định như sau: a) Hệ thống quốc lộ do Bộ Giao thông vận tải chịu trách nhiệm; b) Hệ thống đường tỉnh, đường đô thị do Ủy ban nhân dân cấp tỉnh chịu trách nhiệm...."; 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, thực hiện đầu tư xây dựng công trình thuộc chuyên ngành xây dựng do mình quản lý".

[5] 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".

Giao thông vận tải theo quy định tại Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24 tháng 02 năm 2010 của Chính phủ[6].

Như vậy, các quy định pháp luật nêu trên không cho phép địa phương là cơ quan chủ quản, sử dụng ngân sách địa phương để đầu tư các dự án giao thông thuộc nhiệm vụ chi của ngân sách trung ương. Bên cạnh đó, tại Quyết địnhcủa Thủ tướng Chính phủ[7] phê duyệt quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, xác định quan điểm: *"thể chế hóa các giải pháp về phân cấp, phân quyền trong việc huy động nguồn lực, tổ chức thực hiện cho các địa phương"*.

***Ba là,* về việc sử dụng ngân sách địa phương đầu tư các dự án liên vùng và sử dụng ngân sách của địa phương này hỗ trợ địa phương khác**

Luật Đầu tư công 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 thực hiện trên địa bàn hai địa phương. Luật Ngân sách nhà nước quy định không được sử dụng ngân sách địa phương này để chi cho địa phương khác[8]. Luật tổ chức chính quyền địa phương quy định 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 [9].

Hiện nay, 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...

3. Cơ sở để trình Quốc hội ban hành Nghị quyết

3.1. Cơ sở chính trị

- Nghị quyết số 18-NQ/TW ngày 25 tháng 01 năm 2017 của Hội nghị lần thứ sáu Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XII về một số vấn đề về tiếp tục đổi mới, sắp xếp tổ chức bộ máy của hệ thống chính trị tinh gọn, hoạt động hiệu lực, hiệu quả, trong đó xác định *"Những việc đã rõ, cần thực hiện thì thực hiện ngay; những việc mới, chưa được quy định, hoặc những việc đã có quy định nhưng không còn phù hợp thì mạnh dạn chỉ đạo thực hiện thí điểm, vừa làm vừa rút kinh nghiệm, từng bước hoàn thiện, mở rộng dần, không cầu toàn, không nóng vội..."*.

- 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*

---

[6] Khoản 1 Điều 31 Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24/02/2010 của Chính phủ.

[7] Khoản 1 Mục 1 Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ.

[8] 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 và không được dùng ngân sách của địa phương này để chi cho nhiệm vụ của địa phương khác...".

[9] 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".

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 được Đại hội XIII của Đảng thông qua xác định "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: *"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".*

- Kết luận của Ban Chấp hành Trung ương[10], trong đó có yêu cầu về lấy đầu tư công dẫn dắt, kích hoạt mọi nguồn lực xã hội.

- Các Nghị quyết của Bộ Chính trị về Vùng đã đề ra các giải pháp về huy động nguồn lực (ngân sách nhà nước trung ương, địa phương, nguồn lực tư nhân), phân cấp, phân quyền, xử lý các vấn đề liên kết vùng..., trong đó:

+ Vùng Miền núi phía Bắc[11]: *"Ưu tiên bố trí nguồn vốn ngân sách nhà nước, kết hợp với huy động các nguồn lực trong xã hội, thúc đẩy mạnh mẽ đầu tư theo hình thức đối tác công tư cho các công trình trọng điểm, có sức lan tỏa, giải quyết các vấn đề phát triển vùng và liên vùng";*

+ Vùng Đồng bằng sông Hồng[12]: *"cho phép các địa phương được sử dụng ngân sách địa phương đầu tư cho các dự án vùng, liên vùng";*

+ Vùng Bắc trung bộ và duyên hải miền trung[13]: "*Nghiên cứu sửa đổi, bổ sung cơ chế, chính sách, pháp luật về tài chính cho phép các địa phương huy động, phân bổ và chia sẻ nguồn lực để thực hiện các mục tiêu chung của Vùng";*

+ Vùng Tây Nguyên[14]: *"phân cấp, phân quyền cho các địa phương đầu tư kết cấu hạ tầng do trung ương quản lý trên địa bàn tỉnh, đặc biệt là các công trình giao thông để phát huy tính chủ động của các địa phương";*

+ Vùng Đông Nam Bộ[15]*: "phân cấp, phân quyền cho các địa phương đầu tư kết cấu hạ tầng do trung ương quản lý trên địa bàn tỉnh, đặc biệt là các công trình giao thông đường bộ, đường sắt, hàng không để phát huy tinh thần chủ động*

---

[10] Kết luận số 20-KL/TW ngày 16/10/2021 của Ban Chấp hành Trung ương về kinh tế - xã hội năm 2021-2022.

[11] Nghị quyết số 11-NQ/TW ngày 08/02/2022 của Bộ Chính trị về phương hướng phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm an ninh quốc phòng, anh ninh vùng miền núi phía Bắc đến năm 2030, tầm nhìn 2045.

[12] Nghị quyết số 30-NQ/TW ngày 23/11/2022 của Bộ Chính trị về phương hướng phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm an ninh quốc phòng, anh ninh vùng đồng bằng Sông Hồng đến năm 2030, tầm nhìn 2045.

[13] Nghị quyết số 26-NQ/TW ngày 03/11/2022 của Bộ Chính trị về phương hướng phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm an ninh quốc phòng, anh ninh vùng Bắc trung bộ và duyên hải miền trung đến năm 2030, tầm nhìn 2045.

[14] Nghị quyết số 23-NQ/TW ngày 06/10/2022 của Bộ Chính trị về phương hướng phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm an ninh quốc phòng vùng Tây Nguyên đến năm 2030, tầm nhìn 2045.

[15] Nghị quyết số 24-NQ/TW ngày 07/10/2022 của Bộ Chính trị về phương hướng phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm an ninh quốc phòng, anh ninh vùng Đông Nam Bộ đến năm 2030, tầm nhìn 2045.

của các địa phương trong huy động tối đa các nguồn lực cho đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông";

+ Vùng đồng bằng sông Cửu Long[16]: *"Khơi thông, huy động và sử dụng hiệu quả nguồn lực cho phát triển kết cấu hạ tầng, nhất là dưới hình thức đối tác công tư (PPP) gắn với đẩy mạnh phân cấp, phân quyền cho chính quyền địa phương".*

- Đặc biệt, 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".*

3.2. Cơ sở thực tiễn

Thực tiễn, trước đây một số địa phương đã báo cáo cấp có thẩm quyền cho phép đầu tư các dự án đường bộ cao tốc, cảng hàng không quốc tế như: Lạng Sơn, Quảng Ninh, Ninh Bình, Tiền Giang... Các công trình đường bộ cao tốc và cảng hàng không đóng vai trò kết nối vùng miền, kết nối quốc gia và quốc tế. Hiện nay, sau khi đầu tư đã đưa vào khai thác sử dụng và phát huy hiệu quả, góp phần tích cực trong việc phát triển kinh tế - xã hội.

Bên cạnh đó, Quốc hội đã cho phép Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định việc phân cấp cho Ủy ban nhân dân cấp tỉnh của địa phương có đủ năng lực, kinh nghiệm quản lý thực hiện các đoạn tuyến cao tốc theo hình thức đầu tư công qua địa bàn[17]; đồng thời tại các nghị quyết về các dự án quan trọng quốc gia như cao tốc: Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng; Khánh Hòa - Buôn Ma Thuột, Biên Hòa - Vũng Tàu, các đường vành đai 3 thành phố Hồ Chí Minh, vành đai 4 Hà Nội, Quốc hội đã cho cơ chế sử dụng đa dạng các nguồn vốn của Trung ương, địa phương và huy động tư nhân trong cùng 1 dự án đầu tư.

Gần đây, một số địa phương tiếp tục đề xuất được làm cơ quan chủ quản đầu tư các dự án như: quốc lộ 4B tỉnh Lạng Sơn, quốc lộ 56 tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, quốc lộ 80 tỉnh Kiên Giang, cao tốc Mộc Châu - Sơn La, cao tốc Bắc Ninh - Nội Bài đoạn qua địa phận tỉnh Bắc Ninh, cao tốc Tuyên Quang - Phú Thọ giai đoạn 2, cao tốc Ninh Bình - Nam Định - Thái Bình - Hải Phòng đoạn qua thành phố Hải Phòng, Ninh Bình... Một số địa phương đề xuất được làm cơ quan chủ quản đầu tư đối với các hạng mục bổ sung thuộc các dự án BOT đang khai thác do Bộ Giao thông vận tải làm cơ quan có thẩm quyền như cầu Hồ trên quốc lộ 38,

---

[16] Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 02/4/2022 của Bộ Chính trị về phương hướng phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm an ninh quốc phòng, an ninh vùng đồng bằng sông Cửu Long đến năm 2030, tầm nhìn 2045.

[17] Nghị quyết số 43/2022/QH15 ngày 11/02/2022 của Quốc hội.

các cầu: Xương Giang, Như Nguyệt, Gianh... trên quốc lộ 1 thuộc phạm vi các dự án BOT đang khai thác.

Ngoài ra, có một số địa phương đề xuất dự án liên vùng, cầu, hầm đi qua địa bàn hai địa phương và kiến nghị giao cho 01 địa phương là cơ quan chủ quản đầu tư (Cầu Kênh Vàng và đường dẫn hai đầu cầu, kết nối 2 tỉnh Bắc Ninh và Hải Dương, cầu Hải Hưng kết nối tỉnh Hưng Yên và Hải Dương, đường nối thành phố Bắc Kạn - Hồ Ba Bể, tỉnh Bắc Kạn kết nối với Na Hang (tỉnh Tuyên Quang); dự án hầm đường bộ qua đèo Hoàng Liên kết nối quốc lộ 4D từ thị xã Sa Pa, tỉnh Lào Cai sang huyện Tam Đường, tỉnh Lai Châu, cầu Gành Hào và đường dẫn kết nối tỉnh Bạc Liêu và Cà Mau...).

Nhằm cụ thể hóa các chủ trương của Đảng đã đề ra và khơi thông nguồn lực phát triển các dự án đường bộ (quốc lộ, cao tốc, tỉnh lộ...), làm tiền đề cho sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045, việc Chính phủ trình cấp có thẩm quyền cho phép thực hiện thí điểm một số cơ chế, chính sách tháo gỡ khó khăn, vướng mắc trong đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ là rất cần thiết, hết sức cấp bách và đã có đầy đủ cơ sở chính trị và thực tiễn để ban hành.

4. Về thẩm quyền ban hành chính sách

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 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[18].

Do thời gian xây dựng Nghị quyết rất gấp (dự kiến trình Quốc hội ban hành tại 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 của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật[19].

II. QUÁ TRÌNH CHUẨN BỊ HỒ SƠ ĐỀ NGHỊ XÂY DỰNG NGHỊ QUYẾT

Triển khai thực hiện các Nghị quyết của Quốc hội, Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 31/NQ-CP ngày 07 tháng 03 năm 2023 về phiên họp thường kỳ Chính phủ tháng 02/2023, trong đó giao Bộ Kế hoạch và Đầu tư chủ trì, phối hợp với Bộ Tư pháp, Bộ Giao thông vận tải và các cơ quan liên quan đề xuất Chính phủ trong tháng 3/2023 để trình Quốc hội ban hành Nghị quyết tháo gỡ vướng mắc của các Luật để đa dạng hóa, huy động tối đa các nguồn lực hợp pháp (nhà nước, tư nhân, trung ương, địa phương), trong đó cho phép chính quyền cấp tỉnh

---

[18] Điểm b, khoản 2 Điều 15 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật quy định Quốc hội ban hành nghị quyết để quy định thực hiện thí điểm một số chính sách mới thuộc thẩm quyền quyết định của Quốc hội nhưng chưa có luật điều chỉnh hoặc khác với quy định của luật hiện hành.

[19] 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;

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".

sử dụng ngân sách địa phương để thực hiện đầu tư các công trình giao thông thuộc nhiệm vụ chi của ngân sách trung ương qua địa bàn của tỉnh hoặc đầu tư công trình giao thông qua phạm vi địa bàn hành chính của 2 tỉnh, thành phố và ngân sách địa phương này hỗ trợ địa phương khác.

Trong quá trình xây dựng dự thảo Nghị quyết, Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã có văn bản xin ý kiến các Bộ, địa phương về dự thảo Tờ trình của Chính phủ, báo cáo đánh giá tác động, báo cáo đánh giá thực trạng quan hệ xã hội và dự thảo Nghị quyết Quốc hội[20]. Đến nay, Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã nhận được ..../..... ý kiến góp ý của các cơ quan. Nội dung các chính sách đề xuất đã được Chính phủ đồng ý tại Nghị quyết số...../NQ-CP ngày... Bộ Tư pháp đã có ý kiến thẩm định tại văn bản số...

Sau khi tiếp thu ý kiến các bộ, ngành, địa phương, Bộ Kế hoạch và Đầu tư xây dựng hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị quyết của Quốc hội thí điểm một số cơ chế, chính sách tháo gỡ vướng mắc quy định tại các Luật liên quan tới đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ (như tài liệu gửi kèm theo), đảm bảo các yêu cầu của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật:

- Tổng kết việc thi hành pháp luật có liên quan: Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã có tổng kết thực tiễn, xây dựng Báo cáo đánh giá thực trạng quan hệ xã hội.., có liên quan đến các Luật;

- Tổ chức các hoạt động phục vụ cho việc nghiên cứu xây dựng hồ sơ;

- Xây dựng nội dung của chính sách trong đề nghị xây dựng, đánh giá tác động của chính sách: Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã xây dựng các tài liệu gửi kèm theo;

- Dự kiến nguồn lực, điều kiện đảm bảo cho việc thi hành Nghị quyết khi được Quốc hội thông qua.

III. MỤC ĐÍCH, QUAN ĐIỂM XÂY DỰNG NGHỊ QUYẾT

1. Mục đích

Việc 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 là nhằm đa dạng hóa, huy động tối đa các nguồn lực hợp pháp (nhà nước, tư nhân, trung ương, địa phương), tháo gỡ nút thắt trong đầu tư, tạo đột phá trong đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng, từng bước hoàn thiện mạng lưới đường bộ theo chủ trương của Đảng và nhà nước.

2. Quan điểm xây dựng Nghị quyết

Việc xây dựng Nghị quyết đảm bảo các quan điểm sau đây:

(1) Bảo đảm phù hợp với Hiến pháp.

---

[20] Văn bản số 1882/BKHĐT-PTHTĐT ngày 17/3/2023 và văn bản số 2031/BKHĐT-PTHTĐT ngày 21/3/2023 xin ý kiến các Bộ Giao thông vận tải, Tài chính, Tư pháp, Xây dựng, Nội vụ, Ngoại giao và 63 tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương.

(2) Trong quá trình tổ chức thực hiện bám sát chủ trương của Đảng, Nhà nước và không làm cản trở việc thực hiện các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

(3) Trong thời gian chưa ban hành Luật Giao thông đường bộ sửa đổi *(dự kiến tách thành 02 Luật: Luật Đường bộ và Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ)*, Quốc hội ban hành Nghị quyết quy định một số cơ chế, chính sách đặc thù khác hoặc chưa được quy định tại quy định của pháp luật hiện hành, áp dụng riêng cho đối tượng duy nhất là các dự án đường bộ, thời gian trong giai đoạn từ nay cho tới khi Quốc hội ban hành Nghị quyết khác hoặc văn bản quy phạm pháp luật thay thế.

(4) Cơ chế được xây dựng phải tạo sự chủ động, thông thoáng, linh hoạt trong triển khai dự án đầu tư đường bộ; phân định rõ trách nhiệm, thẩm quyền của từng cấp, từng ngành trong từng giai đoạn chuẩn bị và thực hiện dự án đầu tư.

(5) Cấp có thẩm quyền liên quan chịu trách nhiệm về việc áp dụng các chính sách thí điểm trên cơ sở đánh giá kỹ lưỡng hiệu quả, lợi ích đạt được và hạn chế, vướng mắc trong quá trình triển khai, bảo đảm phát huy hiệu quả của chính sách, không để lợi dụng, trục lợi chính sách, gây thất thoát, lãng phí, lợi ích nhóm.

IV. PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH, ĐỐI TƯỢNG ÁP DỤNG, CỦA NGHỊ QUYẾT

1. Phạm vi điều chỉnh

Nghị quyết này quy định một số cơ chế, chính sách thí điểm để tháo gỡ vướng mắc tại một số luật liên quan đến đầu tư xây dựng các công trình giao thông đường bộ.

2. Đối tượng áp dụng

Tổ chức, cá nhân liên quan đến hoạt động đầu tư các dự án xây dựng công trình giao thông đường bộ theo quy định của pháp luật về đầu tư công, đầu tư PPP, giao thông đường bộ, ngân sách nhà nước, xây dựng và pháp luật khác có liên quan.

3. Kết cấu dự thảo Nghị quyết

Dự thảo Nghị quyết gồm 08 Điều, cụ thể như sau:

- Điều 1. Phạm vi điều chỉnh.

- Điều 2. Đối tượng áp dụng.

- Điều 3. Về tỷ lệ vốn nhà nước tham gia đầu tư theo phương thức PPP.

- Điều 4. Về thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư, quyết định đầu tư dự án đầu tư quốc lộ, cao tốc thuộc địa bàn một địa phương.

- Điều 5. Về các dự án liên kết vùng

- Điều 6. Tổ chức thực hiện.

- Điều 7. Kiểm tra, giám sát

- Điều 8. Hiệu lực thi hành.

V. NỘI DUNG VÀ GIẢI PHÁP THỰC HIỆN CHÍNH SÁCH

Nghị quyết này quy định một số cơ chế, chính sách thí điểm để tháo gỡ vướng mắc tại một số luật liên quan đến đầu tư xây dựng các công trình giao thông đường bộ, cụ thể như sau:

1. Chính sách 1: Về tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP (khác so với quy định tại khoản 2 Điều 69 Luật PPP)

1.1. Mục tiêu chính sách

Nguồn vốn tham gia của Nhà nước trong dự án PPP về bản chất là mang tính hỗ trợ dự án, là "vốn mồi" nhằm gia tăng tính hiệu quả về tài chính cho dự án, đồng thời tại Luật PPP đã có quy định về việc chia sẻ rủi ro giữa nhà nước và nhà đầu tư[21].

Thực tế 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[22], kinh phí 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 xem xét, quyết định việc không tính chi phí giải phóng mặt bằng, tái định cư vào tỷ lệ 50% của khoản 2 Điều 69 Luật PPP nhằm đảm bảo tính khả thi tài chính của dự án PPP và mục tiêu huy động vốn đầu tư tư nhân xây dựng công trình giao thông đường bộ.

Các vấn đề khác có vướng mắc trong quá trình triển khai Luật PPP và một số đề xuất của các Bộ, địa phương như hòa chung vốn, cho phép đầu tư các dự án BOT trên đường hiện hữu sẽ được Chính phủ tổng kết, đánh giá phương thức đầu tư PPP để báo cáo Quốc hội xem xét, quyết định.

1.2. Nội dung của chính sách

Dự kiến quy định trong Dự thảo Nghị quyết: *"Việc xác định tỷ lệ vốn nhà nước tham gia trong dự án PPP không quá 50% được tính trên tổng mức đầu tư*

---

[21] Tại Điều 82 Luật PPP quy định: "Khi doanh thu thực tế đạt thấp hơn 75% mức doanh thu trong phương án tài chính tại hợp đồng dự án PPP, Nhà nước chia sẻ với nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án PPP 50% phần chênh lệch giữa mức 75% doanh thu trong phương án tài chính và doanh thu thực tế...".

[22] Tỷ lệ chi phí giải phóng mặt bằng/tổng mức đầu tư của các cao tốc: Cam Lâm - Vĩnh Hảo là 5%, Diễn Châu - Bãi Vọt là 10%, Nha Trang - Cam Lâm là 11%, Gia Nghĩa - Chơn Thành là 15,5%, vành đai 4 Hà Nội là 22,8%, vành đai 4 thành phố Hồ Chí Minh qua tỉnh Bình Dương là 42,2%, qua tỉnh Long An là 43%, qua thành phố Hồ Chí Minh là 49,9%, qua tỉnh Đồng Nai là 56,6%.

dự án nhưng không bao gồm chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ, tái định cư".

1.3. Giải pháp và lý do lựa chọn thực hiện chính sách

Việc lựa chọn giải pháp nâng tỷ lệ tham gia của nhà nước trong dự án PPP là nhằm: Tạo động lực hơn nữa trong việc thu hút, huy động vốn đầu tư tư nhân trong việc xây dựng các dự án đường bộ, góp phần giảm gánh nặng cho ngân sách nhà nước và tiết kiệm nguồn lực và bộ máy quản lý nhà nước do chi phí vận hành, bảo trì, khai thác trong vòng đời dự án do nhà đầu tư thực hiện; Dự án đường bộ hình thành sẽ mở rộng không gian phát triển kinh tế - xã hội cho các địa bàn khó khăn và đặc biệt khó khăn[23], tạo điều kiện thuận lợi cho các khu đô thị, khu công nghiệp, dịch vụ, du lịch dọc tuyến hoặc khu vực lân cận, dẫn đến khai thác hiệu quả tiềm năng từ đất đai; đồng thời rút ngắn thời gian đi lại, giảm chi phí vận tải; tạo động lực chuyển dịch cơ cấu kinh tế của các vùng miền, kết nối các vùng kinh tế trọng điểm với các địa phương còn khó khăn, bảo đảm an sinh xã hội, xóa đói giảm nghèo, góp phần quan trọng thay đổi diện mạo của đất nước.

Trong quá trình thực hiện, Bộ Kế hoạch và Đầu tư nghiên cứu 03 giải pháp sau đây:

(i) Giải pháp 1:

Giữ nguyên hiện trạng, tiếp tục thực hiện quy định tại khoản 2 Điều 69 Luật PPP. Theo đó, vốn nhà nước tham gia dự án PPP bao gồm vốn hỗ trợ xây dựng công trình, hệ thống cơ sở hạ tầng thuộc dự án và điểm c (chi trả kinh phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ, tái định cư; hỗ trợ xây dựng công trình tạm) của khoản 1 Điều 69 Luật PPP không quá 50% tổng mức đầu tư của dự án.

- Ưu điểm: Không phải điều chỉnh quy định pháp luật hiện hành.

- Hạn chế: Thời gian qua, Bộ Giao thông vận tải và các địa phương đã đầu tư những dự án PPP có tính khả thi cao. Hiện nay, một số dự án có tính khả thi thấp đang được chuẩn bị đầu tư. Việc giữ nguyên quy định sẽ gây khó khăn trong việc khuyến khích, thu hút đầu tư tư nhân, không đủ hấp dẫn để huy động vốn từ các tổ chức tín dụng dẫn đến việc phải sử dụng vốn ngân sách nhà nước để đầu tư dự án.

(ii) Giải pháp 2:

Quy định những nội dung sau trong Nghị quyết của Quốc hội theo hướng không tính chi phí giải phóng mặt bằng, tái định cư vào tỷ lệ 50% trong tổng mức đầu tư (không phải tách giải phóng mặt bằng khỏi dự án hoặc tách khỏi tổng mức đầu tư dự án): *"Việc xác định tỷ lệ vốn nhà nước tham gia trong dự án PPP không quá 50% được tính trên tổng mức đầu tư dự án nhưng không bao gồm chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ, tái định cư".*

---

[23] Danh sách các địa bàn khó khăn, đặc biệt khó khăn theo quy định tại Phụ lục III kèm theo Kèm theo Nghị định số 31/2021/NĐ-CP ngày 26/3/2021 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Đầu tư.

- Ưu điểm: Tăng tính khả thi của dự án PPP, tạo thuận lợi trong việc huy động vốn đầu tư từ khu vực tư nhân và các tổ chức tín dụng sẵn sàng tài trợ khi đáp ứng các yêu cầu cần thiết về tính khả thi của dự án; đồng thời không phải điều chỉnh tỷ lệ vốn tham gia của nhà nước là 50% như đã quy định tại khoản 2 Điều 69 Luật PPP.

- Hạn chế: trong thực tế có thể xảy ra trường hợp chi phí giải phóng mặt bằng, tái định cư rất lớn, công thêm với việc hỗ trợ chi phí xây dựng từ nguồn ngân sách nhà nước tiệm cận giá trị 50% tổng mức đầu tư. Đối với các trường hợp này, có thể xem xét trong từng trường hợp cụ thể để nghiên cứu theo hình thức đầu tư công do không đáp ứng được tính khả thi của dự án PPP.

(iii) Giải pháp 3:

Quy định những nội dung sau trong Nghị quyết của Quốc hội theo hướng nâng tỷ lệ vốn nhà nước tham gia lên 65% trong tổng mức đầu tư "Cấp có thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư xem xét, quyết định tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP không quá 65% tổng mức đầu tư dự án cho mục đích quy định tại điểm a và điểm c khoản 1 Điều 69 Luật PPP".

- Ưu điểm: như giải pháp (ii), cũng làm tăng tính khả thi của dự án PPP, tạo thuận lợi trong việc huy động vốn đầu tư từ khu vực tư nhân và các tổ chức tín dụng sẵn sàng tài trợ khi đáp ứng các yêu cầu cần thiết về tính khả thi của dự án; đồng thời không phải điều chỉnh tỷ lệ vốn tham gia của nhà nước là 50% như đã quy định tại khoản 2 Điều 69 Luật PPP.

- Hạn chế: Việc đề xuất tỷ lệ 65% còn chưa có cơ sở khoa học vì chỉ đánh giá, tổng kết, lấy trung bình cộng của kết quả nghiên cứu tiền khả thi dự án. Do đó, trường hợp vượt mức 65% lại cần báo cáo cấp có thẩm quyền quyết định, gây chậm trễ cho công tác chuẩn bị đầu tư dự án.

Qua phân tích ưu điểm, hạn chế của các giải pháp, tiếp thu ý kiến của Thường trực Chính phủ tại các cuộc họp, Bộ Kế hoạch và Đầu kiến nghị chọn giải pháp 2.

<u>2. Chính sách 2:</u> Về việc giao thẩm quyền cho địa phương làm cơ quan chủ quản, sử dụng vốn ngân sách địa phương đầu tư các dự án quốc lộ, cao tốc (khác so với quy định tại khoản 9 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước)

2.1. Đối với các dự án đầu tư công

2.1.1. Mục tiêu chính sách

Quy định hiện hành không cho phép sử dụng ngân sách địa phương để đầu tư các dự án thuộc nhiệm vụ chi của ngân sách trung ương, cụ thể đối với các dự án đường bộ thuộc thẩm quyền đầu tư của Bộ Giao thông vận tải.

Thực tế cho thấy, việc giao một số địa phương có khả năng cân đối nguồn lực, có đủ năng lực, kinh nghiệm quản lý 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, nâng cao hiệu quả sử dụng vốn ngân sách nhà nước của trung

ương và địa phương. Tại Nghị quyết số 43/2022/QH15 ngày 11 tháng 01 năm 2022, Quốc hội đã cho phép Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định việc phân cấp cho Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có đủ năng lực, kinh nghiệm quản lý làm cơ quan chủ quản thực hiện các đoạn tuyến đường cao tốc thuộc Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội. Đến nay, Ủy ban nhân dân các tỉnh được phân cấp đang triển khai thực hiện các dự án đường bộ cao tốc thuộc Chương trình theo thẩm quyền được giao.

Để tiếp tục phát huy hiệu quả sử dụng vốn ngân sách nhà nước, khơi thông nguồn lực từ các trung ương đến địa phương, việc quy định thí điểm cho phép Thủ tướng Chính phủ giao cho địa phương đầu tư các dự án quốc lộ, cao tốc thuộc nhiệm thẩm quyền đầu tư của Bộ Giao thông vận tải là cần thiết và cấp bách trong giai đoạn hiện nay.

2.1.2. Nội dung chính sách

Dự kiến quy định trong Dự thảo Nghị quyết: *"1. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh báo cáo Hội đồng nhân dân cấp tỉnh xem xét, đồng thuận về việc đầu tư thực hiện dự án. Căn cứ văn bản đồng thuận của Hội đồng nhân dân cấp tỉnh, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh thống nhất với Bộ Giao thông vận tải, báo cáo Thủ tướng Chính phủ về việc giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh làm cơ quan chủ quản.*

2. Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có khả năng bố trí nguồn vốn đầu tư từ ngân sách địa phương, bao gồm cả vốn hỗ trợ từ ngân sách trung ương (nếu có); và có đủ năng lực làm cơ quan chủ quản đầu tư các dự án quốc lộ, cao tốc đi qua địa phương mình".

2.1.3. Giải pháp thực hiện và lý do lựa chọn giải pháp

Việc quy định cho phép Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh làm cơ quan chủ quản là nhằm: Huy động nguồn lực địa phương đầu tư các công trình, dự án quan trọng của quốc gia, có ý nghĩa quan trọng đối với việc phát triển kinh tế - xã hội của địa phương mình; Phát huy được tính tự chủ, nâng cao trách nhiệm của người đứng đầu địa phương và năng lực cho cán bộ làm công tác quản lý, điều hành dự án; thuận lợi trong việc đảm bảo an ninh trật tự, an toàn giao thông; huy động lực lượng lao động của địa phương tham gia vào quá trình đầu tư xây dựng; Giao quyền chủ động cho địa phương trong công tác quy hoạch, đấu nối hạ tầng, xác định vị trí các nút giao cần thiết để tạo không gian cho phát triển kinh tế; thu hút đầu tư, khai thác quỹ đất dọc tuyến; kiểm soát mỏ nguyên vật liệu ngay từ giai đoạn cấp phép; quản lý giá cả, tránh tình trạng đầu cơ, trục lợi; tạo thuận lợi trong công tác giải phóng mặt bằng, rút ngắn thời gian thực hiện, gắn trách nhiệm của các bên liên quan...

Tuy nhiên, các địa phương được giao làm cơ quan chủ quản phải có đủ năng lực, kinh nghiệm theo quy định của pháp luật về xây dựng để tổ chức triển khai dự án.

Trong quá trình thực hiện, Bộ Kế hoạch và Đầu tư nghiên cứu 02 giải pháp sau đây:

(i) Giải pháp 1:

Giữ nguyên theo quy định của pháp luật về giao thông đường bộ hiện hành, cụ thể là Nghị định số 11/2010/NĐ-CP, tương ứng với việc Bộ Giao thông vận tải là cơ quan có thẩm quyền quản lý đầu tư và bố trí vốn các tuyến đường bộ bao gồm cả quốc lộ và cao tốc. Ủy ban nhân dân tỉnh quản lý đầu tư xây dựng và bố trí vốn đối với hệ thống đường tỉnh, đường đô thị.

- Ưu điểm: Không phải điều chỉnh quy định pháp luật hiện hành.

- Hạn chế: Không thể chế hóa, pháp luật hóa được chủ trương của Đảng, Nghị quyết của Bộ Chính trị, Quốc hội, Chính phủ và chỉ đạo sát sao, quyết liệt Thủ tướng Chính phủ về phân cấp, phân quyền. Đồng thời, không giảm tải cho Bộ Giao thông vận tải đối với việc quản lý đầu tư xây dựng theo tiến độ các quy hoạch đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

(i) Giải pháp 2:

Quy định trong dự thảo Nghị quyết cho phép phân cấp: *"Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có khả năng bố trí nguồn vốn đầu tư từ ngân sách địa phương, bao gồm cả vốn hỗ trợ từ ngân sách trung ương (nếu có); và có đủ năng lực làm cơ quan chủ quản đầu tư các dự án quốc lộ, cao tốc đi qua địa phương mình"*.

- Ưu điểm: Cụ thể hóa, pháp luật hóa chủ trương của Đảng, Nghị quyết của Bộ Chính trị, Quốc hội, Chính phủ về phân cấp, phân quyền trong quản lý đầu tư; đa dạng hóa việc huy động nguồn lực từ địa phương, kết hợp cả ngân sách địa phương và trung ương cùng đầu tư công trình giao thông đường bộ.

- Hạn chế: Bộ Giao thông vận tải đã thực hiện việc quản lý các dự án quy mô lớn, phức tạp trong nhiều năm qua. Đến nay, giao về cho các địa phương thì các địa phương được giao làm cơ quan chủ quản phải có đủ năng lực, kinh nghiệm theo quy định của pháp luật về xây dựng để tổ chức triển khai dự án.

Qua phân tích ưu điểm, hạn chế của các giải pháp, tiếp thu ý kiến của Thường trực Chính phủ tại các cuộc họp, Bộ Kế hoạch và Đầu kiến nghị chọn giải pháp 2.

2.2. Đối với việc đầu tư bổ sung các hạng mục nằm trong phạm vi dự án PPP đang khai thác nhưng chưa được đầu tư trong dự án PPP

2.2.1. Mục tiêu chính sách

Thời gian qua, Bộ Giao thông vận tải đã triển khai nhiều dự án nâng cấp, cải tạo quốc lộ, theo hình thức hợp đồng BOT trên đường hiện hữu. Theo quyết định phê duyệt đầu tư dự án, có một số cầu đường bộ nằm trong phạm vi dự án nhưng không thuộc phạm vi đầu tư của dự án PPP (các cây cầu này được giữ nguyên quy mô cũ để khai thác, không đầu tư mở rộng). Ngoài ra, có một số dự án nâng cấp, cải tạo, mở rộng quốc lộ, cao tốc theo hình thức BOT trước đây nhưng đến nay cần tiếp tục mở rộng hoặc bổ sung một số hạng mục cầu vượt, nút giao... nhằm phát huy hiệu quả đầu tư. Sau một thời gian khai thác, lưu lượng giao thông trên tuyến ngày càng tăng cao, tại các vị trí cầu đã tạo nút thắt cổ chai, dẫn đến thường xuyên ùn tắc cục bộ, cản trở sự phát triển kinh tế - xã hội của khu vực

có tuyến đi qua. Do đó, cần thiết phải có quy định giải quyết tồn tại này trong thực tế, tháo gỡ nút thắt trong đầu tư kết cấu hạ tầng.

2.2.2. Nội dung chính sách

Xin ý kiến việc quy định trong Dự thảo Nghị quyết: *"Đối với các dự án PPP hiện hữu: xin ý kiến về 2 phương án sau:*

Phương án 1: Cho phép tiếp tục đầu tư, cải tạo, nâng cấp, mở rộng các hạng mục thuộc phạm vi các dự án PPP đang khai thác để bảo đảm tính đồng bộ, tăng hiệu quả đầu tư của dự án PPP.

Cơ quan có thẩm quyền, nhà đầu tư, địa phương nơi dự án đi qua thỏa thuận, thống nhất sử dụng nguồn vốn của nhà đầu tư, nguồn vốn ngân sách trung ương hoặc nguồn vốn ngân sách địa phương để đầu tư bổ sung các hạng mục trên. Chi phí đầu tư sử dụng nguồn vốn của nhà đầu tư, chi phí quản lý, khai thác, bảo trì hạng mục bổ sung được bổ sung vào phương án tài chính của dự án.

Trình tự thủ tục triển khai thực hiện theo quy định tại pháp luật có liên quan và Hợp đồng dự án đã ký kết. Việc quản lý, vận hành, khai thác hạng mục bổ sung do nhà đầu tư thực hiện.

Phương án 2: không quy định nội dung này".

2.2.3. Giải pháp và lý do lựa chọn thực hiện chính sách

Việc lựa chọn giải pháp đầu tư bổ sung các hạng mục nằm trong phạm vi dự án PPP đang khai thác nhưng chưa được đầu tư trong dự án PPP là nhằm giải quyết các vấn đề sau: Trường hợp Bộ Giao thông vận tải và nhà đầu tư không cân đối được nguồn lực để đầu tư, cho phép các địa phương xem xét, bố trí ngân sách địa phương để đầu tư các hạng mục, tuyến đường thuộc nhiệm vụ chi của ngân sách Trung ương, quy định thí điểm khác so với khoản 4 và khoản 9 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước, nhằm khơi thông các điểm ùn tắc cục bộ chưa được đầu tư trên tuyến, đảm bảo an toàn giao thông, vận hành khai thác thông suốt, đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội; Do các dự án đường bộ đang được đầu tư theo phương thức PPP, loại hợp đồng BOT đang trong giai đoạn vận hành và khai thác, Bộ Giao thông vận tải và nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án cần thương thảo, đàm phán bổ sung phụ lục hợp đồng trong công tác để duy tu, bảo trì trong quá trình khai thác sử dụng.

Trong quá trình thực hiện, Bộ Kế hoạch và Đầu tư nghiên cứu 02 giải pháp sau đây:

(i) Giải pháp 1:

Giữ nguyên theo quy định của pháp luật về giao thông đường bộ, pháp luật PPP hiện hành, sử dụng vốn của nhà đầu tư BOT đang khai thác hoặc Bộ Giao thông vận tải đầu tư các hạng mục bổ sung bằng vốn đầu tư công.

- Ưu điểm: Không phải điều chỉnh quy định.

- Hạn chế: Vướng quy định của Nghị quyết số 437/NQ-UBTVQH14 và Luật PPP. Mặt khác, khi đầu tư bổ sung hạng mục sẽ dẫn đến kéo dài thời gian thu phí hoàn vốn; Bộ Giao thông vận tải đã thực hiện việc quản lý các dự án quy

mô lớn, phức tạp trong nhiều năm qua, do đó nguồn vốn từ ngân sách trung ương hạn chế, không bố trí cho các hạng mục này.

(iii) Giải pháp 2:

Dự kiến quy định trong Dự thảo Nghị quyết "Cho phép tiếp tục đầu tư, cải tạo, nâng cấp, mở rộng các hạng mục thuộc phạm vi các dự án PPP đang khai thác để bảo đảm tính đồng bộ, tăng hiệu quả đầu tư của dự án PPP. Cơ quan có thẩm quyền, nhà đầu tư, địa phương nơi dự án đi qua thỏa thuận, thống nhất sử dụng nguồn vốn của nhà đầu tư, nguồn vốn ngân sách trung ương hoặc nguồn vốn ngân sách địa phương để đầu tư bổ sung các hạng mục trên. Chi phí đầu tư sử dụng nguồn vốn của nhà đầu tư, chi phí quản lý, khai thác, bảo trì hạng mục bổ sung được bổ sung vào phương án tài chính của dự án.

- Ưu điểm: Tháo gỡ nút thắt về cơ chế chính sách trong đầu tư các dự án BOT cần bổ sung hạng mục để tăng hiệu quả dự án; Huy động được nguồn vốn của địa phương đầu tư các dự án trọng điểm trên địa bàn, không phải sử dụng vốn trung ương qua Bộ Giao thông vận tải.

- Hạn chế: Cần thỏa thuận với nhà đầu tư về chi phí quản lý, khai thác, bảo trì hạng mục bổ sung được bổ sung vào phương án tài chính của dự án.

Qua phân tích ưu điểm, hạn chế của các giải pháp, Bộ Kế hoạch và Đầu xin ý kiến về các phương án trong giải pháp 2.

<u>3. Chính sách 3:</u> Về giao cho một địa phương quyết định chủ trương đầu tư đối với các dự án dự án liên kết vùng qua địa bàn hai tỉnh và hỗ trợ vốn cho địa phương khác (khác so với khoản 4 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước, cụ thể hóa điểm đ khoản 2 Điều 11 Luật Tổ chức chính quyền địa phương)

3.1. Mục tiêu chính sách

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. 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".

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, cần thiết trình Quốc hội ban hành Nghị quyết giao Thủ tướng Chính phủ quyết định vấn đề liên quan đến phạm vi từ hai đơn vị hành chính cấp tỉnh trở lên trong đầu tư xây dựng đường bộ và cho phép các địa phương sử dụng ngân sách của địa phương mình để hỗ trợ các địa phương khác cùng thực hiện 01 dự án đầu tư trong trường hợp cần thiết.

3.2. Nội dung chính sách

Dự thảo Nghị quyết quy định: *"1. Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương báo cáo Hội đồng nhân dân cùng cấp xem xét, đồng thuận về việc đầu tư thực hiện dự án giao thông đường bộ nằm trên ranh giới, địa giới hành chính giữa các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương. Trong đó, có nội dung giao một Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có tỷ trọng vốn đầu tư lớn hơn làm cơ quan chủ quản hoặc theo thỏa thuận của các địa phương; trách nhiệm của từng địa phương trong việc đầu tư thực hiện dự án. Căn cứ văn bản đồng thuận của các Hội đồng nhân dân cấp tỉnh, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương thống nhất, báo cáo Thủ tướng Chính phủ.*

2. Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định giao một Ủy ban nhân dân cấp tỉnh làm cơ quan chủ quản thực hiện đầu tư dự án.

3. Toàn bộ chi phí xây lắp công trình và các chi phí liên quan sẽ thuộc về dự án thành phần do địa phương được giao làm cơ quan chủ quản chịu trách nhiệm chi trả. Riêng chi phí bồi thường, hỗ trợ, tái định cư được chia thành dự án thành phần do từng địa phương chịu trách nhiệm bố trí vốn thực hiện.

4. Trường hợp cần thiết, Hội đồng nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương có dự án thống nhất việc sử dụng ngân sách địa phương này hỗ trợ địa phương khác lân cận để đầu tư dự án liên kết vùng.

5. Sau khi hoàn thành công trình, các địa phương chịu trách nhiệm quản lý, duy tu, bảo trì đối với phần công trình nằm trên địa bàn mình".

3.3. Giải pháp thực hiện và lý do lựa chọn giải pháp

Việc quy định cho phép Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có tỷ trọng vốn đầu tư lớn hơn hoặc theo thỏa thuận của các địa phương làm cơ quan chủ quản đầu tư là nhằm: Quy định thống nhất Thủ tướng Chính phủ có thẩm quyền giải quyết của cơ quan nhà nước ở trung ương đối với những vấn đề liên quan đến phạm vi từ hai đơn vị hành chính cấp tỉnh trở lên; Tháo gỡ điểm nghẽn thực tế trong quá trình tổ chức thực hiện dự án đầu tư liên kết vùng, đường ven biển, các công trình cầu, hầm qua hai địa phương nhưng không phải là quốc lộ thuộc thẩm quyền quản lý đầu tư của Bộ Giao thông vận tải; Cho phép các địa phương sử dụng ngân sách của địa phương mình để hỗ trợ các địa phương khác cùng thực hiện 01 dự án đầu tư trong trường hợp cần thiết, nhằm tạo sự linh hoạt trong điều hành ngân sách, đảm bảo phát huy tối đa hiệu quả sử dụng vốn; Tiết kiệm thời gian trong tổ chức thực hiện, thuận lợi trong công tác quản lý dự án và giải ngân số vốn đầu tư công đã được Thủ tướng Chính phủ giao.

Trong quá trình thực hiện, Bộ Kế hoạch và Đầu tư nghiên cứu 02 giải pháp sau đây:

(i) Giải pháp 1:

Giữ nguyên theo quy định của pháp luật về giao thông đường bộ, pháp luật PPP hiện hành, sử dụng vốn của nhà đầu tư BOT đang khai thác hoặc Bộ Giao thông vận tải đầu tư các hạng mục bổ sung bằng vốn đầu tư công.

Giữ nguyên theo quy định của pháp luật về giao thông đường bộ hiện hành, địa phương nào sử dụng ngân sách địa phương đầu tư đoạn tuyến hoặc ½ cầu, ½ hầm trên địa bàn địa phương đó.

- Ưu điểm: Không phải điều chỉnh quy định do trách nhiệm chi ngân sách của địa phương nào do địa phương đó chi trả, không ảnh hưởng đến quy định hiện hành.

- Hạn chế: do là 01 dự án đầu tư, nếu tách ra ½ cầu hoặc hầm sẽ không thể tính toán hiệu quả kinh tế, hiệu quả tài chính của dự án. Đồng thời, quy trình thủ tục đầu tư phải tiến hành tại 02 cơ quan khác nhau, dẫn đến kéo dài thời gian và không thuận lợi trong công tác quản lý dự án.

(i) Giải pháp 2:

Dự kiến quy định trong Dự thảo Nghị quyết: *"Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương báo cáo Hội đồng nhân dân cùng cấp xem xét, đồng thuận về việc đầu tư thực hiện dự án giao thông đường bộ nằm trên ranh giới, địa giới hành chính giữa các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương. Trong đó, có nội dung giao một Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có tỷ trọng vốn đầu tư lớn hơn làm cơ quan chủ quản hoặc theo thỏa thuận của các địa phương; trách nhiệm của từng địa phương trong việc đầu tư thực hiện dự án. Căn cứ văn bản đồng thuận của các Hội đồng nhân dân cấp tỉnh, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương thống nhất, báo cáo Thủ tướng Chính phủ. Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định giao một Ủy ban nhân dân cấp tỉnh làm cơ quan chủ quản thực hiện đầu tư dự án.*

- Ưu điểm: Tháo gỡ được nút thắt trong đầu tư xây dựng các dự án giao thông liên kết vùng, tạo cơ chế linh hoạt trong điều hành ngân sách, thuận lợi trong công tác quản lý, đầu tư xây dựng dự án.

- Hạn chế: Các địa phương cần thống nhất được cơ quan chủ quản do đó sẽ chiếm một khoảng thời gian nhất định đối với việc thỏa thuận này.

Qua phân tích ưu điểm, hạn chế của các giải pháp, Bộ Kế hoạch và Đầu xin ý kiến về các phương án trong giải pháp 2.

V. DỰ KIẾN NGUỒN LỰC, ĐIỀU KIỆN BẢO ĐẢM CHO VIỆC THI HÀNH NGHỊ QUYẾT SAU KHI ĐƯỢC THÔNG QUA

1. Dự kiến nguồn lực

Dự thảo Nghị quyết đảm bảo sự thống nhất, đồng bộ về thẩm quyền của cơ quan quản lý nhà nước về nhà ở từ Trung ương tới các cấp địa phương và thực hiện đúng tinh thần Nghị quyết số 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". Cụ thể như sau:

1.1. Dự kiến nguồn lực thực hiện thủ tục hành chính

Các thủ tục hành chính quy định trong dự thảo Nghị quyết được nghiên cứu nhằm đảm bảo sự thống nhất, đồng bộ với các thủ tục hành chính trong các pháp luật có liên quan như các thủ tục được quy định trong Luật PPP, Luật Ngân sách nhà nước, Luật Tổ chức chính quyền địa phương, Luật Đầu tư công và các Nghị định hướng dẫn các Luật này. Vì vậy, cơ bản dự thảo Nghị quyết không quy định các thủ tục mới mà chỉ là Luật hóa các thủ tục đã được quy định để tạo hiệu lực pháp lý cao khi thực hiện.

1.2. Dự kiến nguồn kinh phí để triển khai Nghị quyết

Sau khi Nghị quyết được ban hành, dự kiến kinh phí thực thi được thực hiện lồng ghép trong ngân sách chi thường xuyên của các cơ quan trung ương, địa phương theo quy định của Luật Ngân sách nhà nước. Bao gồm: Kinh phí để xây dựng các văn bản quy định chi tiết, hướng dẫn thi hành Luật; kinh phí tuyên truyền, phổ biến Nghị quyết của các cơ quan trung ương và địa phương; kinh phí thanh tra, kiểm tra, giám sát: được thực hiện lồng ghép trong ngân sách chi thường xuyên của các cơ quan trung ương, địa phương.

1.3. Đánh giá nguồn lực thực hiện Nghị quyết

Với mục tiêu như đã nêu trên, sau khi Nghị quyết được ban hành, các cơ quan quản lý đầu tư xây dựng ở các cấp trung ương và địa phương vẫn thực hiện theo quy định, có thể phát sinh thêm nhân sự ở địa phương để đáp ứng yêu cầu cử nhiệm vụ mới.

2. Các điều kiện đảm bảo thi hành Nghị quyết

2.1. Ban hành các văn bản quy định chi tiết, hướng dẫn thi hành

Sau khi Quốc hội ban hành Nghị quyết, Chính phủ sẽ ban hành Nghị quyết của Chính phủ để triển khai Nghị quyết đầy đủ, đúng tiến độ.

2.2. Tổ chức thực thi Nghị quyết sau khi ban hành

- Tuyên truyền, phổ biến Nghị quyết: Các bộ, cơ quan trung ương và địa phương trong phạm vi chức năng, nhiệm vụ thực hiện phổ biến Nghị quyết kịp thời đến các cơ quan, tổ chức và người dân, giúp nắm bắt pháp luật kịp thời để thực hiện.

- Bảo đảm nguồn lực thực hiện: Được bố trí nguồn kinh phí để thực hiện các quy định trong Nghị quyết, ngoài nguồn kinh phí do ngân sách nhà nước cấp, huy động nguồn lực hợp pháp từ cơ quan, đơn vị và địa phương, hỗ trợ của các tổ chức xã hội, tổ chức quốc tế hoặc lồng ghép vào các chương trình, dự án khác để có nguồn kinh phí bảo đảm cho việc thực hiện Nghị quyết.

- Giám sát, thanh tra, kiểm tra, theo dõi thi hành Nghị quyết: thực hiện công tác giám sát, thanh tra, kiểm tra, theo dõi thi hành Nghị quyết và các văn bản pháp quy phạm pháp luật quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành Nghị quyết.

- Các địa phương khẩn trương kiện toàn tổ chức bộ máy quản lý nhà nước của địa phương, bảo đảm nguồn nhân lực triển khai thực hiện các nhiệm vụ được phân cấp làm cơ quan chủ quản trong Nghị quyết Quốc hội.

3. Về tính tương thích của nội dung chính sách trong đề nghị xây dựng Nghị quyết với Điều ước quốc tế có liên quan mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên

Các chính sách trong đề nghị xây dựng Nghị quyết không thay đổi các điều ước quốc tế có liên quan mà Việt Nam là thành viên. Cụ thể, không thay đổi quy định trong Luật PPP về việc lựa chọn nhà đầu tư: "Việc lựa chọn nhà đầu tư quốc tế được áp dụng đối với tất cả các dự án PPP, trừ trường hợp sau đây: a) Dự án thuộc ngành, nghề chưa được tiếp cận thị trường đối với nhà đầu tư nước ngoài theo quy định của pháp luật về đầu tư; b) Dự án cần bảo đảm yêu cầu về quốc phòng, an ninh quốc gia, bảo vệ bí mật nhà nước.".

VII. THỜI GIAN DỰ KIẾN TRÌNH QUỐC HỘI THÔNG QUA NGHỊ QUYẾT

Căn cứ vào quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật và sự cần thiết và cấp bách của các vấn đề phát sinh trong thực tiễn, Chính phủ dự kiến trình Quốc hội thông qua và ban hành Nghị quyết tại kỳ họp tháng 5 năm 2023.

VIII. ĐỀ XUẤT, KIẾN NGHỊ CỦA CHÍNH PHỦ

Trên cơ sở nội dung báo cáo của Chính phủ về việc xây dựng Nghị quyết nêu trên, Chỉnh phủ trình Ủy ban Thường vụ Quốc hội:

1. Cho ý kiến về quan điểm, đối tượng, phạm vi, nội dung chính sách tại dự thảo Nghị quyết của Quốc hội.

2. Do thời gian xây dựng Nghị quyết gấp, Chính phủ không có đủ điều kiện để thực hiện đầy đủ quy trình theo quy định tại Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật. Để bảo đảm thời điểm trình Quốc hội dự thảo Nghị quyết theo tiến độ đã đề ra (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 để giải quyết những vấn đề phát sinh trong thực tiễn.

Xin gửi kèm theo:

(1) Báo cáo đánh giá tác động chính sách;

(2) Báo cáo đánh giá thực trạng quan hệ xã hội;

(3) Dự thảo Nghị quyết Quốc hội;

(4) Bản tổng hợp, giải trình, tiếp thu ý kiến của bộ, ngành và ý kiến của các cơ quan, tổ chức khác; bản chụp ý kiến góp ý;

(5) Báo cáo thẩm định đề nghị xây dựng Nghị quyết của Bộ Tư pháp;

(6) Báo cáo giải trình, tiếp thu ý kiến thẩm định của Bộ Tư pháp.

Trên đây là nội dung Tờ trình của Chính phủ về 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.

Chính phủ kính báo cáo Ủy ban thường vụ Quốc hội xem xét, quyết định./.

Nơi nhận:
- Như trên;
- Thủ tướng Chính phủ;
- Các Phó Thủ tướng Chính phủ;
- Ủy ban Kinh tế của Quốc hội;
- Ủy ban Pháp luật của Quốc hội;
- Các Bộ: TP, GTVT, XD, TC, NV;
- Văn phòng Chính phủ: BTCN, các PCN, các Vụ: KTTH, TH, QHĐP, TKBT;
- Lưu: VT, KTTH.

TM. CHÍNH PHỦ
TUQ. THỦ TƯỚNG
BỘ TRƯỞNG
BỘ KẾ HOẠCH VÀ ĐẦU TƯ

Nguyễn Chí Dũng