

Số: **3396** /BKHĐT-PTHTĐT

Hà Nội, ngày **05** tháng 5 năm 2023

V/v thẩm định hồ sơ 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

HÓA TỐC

Đến trước.....ngày.....

Kính gửi: Bộ Tư pháp

Tại điểm b khoản 2 Mục I Nghị quyết số 31/NQ-CP ngày 07/3/2023 về phiên họp thường kỳ tháng 02/2023, Chính phủ 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 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".

Tại Nghị quyết số 69/NQ-CP ngày 05/5/2023, Chính phủ đã thông qua 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 (Nghị quyết của Quốc hội).

Thực hiện quy định tại Điều 58, Điều 59 của Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2015 (sửa đổi, bổ sung năm 2020), Bộ Kế hoạch và Đầu tư gửi Bộ Tư pháp hồ sơ để thẩm định theo quy định bao gồm:

- (1) Dự thảo Tờ trình của Chính phủ về dự thảo Nghị quyết của Quốc hội;
- (2) Dự thảo Nghị quyết của Quốc hội;
- (3) Báo cáo rà soát các văn bản pháp luật liên quan đến dự thảo Nghị quyết của Quốc hội;
- (4) Bảng tổng hợp tiếp thu, giải trình ý kiến của các bộ, cơ quan trung ương và địa phương;
- (5) Báo cáo đánh giá tác động của chính sách và bản chụp ý kiến góp ý của các bộ, cơ quan ngang bộ;
- (6) Nghị quyết số 69/NQ-CP ngày 05/5/2023 của Chính phủ thông qua Đề nghị xây dựng Nghị quyết của Quốc hội;
- (7) Văn bản số 3352/BKHĐT-PTHTĐT ngày 04/5/2023 tiếp thu, giải trình ý kiến của Thành viên Chính phủ

Do tiến độ rất gấp, để kịp thời gian báo cáo Chính phủ, Quốc hội, đề nghị Bộ Tư pháp xem xét, sớm thẩm định hồ sơ xây dựng Nghị quyết của Quốc hội để đảm bảo các hồ sơ, tài liệu đáp ứng đủ điều kiện theo quy định.

Trân trọng cảm ơn sự phối hợp của Quý Bộ. / 

Nơi nhận:

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

KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG

Đỗ Thành Trung

CHÍNH PHỦ

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

Số: /TTr-CP

Hà Nội, ngày tháng 5 năm 2023

TỜ TRÌNH

Dự thảo 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

(kèm theo văn bản số 3396/BKHĐT-PHTHTĐT ngày 05/5/2023)

Kính gửi:

- Quốc hội;
- Ủy ban Thường vụ Quốc hội.

Tại Nghị quyết số 16/2021/QH15 ngày 27/7/2021 về kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2021-2025, Quốc hội đã đề ra nhiệm vụ, giải pháp 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 12/11/2021 về kế hoạch cơ cấu lại nền kinh tế giai đoạn 2021-2025, Quốc hội đã 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 12/4/2022 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.

Thực hiện quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, nhằm đáp ứng ngay yêu cầu của thực tiễn, Chính phủ báo cáo Quốc hội, 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 CẢN THIẾT PHẢI BAN HÀNH

1. Vai trò và ý nghĩa của đường bộ

Kết cấu hạ tầng giao thông vận tải 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. Trong đó, giao thông vận tải đường bộ là lĩnh vực trọng yếu của quá trình phân phối và lưu thông hàng hóa, giúp các hoạt động sản xuất, kinh doanh, giao thương, vận chuyển... diễn ra thuận lợi, linh hoạt và liên tục.

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 16/01/2012 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. Hệ thống quốc lộ cơ bản đã hoàn thiện, gồm các trục dọc, trục ngang, trục hướng tâm cũng như hệ thống đường vành đai, 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. Nhiều công trình trọng điểm, hiện đại đã được 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, La Sơn - Túy Loan, Đà Nẵng - Quảng Ngãi, thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây¹, các hầm Đèo Cả, Hải Vân, Cù Mông, các cầu lớn vượt sông, biển như cầu Tân Vũ - Lạch Huyện, Bạch Đằng, Nhật Tân, Cao Lãnh, Vàm Cống... đến nay đã phát huy hiệu quả đầu tư, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của khu vực có tuyến đi qua.

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

Bên cạnh những kết quả đạt được như trên, quá trình triển khai áp dụng các quy định của pháp luật (các Luật: Giao thông đường bộ, Đầu tư công, Ngân sách nhà nước, Đầu tư PPP, Xây dựng, 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 hóa và sử dụng hiệu quả các nguồn vốn ngân sách nhà nước từ Trung ương đến địa phương cũng như nguồn lực tài chính từ khu vực tư nhân, các tổ chức tín dụng, 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 50% tổng mức đầu tư dự án PPP². Hiện nay, có một số dự án đang chuẩn bị đầu tư triển khai giai đoạn tới nhằm tạo động lực phát triển kinh tế - xã hội cho vùng,

¹ Đến nay, cả nước đã đưa vào khai thác 1.417km; đang xây dựng 1.383km; đang chuẩn bị đầu tư, khởi công trong giai đoạn 2021-2025 khoảng 1.258km; đang lập chủ trương đầu tư (chưa bố trí được nguồn vốn) khoảng 928km.

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 trình tạm) không quá 50% tổng mức đầu tư của dự án.

miền khó khăn, có nhu cầu vận tải giai đoạn đầu chưa cao; 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 PPP 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 và thuận lợi trong việc thu hút vốn đầu tư ngoài ngân sách nhà nước theo phương thức PPP, trong các trường hợp dự án đi qua địa bàn khó khăn, đặc biệt khó khăn và đi qua khu vực có nhu cầu giải phóng mặt bằng chiếm tỷ lệ lớn trong tổng mức đầu tư, cần có sự tham gia vốn nhà nước nhiều hơn 50% tổng mức đầu tư dự án.

Hai là, về thẩm quyền đầu tư dự án quốc lộ, cao tốc qua các địa phương

Thực hiện Nghị quyết đại hội Đảng toàn quốc lần thứ XIII về 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 bàn³. Bên cạnh đó, Quyết định⁴ phê duyệt quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã nêu 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*".

Thực tế hiện nay, nhiều địa phương có văn bản đề xuất cấp có thẩm quyền cho phép được giao làm cơ quan chủ quản 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 dựng⁵, 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 nước⁶, 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

³ Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định số 17/2022/QĐ-TTg ngày 28/7/2022 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 1 Mục 1 Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ.

⁵ 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".

⁶ 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".

vốn thực hiện⁷. Đối với các tuyến đường cao tốc, việc quản lý đầu tư xây dựng thuộc thẩm quyền của Bộ Giao thông vận tải theo quy định tại Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24/02/2010 của Chính phủ⁸. 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 đầu tư quốc lộ, cao tốc thuộc nhiệm vụ chi của ngân sách Trung ương.

Ba là, về các dự án giao thông đường bộ qua nhiều địa phương 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 khác⁹. 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 khác¹⁰.

Hiện nay, một số địa phương đề xuất dự án giao thông đường bộ qua nhiều địa phương (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. Tuy nhiên, các quy định nêu trên không cho phép 01 địa phương quyết định chủ trương đầu tư và bố trí vốn cho các dự án địa qua địa bàn của địa phương khác. 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... Để giải quyết vấn đề này một cách toàn diện, tránh việc phải giải quyết từng trường hợp cụ thể, cần có quy định chung để tháo gỡ vướng mắc nêu trên.

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

3.1. Cơ sở chính trị

Việc nghiên cứu, xây dựng Nghị quyết của Quốc hội căn cứ trên cơ sở chủ trương, đường lối của Đảng, Nhà nước liên quan đến phát triển kết cấu hạ tầng cũng như quan điểm chỉ đạo về phân cấp, phân quyền, thu hút, sử dụng nguồn lực hiệu quả và xử lý các vấn đề liên kết vùng, cụ thể như sau:

- Nghị quyết số 18-NQ/TW ngày 25/01/2017 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 xác định *"Những việc đã rõ, cần thực hiện thì thực hiện ngay; những việc mới,*

⁷ Khoản 5 Điều 17 Luật Đầu tư công quy định: "Người đứng đầu Bộ, cơ quan trung ương quyết định chủ trương đầu tư dự án nhóm B, nhóm C sử dụng vốn đầu tư công do cơ quan, tổ chức mình quản lý, trừ dự án quy định tại khoản 4 Điều này". Khoản 4 Điều 4 quy định thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư của Thủ tướng Chính phủ.

⁸ Khoản 1 Điều 31 Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24/02/2010 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

⁹ 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...".

¹⁰ Điểm đ khoản 2 Điều 11 Luật Tổ chức chính quyền địa phương số 77/2015/QH13.

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 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 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 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 ương¹¹, 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 phương hướng phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm an ninh quốc phòng, an ninh đến năm 2030, tầm nhìn 2045 của 06 vùng¹² đã đề ra các giải pháp về huy động nguồn lực, phân cấp, phân quyền, xử lý các vấn đề liên kết vùng..., trong đó:

+ Vùng Miền núi phía Bắc: *"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: *"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: *"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: *"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: *"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*

¹¹ Kết luận số 20-KL/TW ngày 16/10/2021 của Ban Chấp hành Trung ương về kinh tế - xã hội năm 2021-2022.

¹² Các Nghị quyết của Bộ Chính trị: Nghị quyết số 11-NQ/TW ngày 08/02/2022 về vùng Miền núi phía Bắc; số 30-NQ/TW ngày 23/11/2022 về vùng Đồng bằng sông Hồng; số 26-NQ/TW ngày 03/11/2022 về vùng Bắc Trung Bộ và duyên hải miền Trung; số 23-NQ/TW ngày 06/10/2022 về vùng Tây Nguyên; số 24-NQ/TW ngày 07/10/2022 về vùng Đông Nam Bộ; số 13-NQ/TW ngày 02/4/2022 về vùng Đồng bằng sông Cửu Long.

trình giao thông đường bộ, đường sắt, hàng không để phát huy tinh thần chủ động 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: *"Khơi thông, huy động và sử dụng hiệu quả nguồn lực cho phát triển kết cấu hạ tầng, nhất là dưới hình thức PPP gắn với đẩy mạnh phân cấp, phân quyền cho chính quyền địa phương".*

- Đặc biệt, Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 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: **"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

a) Thời gian trước đây

Trên thực tế, trước đây một số địa phương đã báo cáo cấp có thẩm quyền cho phép địa phương đầu tư các dự án đường bộ cao tốc, cảng hàng không quốc tế như: Lạng Sơn (cao tốc Bắc Giang - Lạng Sơn), Quảng Ninh (cầu Bạch Đằng, cao tốc Hạ Long - Vân Đồn - Móng Cái, sân bay quốc tế Vân Đồn), Ninh Bình (cao tốc Cao Bồ - Mai Sơn), Tiền Giang (cao tốc Trung Lương - Mỹ Thuận)... bằng nguồn vốn ngân sách nhà nước và huy động tư nhân đầu tư theo phương thức PPP.

Các công trình đường bộ cao tốc và cảng hàng không đóng vai trò rất quan trọng trong việc kết nối vùng miền, kết nối quốc gia và quốc tế. Hiện nay, sau khi đưa vào khai thác sử dụng, các dự án giao cho địa phương là cơ quan chủ quản/cơ quan có thẩm quyền đầu tư đã phát huy hiệu quả, góp phần tích cực trong việc phát triển kinh tế - xã hội khu vực có tuyến đi qua nói riêng và cả nước nói chung.

Tại các Nghị quyết về chủ trương đầu tư các dự án quan trọng quốc gia đầu tư xây dựng các tuyến 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 cũng đã giao Chính phủ thực hiện chính sách phân cấp cho các địa phương làm cơ quan chủ quản, sử dụng đa dạng các nguồn vốn của Trung ương, địa phương và huy động tư nhân trong cùng một dự án đầu tư. Trên cơ sở chính sách tài khóa, tiền tệ hỗ trợ Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội của Quốc hội, Thủ tướng Chính phủ đã quyết định phân cấp cho Ủy ban nhân dân cấp tỉnh của 14 địa phương thực hiện các đoạn tuyến cao tốc theo hình thức đầu tư công qua địa bàn¹³; Đến nay, các địa phương được giao

¹³ Nghị quyết số 43/2022/QH15 ngày 11/02/2022 của Quốc hội về chính sách tài khóa, tiền tệ hỗ trợ Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội.

làm cơ quan chủ quản các dự án này đang tích cực chuẩn bị đầu tư và bước đầu phát huy hiệu quả của chính sách phân cấp, phân quyền.

b) Thời gian gần đây, các địa phương tiếp tục báo cáo cấp có thẩm quyền xem xét, tháo gỡ vướng mắc cho các dự án, cụ thể như sau:

- Trong quá trình chuẩn bị đầu tư các dự án đường bộ, cầu đường bộ theo phương thức PPP, một số địa phương đề xuất phần tham gia của nhà nước đúng bằng 50% tổng mức đầu tư (cao tốc Đồng Đăng - Trà Lĩnh, cao tốc Cam Lộ - Lao Bảo, cầu Đình Khao nối hai tỉnh Bến Tre và Vĩnh Long) hoặc cao hơn 50% tổng mức đầu tư (vành đai 4 thành phố Hồ Chí Minh đoạn qua Đồng Nai).

Một số địa phương tiếp tục đề xuất được làm cơ quan chủ quản đầu tư các dự án thuộc thẩm quyền của Bộ Giao thông vận tải như: quốc lộ 56 tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, quốc lộ 80 tỉnh Kiên Giang, quốc lộ 54 tỉnh Vĩnh Long, các cao tốc: Mộc Châu - Sơn La, Bắc Ninh - Nội Bài đoạn qua địa phận tỉnh Bắc Ninh, Tuyên Quang - Phú Thọ giai đoạn 2, Tuyên Quang - Hà Giang - Thanh Thủy, Ninh Bình - Nam Định - Thái Bình - Hải Phòng đoạn qua thành phố Hải Phòng, Ninh Bình...

Ngoài ra, có một số địa phương đề xuất dự án giao thông đường bộ qua nhiều địa phương, trong đó có các hạng mục cầu, hầm đi qua địa bàn hai địa phương và kiến nghị giao cho 01 địa phương là cơ quan chủ quản đầu tư cả dự án (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...)¹⁴; các dự án đường ven biển, cầu kết nối 02 địa phương tại khu vực đồng bằng sông Cửu Long tại các tỉnh Bến Tre, Trà Vinh, Cần Thơ, Đồng Tháp... sử dụng vốn vay ODA và vốn vay ưu đãi nước ngoài.

4. Về thẩm quyền ban hành chính sách

Để giải quyết các vướng mắc nêu tại Mục I.2, đòi hỏi phải sửa đổi, bổ sung đồng thời nhiều văn bản Luật để tạo hành lang pháp lý 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. Hiện nay, Chính phủ đã giao Bộ Giao thông vận tải nghiên cứu sửa đổi Luật Giao thông đường bộ, Bộ Tài chính nghiên cứu sửa đổi Luật Ngân sách nhà nước... Tuy nhiên, việc sửa đổi các Luật này đòi hỏi nhiều thời gian để tổng kết, xác định vấn đề bất cập, đánh giá tác động chính sách, đồng thời phạm vi điều chỉnh, sửa đổi gồm nhiều nội dung, không phải chỉ cho mỗi lĩnh vực giao thông đường bộ.

Do yêu cầu thực tiễn cần phải tháo gỡ kịp thời các vướng mắc, bất cập trong đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ, tại Nghị quyết số 31/NQ-CP ngày 07/3/2023 về phiên họp thường kỳ Chính phủ tháng 02/2023, Chính phủ giao Bộ Kế hoạch và Đầu tư: "*Chủ trì, phối hợp với Bộ Tư pháp, Bộ Giao thông*

¹⁴ Thủ tướng Chính phủ đã có các quyết định giao cho 01 địa phương là cơ quan chủ quản đầu tư các dự án qua địa bàn 02 địa phương.

vận tải và các cơ quan liên quan đề xuất Chính phủ trong tháng 3 năm 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 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".

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 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 hành¹⁵.

Vì vậy, nhằm cụ thể hóa các chủ trương của Đảng 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; đồng thời trên cơ sở chính trị, thực tiễn, ý kiến của các Bộ, địa phương, ý kiến thẩm định của Bộ Tư pháp và căn cứ quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Chính phủ trình Quốc hội ban hành Nghị quyết 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 theo trình tự, thủ tục rút gọn của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật¹⁶. Sau thời gian thí điểm, Chính phủ sẽ chỉ đạo tổng kết, đánh giá làm cơ sở để hoàn thiện các luật có liên quan trình Quốc hội xem xét, quyết định.

II. 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 giao thông 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 năm 2013, phù hợp với các chiến lược, phương hướng, nghị quyết, kết luận của Ban chấp hành Trung ương Đảng, Nghị

¹⁵ 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.

¹⁶ Trình tự, 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".

quyết của Bộ Chính trị về phương hướng phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm an ninh quốc phòng, an ninh 06 vùng đến năm 2030, tầm nhìn 2045.

(2) Không làm cản trở việc thực hiện các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

(3) Áp dụng riêng cho đối tượng duy nhất là các dự án đầu tư xây dựng đường bộ, thời gian thí điểm là 03 năm.

(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.

III. QUÁ TRÌNH XÂY DỰNG NGHỊ QUYẾT

Tại các Nghị quyết số 31/NQ-CP ngày 07/3/2023 về phiên họp thường kỳ Chính phủ tháng 02/2023 và Nghị quyết số 46/NQ-CP ngày 31/3/2023 về phiên họp chuyên đề về xây dựng pháp luật tháng 3/2023, Chính phủ giao Bộ Kế hoạch và Đầu tư chủ trì, phối hợp với các bộ, địa phương xây dựng dự thảo Nghị quyết của Quốc hội. Đến nay, dự thảo Nghị quyết của Quốc hội đã được xây dựng theo đúng trình tự của Luật Ban hành văn bản pháp luật.

Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 69/NQ-CP ngày 05/5/2023 thông qua 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 và đã có Tờ trình số...../TTr-CP ngày/5/2023 trình Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét, bổ sung vào chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2023.

Trên cơ sở ý kiến Thành viên Chính phủ, Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số/NQ-CP ngày/5/2023 thông qua Dự thảo 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 và giao Bộ trưởng Bộ Kế hoạch và Đầu tư thừa ủy quyền của Thủ tướng Chính phủ, thay mặt Chính phủ ký Tờ trình của Chính phủ về dự thảo Nghị quyết của Quốc hội trình Ủy ban Thường vụ Quốc hội, Quốc hội xem xét thông qua tại Kỳ họp thứ 5, Quốc hội khóa XV (tháng 5/2023) theo trình tự, thủ tục rút gọn tại một kỳ họp Quốc hội.

IV. BỐ CỤC CỦA DỰ THẢO NGHỊ QUYẾT

Dự thảo Nghị quyết của Quốc hội được bố cục thành 8 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 dự án PPP.
- Điều 4. Về thẩm quyền đầu tư dự án quốc lộ, cao tốc qua các địa phương.
- Điều 5. Về các dự án giao thông đường bộ qua nhiều địa phương.
- Điều 6. Tổ chức thực hiện.
- Điều 7. Hiệu lực thi hành.
- Điều 8. Quy định chuyển tiếp.

V. NỘI DUNG CƠ BẢN CỦA NGHỊ QUYẾT

1. Về tên gọi của Nghị quyết

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.

2. Về phạm vi điều chỉnh (Điều 1)

Nghị quyết này quy định một số cơ chế, chính sách thí điểm để tháo gỡ vướng mắc về tỷ lệ vốn nhà nước trong dự án PPP, phân cấp thẩm quyền đầu tư và nhiệm vụ chi ngân sách nhà nước các cấp tại một số luật liên quan đến đầu tư xây dựng các công trình giao thông đường bộ.

3. Đối tượng áp dụng (Điều 2)

Đối tượng áp dụng là các bộ, ngành, Hội đồng nhân dân cấp tỉnh và Ủy ban nhân dân cấp tỉnh; các 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.

4. Về các cơ chế, chính sách đề nghị Quốc hội thí điểm

Tại Dự thảo Nghị quyết này, Chính phủ trình Ủy ban Thường vụ Quốc hội, Quốc hội quy định thí điểm 03 chính sách về: (i) tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP; (ii) 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 đi qua các địa phương và (iii) giao cho một địa phương quyết định chủ trương đầu tư đối với các dự án giao thông đường bộ qua nhiều địa phương và sử dụng ngân sách của địa phương này hỗ trợ vốn cho địa phương khác, thuộc thẩm quyền của Quốc hội khác với quy định hiện hành hoặc chưa có quy định tại các văn bản quy phạm pháp luật, cụ thể như sau:

4.1. 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)

Dự kiến quy định trong Dự thảo Nghị quyết về tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP: *Đối với các dự án giao thông đường bộ đi qua địa bàn kinh tế - xã hội khó khăn, đặc biệt khó khăn và các dự án đi qua đô thị loại III trở lên, tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP không bao gồm chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ, tái định cư.*

Nguồn vốn tham gia của Nhà nước trong dự án PPP về bản chất là mang tính hỗ trợ dự án, là "vốn môi" 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 tư¹⁷. Tuy nhiên, trên thực tế hiện nay, có một số dự án giao thông đường bộ đang được chuẩn bị đầu tư nhằm tạo động lực phát triển kinh tế - xã hội tại vùng, miền khó khăn, 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 nhiều¹⁸, 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.

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 khăn¹⁹, 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 cho doanh nghiệp, người dân;

- 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.

Do vậy, cần thiết phải tháo gỡ vướng mắc nêu trên 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.

4.2. Chính sách 2: 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,

¹⁷ 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...".

¹⁸ Tỷ lệ chi phí giải phóng mặt bằng/tổng mức đầu tư của các cao tốc đang triển khai là: Cam Lâm - Vĩnh Hào 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%; các cao tốc đang nghiên cứu là: 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%.

¹⁹ 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.

cao tốc đi qua các địa phương (khác so với quy định tại khoản 9 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước và khoản 3 Điều 48 Luật Giao thông đường bộ)

Dự kiến quy định trong Dự thảo Nghị quyết về việc cho phép Thủ tướng Chính phủ căn cứ trên Nghị quyết của Hội đồng nhân dân tỉnh và ý kiến của Bộ Giao thông vận tải để quyết định giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh làm cơ quan chủ quản đầu tư các dự án quốc lộ, cao tốc đi qua địa phương mình: *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 Nghị quyết của Hội đồng nhân dân cấp tỉnh về vấn đề nêu trên, 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; 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) làm cơ quan chủ quản đầu tư các dự án quốc lộ, cao tốc đi qua địa phương mình.*

Dự thảo Nghị quyết cũng quy định về trình tự, thủ tục triển khai đầu tư, bàn giao quản lý tài sản sau đầu tư và quyết toán dự án đầu tư xây dựng đường bộ đã phân cấp cho Ủy ban nhân dân các tỉnh làm cơ quan chủ quản: *Các địa phương được phân cấp thực hiện thủ tục quyết định chủ trương đầu tư, quyết định đầu tư và triển khai thực hiện dự án theo quy định của pháp luật về đầu tư công, xây dựng, các quy định pháp luật khác có liên quan và có cơ chế kiểm tra, giám sát, thanh tra bảo đảm không để xảy ra việc trục lợi chính sách, lợi ích nhóm, thất thoát, lãng phí; Về việc quản lý tài sản sau đầu tư: a) Đối với các công trình thuộc trung ương quản lý: sau khi hoàn thành xây dựng, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh bàn giao công trình cho Bộ Giao thông vận tải quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì theo quy định của pháp luật về xây dựng và các quy định khác có liên quan. b) Đối với các công trình thuộc địa phương quản lý: địa phương quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì theo quy định của pháp luật về xây dựng và các quy định khác có liên quan; Việc quyết toán các dự án sau khi hoàn thành được nghiệm thu bàn giao đưa vào sử dụng được thực hiện theo quy định hiện hành".*

Quy định tại khoản 9 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước 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 quốc lộ, cao tốc thuộc thẩm quyền đầu tư của Bộ Giao thông vận tải.

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, đầu

nổi 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, giảm trách nhiệm của các bên liên quan...

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 như nội dung dự thảo Nghị quyết, khác so với Luật Giao thông đường bộ và Luật Ngân sách nhà nước là cần thiết nhằm đáp ứng yêu cầu của thực tiễn.

4.3. Chính sách 3: Về giao cho một địa phương quyết định chủ trương đầu tư đối với các dự án giao thông đường bộ qua nhiều địa phương và sử dụng ngân sách của địa phương này 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)

Dự kiến quy định trong Dự thảo Nghị quyết nội dung cho phép 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 giao thông đường bộ qua nhiều địa phương: 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. 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 Nghị quyết của 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.

Dự thảo Nghị quyết cũng quy định việc các địa phương được hỗ trợ ngân sách cho nhau để cùng thực hiện 01 dự án đầu tư và việc bàn giao quản lý tài sản sau đầu tư và quyết toán dự án đầu tư xây dựng đường bộ: 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 để đầu tư dự án; Sau khi hoàn thành công trình, các địa phương chịu trách nhiệm quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì đối với phần công trình nằm trên địa bàn mình hoặc thỏa thuận thống nhất phương án quản lý, khai thác, duy tu, bảo trì bảo đảm hiệu quả đầu tư dự án; Việc quyết toán các dự án sau khi hoàn thành được nghiệm thu bàn giao đưa vào sử dụng được thực hiện theo quy định hiện hành.

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 nhiều địa phương; cơ sở pháp lý liên quan đến phân cấp trách nhiệm đầu tư xây dựng đối với tuyến đường tỉnh liên vùng, qua nhiều địa phương sử dụng vốn đầu tư công chưa được quy định rõ trong các văn bản quy phạm pháp luật về giao thông đường bộ. 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.

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 lên²⁰;

- 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;

- 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.

Do đó, để thống nhất, nâng cao hiệu lực quản lý nhà nước, tháo gỡ kịp thời vướng mắc trong thực tiễn, cần thiết trình Quốc hội ban hành Nghị quyết thí điểm 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 công trình giao thông đường bộ qua nhiều địa phương và cho phép 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.

5. Về Tổ chức thực hiện và giám sát (Điều 6)

Dự thảo Nghị quyết quy định về tổ chức thực hiện của các cơ quan thuộc Chính phủ, các địa phương, các cơ quan của Quốc hội và các cơ quan chức năng khác: *Chính phủ, trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm: Tổ chức thực hiện Nghị quyết này và chỉ đạo các cơ quan liên quan phối hợp với Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Giao thông vận tải, Bộ Tài chính, các cơ quan trung ương và địa phương triển khai thực hiện; giao Bộ Giao thông vận tải, các địa phương sơ kết, tổng kết việc thực hiện Nghị quyết này để báo cáo Quốc hội sửa đổi các quy định tại một số luật liên quan đến đầu tư xây dựng đường bộ trong*

²⁰ Khoản 1 Điều 25 Luật Tổ chức Chính phủ quy định về nhiệm vụ và quyền hạn của Chính phủ đối với chính quyền địa phương: "Thực hiện việc phân cấp, phân quyền cho chính quyền địa phương theo quy định tại các luật, nghị quyết của Quốc hội, pháp lệnh, nghị quyết của Ủy ban thường vụ Quốc hội. Trên cơ sở bảo đảm sự quản lý thống nhất của trung ương, Chính phủ phân cấp cho chính quyền địa phương quyết định hoặc thực hiện một số nhiệm vụ quản lý nhà nước thuộc ngành, lĩnh vực trên địa bàn quản lý phù hợp với điều kiện và khả năng của chính quyền địa phương".

Tại khoản 4 Điều 3 Nghị định số 39/2022/NĐ-CP ngày 18/6/2022 của Chính phủ ban hành quy chế làm việc của Chính phủ quy định: "Chính phủ phân công Thủ tướng Chính phủ thay mặt Chính phủ xem xét, quyết định những vấn đề cấp bách cần phải xử lý gấp thuộc thẩm quyền của Chính phủ hoặc những vấn đề đã được Chính phủ thống nhất về chủ trương, nguyên tắc. Thủ tướng Chính phủ báo cáo hoặc giao Phó Thủ tướng Chính phủ, Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang bộ thay mặt Thủ tướng Chính phủ báo cáo tại phiên họp Chính phủ gần nhất về những vấn đề đã quyết định".

giai đoạn tiếp theo; Ủy ban nhân dân các tỉnh được phân cấp hoặc được giao làm cơ quan chủ quản thực hiện theo chức năng, nhiệm vụ được giao tại Luật Xây dựng và các quy định khác có liên quan; thực hiện chức năng, nhiệm vụ của cơ quan được phân cấp và cơ chế kiểm tra, giám sát, thanh tra bảo đảm không để xảy ra việc trục lợi chính sách, lợi ích nhóm, thất thoát, lãng phí; Ủy ban Thường vụ Quốc hội, Hội đồng Dân tộc và các Ủy ban của Quốc hội, các Đoàn đại biểu Quốc hội, đại biểu Quốc hội, Hội đồng nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương, Mặt trận Tổ quốc Việt Nam và các tổ chức thành viên, trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình, giám sát việc thực hiện Nghị quyết này".

6. Về hiệu lực thi hành (Điều 7)

Dự thảo Nghị quyết quy định: Nghị quyết này có hiệu lực thi hành từ ngày ký ban hành và được thực hiện trong thời gian 03 năm.

7. Về điều khoản chuyển tiếp (Điều 8)

Dự thảo Nghị quyết quy định: Các dự án đã được Thủ tướng Chính phủ đồng ý về nguyên tắc cho phép Ủy ban nhân dân các tỉnh làm cơ quan chủ quản bằng văn bản hoặc đã được Thủ tướng Chính phủ giao kế hoạch vốn trước thời điểm Nghị quyết này có hiệu lực thì được tiếp tục thực hiện theo các văn bản đó; Trường hợp có quy định khác nhau về cùng một vấn đề giữa Nghị quyết này với luật, nghị quyết khác của Quốc hội thì áp dụng theo quy định của Nghị quyết này. Trường hợp văn bản quy phạm pháp luật ban hành sau ngày Nghị quyết này có hiệu lực thi hành thì áp dụng theo quy định của văn bản đó.

VI. KIẾN NGHỊ CỦA CHÍNH PHỦ

Chính phủ gửi kèm theo Tờ trình này các tài liệu theo quy định tại Điều 58, Điều 59 của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật gồm (dự thảo Nghị quyết của Quốc hội không có tác động về thủ tục hành chính và lồng ghép vấn đề bình đẳng giới):

- (1) Báo cáo đánh giá tác động chính sách;
- (2) Báo cáo đánh giá thực trạng quan hệ xã hội;
- (3) 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;
- (4) Báo cáo thẩm định đề nghị xây dựng Nghị quyết của Bộ Tư pháp;
- (5) Báo cáo giải trình, tiếp thu ý kiến thẩm định của Bộ Tư pháp;
- (6) Báo cáo giải trình, tiếp thu ý kiến Thành viên Chính phủ;
- (7) Nghị quyết của Chính phủ thông qua Đề nghị xây dựng Nghị quyết của Quốc hội;
- (8) Báo cáo thẩm định dự thảo Nghị quyết của Bộ Tư pháp;
- (9) Nghị quyết của Chính phủ thông qua dự thảo Nghị quyết của Quốc hội.
- (10) Dự thảo Nghị quyết Quốc hội;

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 trình Ủy ban Thường vụ Quốc hội, Quốc hội xem xét, cho ý kiến về dự thảo Nghị quyết để xem xét, thông qua tại Kỳ họp thứ 5, Quốc hội khóa XV theo quy trình thủ tục rút gọn, thông qua tại một kỳ họp./.

Nơi nhận:

- Như trên (100 bản);
- Thủ tướng Chính phủ; các Phó Thủ tướng Chính phủ;
- Các Ủy ban của Quốc hội: Kinh tế, Tài chính - Ngân sách, Pháp luật;
- Văn phòng Quốc hội;
- Các Bộ: KHĐT, TP, GTVT, XD, TC, NG, NV;
- Văn phòng Chính phủ: BTCN, các PCN, các Vụ: KTTH, TH, QHĐP, TKBT;
- Lưu: VT, KTTH.

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

Nguyễn Chí Dũng

QUỐC HỘI

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Nghị quyết số: /2023/QH15

Hà Nội, ngày... thángnăm ...

DỰ THẢO (tiếp thu ý kiến Thành viên Chính phủ)

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



(kèm theo văn bản số 3396/BKHĐT-PTHTĐT ngày 05/5/2023)

QUỐC HỘI

Căn cứ Hiến pháp nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam;

Căn cứ Luật Tổ chức Quốc hội số 57/2014/QH13 đã được sửa đổi, bổ sung một số điều theo Luật số 65/2020/QH14;

Căn cứ Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật số 80/2015/QH13, được sửa đổi, bổ sung tại Luật số 63/2020/QH14;

Căn cứ Luật Giao thông đường bộ số 23/2008/QH12;

Căn cứ Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư số 64/2020/QH14;

Căn cứ Luật Đầu tư công số 39/2019/QH14;

Căn cứ Luật Ngân sách nhà nước số 83/2015/QH13;

Căn cứ Luật Tổ chức chính quyền địa phương số 77/2015/QH13;

Trên cơ sở xem xét Tờ trình số/TTr-CP ngày tháng năm 2023 của Chính phủ, Báo cáo thẩm tra số /BC-UBKT15 ngày tháng năm 2023 của Ủy ban Kinh tế, Báo cáo tiếp thu, giải trình số /BC-UBTVQH15 ngày tháng năm 2023 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội và ý kiến của các đại biểu Quốc hội;

QUYẾT NGHỊ:

Điều 1. Phạm vi điều chỉnh

Nghị quyết này quy định một số cơ chế, chính sách thí điểm để tháo gỡ vướng mắc về tỷ lệ vốn nhà nước trong dự án PPP, phân cấp thẩm quyền đầu tư và nhiệm vụ chi ngân sách nhà nước các cấp tại một số luật liên quan đến đầu tư xây dựng các công trình giao thông đường bộ.

Điều 2. Đối tượng áp dụng

1. Các Bộ, ngành, Hội đồng nhân dân cấp tỉnh và Ủy ban nhân dân cấp tỉnh.
2. 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.

Điều 3. Về tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP

Đối với các dự án giao thông đường bộ đi qua địa bàn kinh tế - xã hội khó khăn, **đặc biệt khó khăn** và các dự án đi qua đô thị loại III **trở lên**, tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP không bao gồm chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ, tái định cư.

Điều 4. Về thẩm quyền đầu tư dự án quốc lộ, cao tốc đi qua các địa phương

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 Nghị quyết của Hội đồng nhân dân cấp tỉnh về vấn đề nêu trên, 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) làm cơ quan chủ quản đầu tư các dự án quốc lộ, cao tốc đi qua địa phương mình.

3. Các địa phương được phân cấp thực hiện thủ tục quyết định chủ trương đầu tư, quyết định đầu tư và triển khai thực hiện dự án theo quy định của pháp luật về đầu tư công, xây dựng, các quy định pháp luật khác có liên quan và có cơ chế kiểm tra, giám sát, thanh tra bảo đảm không để xảy ra việc trục lợi chính sách, lợi ích nhóm, thất thoát, lãng phí.

4. Về việc quản lý tài sản sau đầu tư:

a) Đối với các công trình thuộc trung ương quản lý: sau khi hoàn thành xây dựng, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh bàn giao công trình cho Bộ Giao thông vận tải quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì theo quy định của pháp luật về xây dựng và các quy định khác có liên quan.

b) Đối với các công trình thuộc địa phương quản lý: địa phương quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì theo quy định của pháp luật về xây dựng và các quy định khác có liên quan.

5. Việc quyết toán các dự án sau khi hoàn thành được nghiệm thu bàn giao đưa vào sử dụng được thực hiện theo quy định hiện hành.

Điều 5. Về các dự án giao thông đường bộ qua nhiều địa phương

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. 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 Nghị quyết của 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. 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 để đầu tư dự án.

4. Sau khi hoàn thành công trình, các địa phương chịu trách nhiệm *quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì* đối với phần công trình nằm trên địa bàn mình hoặc thỏa thuận thống nhất phương án quản lý, khai thác, duy tu, bảo trì bảo đảm hiệu quả đầu tư dự án.

5. Việc quyết toán các dự án sau khi hoàn thành được nghiệm thu bàn giao đưa vào sử dụng được thực hiện theo quy định hiện hành.

Điều 6. Tổ chức thực hiện

1. Chính phủ, trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm:

a) Tổ chức thực hiện Nghị quyết này và chỉ đạo các cơ quan liên quan phối hợp với Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Giao thông vận tải, Bộ Tài chính, các cơ quan trung ương và địa phương triển khai thực hiện.

b) Giao Bộ Giao thông vận tải, các địa phương sơ kết, tổng kết việc thực hiện Nghị quyết này để báo cáo Quốc hội sửa đổi các quy định tại một số luật liên quan đến đầu tư xây dựng đường bộ trong giai đoạn tiếp theo.

2. Ủy ban nhân dân các tỉnh được phân cấp hoặc được giao làm cơ quan chủ quản thực hiện theo chức năng, nhiệm vụ được giao tại Luật Xây dựng và các quy định khác có liên quan; thực hiện chức năng, nhiệm vụ của cơ quan được phân cấp và cơ chế kiểm tra, giám sát, thanh tra bảo đảm không để xảy ra việc trục lợi chính sách, lợi ích nhóm, thất thoát, lãng phí.

3. Ủy ban Thường vụ Quốc hội, Hội đồng Dân tộc và các Ủy ban của Quốc hội, các Đoàn đại biểu Quốc hội, đại biểu Quốc hội, Hội đồng nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương, Mặt trận Tổ quốc Việt Nam và các tổ chức thành viên, trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình, giám sát việc thực hiện Nghị quyết này.

Điều 7. Hiệu lực thi hành

Nghị quyết này có hiệu lực thi hành từ ngày ký ban hành và được thực hiện trong thời gian 03 năm.

Điều 8. Quy định chuyển tiếp

1. Các dự án đã được Thủ tướng Chính phủ đồng ý về nguyên tắc cho phép Ủy ban nhân dân các tỉnh làm cơ quan chủ quản bằng văn bản hoặc đã được Thủ tướng Chính phủ giao kế hoạch vốn trước thời điểm Nghị quyết này có hiệu lực thì được tiếp tục thực hiện theo các văn bản đó.

2. Trường hợp có quy định khác nhau về cùng một vấn đề giữa Nghị quyết này với luật, nghị quyết khác của Quốc hội thì áp dụng theo quy định của Nghị quyết này. Trường hợp văn bản quy phạm pháp luật ban hành sau ngày Nghị quyết này có hiệu lực thi hành thì áp dụng theo quy định của văn bản đó.

Nghị quyết này được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam khóa XV, kỳ họp thứ thông qua ngày ... tháng ... năm 2023.

CHỦ TỊCH QUỐC HỘI

Vương Đình Huệ

Số: /BC-BKHĐT

Hà Nội, ngày tháng 4 năm 2023

BÁO CÁO
RÀ SOÁT VĂN BẢN QUY PHẠM PHÁP LUẬT HIỆN HÀNH

trong xây dựng Dự thảo 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

(Kèm theo văn bản số **3396** /BKHĐT-PTHTĐT ngày **05/5/2023**)

Kính gửi: Bộ Tư pháp

Thực hiện Nghị quyết số 31/NQ-CP ngày 07/3/2023 về phiên họp thường kỳ Chính phủ tháng 02/2023, trong đó Chính phủ 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 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*".

Tại Nghị quyết số 69/NQ-CP ngày 05/5/2023, Chính phủ đã thông qua 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 (Nghị quyết của Quốc hội).

Bộ Kế hoạch và Đầu tư rà soát các quy định của pháp luật hiện hành liên quan đến 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 tại Phụ lục kèm theo.

Phụ lục
KẾT QUẢ RÀ SOÁT VĂN BẢN QUY PHẠM PHÁP LUẬT HIỆN HÀNH

| NỘI DUNG QUY ĐỊNH | LUẬT, QUY ĐỊNH HIỆN HÀNH | KẾT QUẢ RÀ SOÁT | LÝ DO QUY ĐỊNH |
|---|--------------------------|-----------------|--|
| Điều 1. Phạm vi điều chỉnh | | | |
| <p>Nghị quyết này quy định một số cơ chế, chính sách thí điểm để tháo gỡ vướng mắc về tỷ lệ vốn nhà nước trong dự án PPP, phân cấp thẩm quyền đầu tư và nhiệm vụ chi ngân sách nhà nước các cấp tại một số luật liên quan đến đầu tư xây dựng các công trình giao thông đường bộ.</p> | | | <ul style="list-style-type: none">- Văn kiện Đại hội Đảng lần thứ XIII xác định 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".- Các Nghị quyết của Bộ Chính trị về phương hướng phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm an ninh quốc phòng, an ninh đến năm 2030, tầm nhìn 2045 của 06 vùng đã đề ra các giải pháp về huy động nguồn lực, phân cấp, phân quyền, xử lý các vấn đề liên kết vùng.- Quốc hội ban hành Nghị quyết số 16/2021/QH15 ngày 27/7/2021 về kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội |

| NỘI DUNG QUY ĐỊNH | LUẬT, QUY ĐỊNH HIỆN HÀNH | KẾT QUẢ RÀ SOÁT | LÝ DO QUY ĐỊNH |
|-------------------|--------------------------|-----------------|---|
| | | | <p>5 năm 2021-2025, trong đó đã đề ra nhiệm vụ, giải pháp 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.</p> <p>- Quốc hội đã ban hành Nghị quyết số 31/2021/QH15 ngày 12/11/2021 về kế hoạch cơ cấu lại nền kinh tế giai đoạn 2021-2025, trong đó 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</p> |

| NỘI DUNG QUY ĐỊNH | LUẬT, QUY ĐỊNH HIỆN HÀNH | KẾT QUẢ RÀ SOÁT | LÝ DO QUY ĐỊNH |
|-------------------|--------------------------|-----------------|---|
| | | | <p>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.</p> <p>- Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 54/NQ-CP ngày 12/4/2022 triển khai Nghị quyết số 31/2021/QH15 nêu trên của Quốc hội, trong đó 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</p> |

| NỘI DUNG QUY ĐỊNH | LUẬT, QUY ĐỊNH HIỆN HÀNH | KẾT QUẢ RÀ SOÁT | LÝ DO QUY ĐỊNH |
|--|--------------------------|-----------------|--|
| | | | <p>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.</p> <p>- Thực tiễn hiện nay đang gặp khó khăn vướng mắc về tỷ lệ vốn nhà nước trong dự án PPP, phân cấp thẩm quyền đầu tư và nhiệm vụ chi ngân sách nhà nước các cấp, do đó cần trình Quốc hội ban hành Nghị quyết để tháo gỡ, thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội.</p> |
| Điều 2. Đối tượng áp dụng | | | |
| <p>1. Các Bộ, ngành, Hội đồng nhân dân cấp tỉnh và Ủy ban nhân dân cấp tỉnh. 2. Tổ chức, cá nhân liên quan đến hoạt động đầu tư các dự án xây dựng công trình giao thông đường bộ theo quy</p> | | | <p>Do việc đầu tư các dự án giao thông đường bộ liên quan đến quy định tại các Luật: Giao thông đường bộ, PPP, Đầu tư công, Xây dựng, Ngân sách nhà nước, Tổ chức chính quyền</p> |

| NỘI DUNG QUY ĐỊNH | LUẬT, QUY ĐỊNH HIỆN HÀNH | KẾT QUẢ RÀ SOÁT | LÝ DO QUY ĐỊNH |
|--|---|---|---|
| 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. | | | địa phương... có các chủ thể là các bộ, ngành, địa phương và các tổ chức, cá nhân liên quan đến hoạt động đầu tư các dự án. |
| Điều 3. Về tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP | | | |
| Đối với các dự án giao thông đường bộ đi qua địa bàn kinh tế - xã hội khó khăn, đặc biệt khó khăn và các dự án đi qua đô thị loại III trở lên, tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP không bao gồm chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ, tái định cư. | <p>- Theo quy định tại khoản 2 Điều 69 Luật PPP: "<i>Tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP theo quy định tại điểm a và điểm c khoản 1 Điều này không quá 50% tổng mức đầu tư của dự án. Đối với dự án có nhiều dự án thành phần, trong đó có dự án thành phần đầu tư theo phương thức PPP thì tỷ lệ vốn nhà nước quy định tại khoản này được xác định trên tổng mức đầu tư của dự án thành phần đó</i>". Tại khoản 1 Điều 69 quy định: "<i>a) Hỗ trợ xây dựng công trình, hệ thống cơ sở hạ tầng thuộc dự án PPP; c) Chi trả kinh phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ, tái định cư; hỗ trợ xây dựng công trình tạm</i>".</p> <p>- Theo quy định của Nghị định số 31/2021/NĐ-CP ngày 26/3/2021 của Chính phủ về quy định chi tiết và hướng</p> | <p>- Chính sách đảm bảo tính hợp hiến và đảm bảo phù hợp với các điều ước quốc tế có liên quan.</p> <p>- Về tính đồng bộ của hệ thống pháp luật: Chính sách phát sinh quy định khác so với Luật PPP nhưng đảm bảo phù hợp với thẩm quyền của Quốc hội trong việc ban hành Nghị quyết để quy định: "<i>Thực hiện thí điểm một số chính sách mới thuộc thẩm quyền của Quốc hội nhưng chưa có luật điều chỉnh hoặc khác với quy định của luật hiện hành</i>"</p> | Nguồn vốn tham gia của Nhà nước trong dự án PPP về bản chất là mang tính hỗ trợ dự án, là "vốn môi" 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. Tuy nhiên, trên thực tế hiện nay, có một số dự án giao thông đường bộ đang được chuẩn bị đầu tư nhằm tạo động lực phát triển kinh tế - xã hội tại vùng, miền khó khăn, 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, kinh phí |

| NỘI DUNG QUY ĐỊNH | LUẬT, QUY ĐỊNH HIỆN HÀNH | KẾT QUẢ RÀ SOÁT | LÝ DO QUY ĐỊNH |
|-------------------|---|---|--|
| | <p>dẫn thi hành một số điều của Luật Đầu tư, Mục A.III.3 về các ngành nghề đặc biệt ưu đãi đầu tư gồm có: "Đầu tư phát triển nhà máy nước, nhà máy điện, hệ thống cấp thoát nước; cầu, đường bộ, kết cấu hạ tầng..."; Tại Phụ lục III đã hướng dẫn về địa bàn có điều kiện kinh tế - xã hội đặc biệt khó khăn và khó khăn.</p> <p>- Tại Nghị quyết số 1210/2016/UBTVQH13 ngày 25/5/2016 (được sửa đổi, bổ sung một số điều tại Nghị quyết số 26/2022/UBTVQH15 ngày 21/9/2022) của Ủy ban Thường vụ Quốc hội về phân loại đô thị đã quy định về tiêu chí phân loại đô thị, trong đó tại Điều 6 có đô thị loại III (là trung tâm tổng hợp hoặc trung tâm chuyên ngành về kinh tế, tài chính, văn hóa, giáo dục, đào tạo, du lịch, y tế, khoa học và công nghệ cấp tỉnh, đầu mối giao thông; quy mô dân số toàn đô thị đạt từ 100.000 người trở lên; khu vực nội thành, nội thị đạt từ 50.000 người trở lên...).</p> | <p>(Khoản 2 Điều 15 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật).</p> <p>- Cơ quan soạn thảo đã tiến hành đánh giá tác động đối với đề xuất chính sách này (<i>Báo cáo đánh giá tác động kèm theo</i>)</p> | <p>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.</p> <p>Việc lựa chọn giải pháp nâng tỷ lệ tham gia của nhà nước trong dự án PPP là nhằm:</p> <p>- 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</p> |

| NỘI DUNG QUY ĐỊNH | LUẬT, QUY ĐỊNH HIỆN HÀNH | KẾT QUẢ RÀ SOÁT | LÝ DO QUY ĐỊNH |
|-------------------|--------------------------|-----------------|---|
| | | | <p>trì, khai thác trong vòng đời dự án do nhà đầu tư thực hiện;</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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, 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 cho doanh nghiệp, người dân; - 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. <p>Các dự án giao thông đường bộ đi qua các đô thị từ loại III trở lên thường có chi phí giải phóng mặt bằng chiếm tỷ lệ cao trong tổng</p> |

| NỘI DUNG QUY ĐỊNH | LUẬT, QUY ĐỊNH HIỆN HÀNH | KẾT QUẢ RÀ SOÁT | LÝ DO QUY ĐỊNH |
|--|--|--|---|
| | | | mức đầu tư, dẫn đến không đảm bảo phương án tài chính của dự án PPP, hạn chế trong việc huy động vốn tư nhân và các tổ chức tín dụng. Do đó, Bộ Kế hoạch và Đầu tư kiến nghị thực hiện thí điểm đối với các dự án giao thông đường bộ đi qua địa bàn kinh tế - xã hội khó khăn, đặc biệt khó khăn và khu vực đô thị loại III trở lên |
| Điều 4. Về thẩm quyền đầu tư dự án quốc lộ, cao tốc đi qua các địa phương | | | |
| <p>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 Nghị quyết của Hội đồng nhân dân cấp tỉnh về vấn đề nêu trên, 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.</p> <p>2. Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có</p> | <p>- Điểm a khoản 3 Điều 48 Luật Giao thông đường bộ quy định: "<i>Bộ Giao thông vận tải chịu trách nhiệm tổ chức quản lý, bảo trì quốc lộ</i>".</p> <p>- 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 quy định: "<i>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)</i>".</p> | <p>- Chính sách đảm bảo tính hợp hiến và đảm bảo phù hợp với các điều ước quốc tế có liên quan.</p> <p>- Về tính đồng bộ của hệ thống pháp luật: Chính sách phát sinh quy định khác so với pháp luật hiện hành về giao thông đường bộ, ngân sách nhà nước nhưng đảm bảo phù hợp với thẩm quyền của</p> | <p>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 quốc lộ, cao tốc thuộc thẩm quyền đầu tư của Bộ Giao thông vận tải. 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:</p> |

| NỘI DUNG QUY ĐỊNH | LUẬT, QUY ĐỊNH HIỆN HÀNH | KẾT QUẢ RÀ SOÁT | LÝ DO QUY ĐỊNH |
|--|---|--|---|
| <p>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) làm cơ quan chủ quản đầu tư các dự án quốc lộ, cao tốc đi qua địa phương mình.</p> <p>3. Các địa phương được phân cấp thực hiện thủ tục quyết định chủ trương đầu tư, quyết định đầu tư và triển khai thực hiện dự án theo quy định của pháp luật về đầu tư công, xây dựng, các quy định pháp luật khác có liên quan và có cơ chế kiểm tra, giám sát, thanh tra bảo đảm không để xảy ra việc trục lợi chính sách, lợi ích nhóm, thất thoát, lãng phí.</p> <p>4. Về việc quản lý tài sản sau đầu tư:</p> <p>a) Đối với các công trình thuộc trung ương quản lý: sau khi hoàn thành xây dựng, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh bàn giao công trình cho Bộ Giao thông vận tải quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì theo quy định của pháp luật về xây</p> | <p>- Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước năm 2015 quy định "<i>Nhiệm vụ chi thuộc ngân sách cấp nào do ngân sách cấp đó bảo đảm...</i>" (khoản 4); "<i>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, trừ các trường hợp sau...</i>" (khoản 9).</p> <p>- Khoản 4 Điều 3 Luật Xây dựng quy định: "<i>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</i>".</p> <p>- Luật Quản lý sử dụng tài sản công năm 2017, Bộ, cơ quan ngang Bộ "<i>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;...</i>" (điểm a khoản 1 Điều 16) và Ủy ban nhân dân các cấp "<i>Thực hiện quyền, trách nhiệm của đại diện chủ sở hữu đối với tài sản công</i></p> | <p>Quốc hội trong việc ban hành Nghị quyết để quy định: "<i>Thực hiện thí điểm một số chính sách mới thuộc thẩm quyền của Quốc hội nhưng chưa có luật điều chỉnh hoặc khác với quy định của luật hiện hành</i>" (Khoản 2 Điều 15 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật).</p> <p>- Cơ quan soạn thảo đã tiến hành đánh giá tác động đối với đề xuất chính sách này (<i>Báo cáo đánh giá tác động kèm theo</i>)</p> | <p>- 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;</p> <p>- 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;</p> <p>- 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</p> |

| NỘI DUNG QUY ĐỊNH | LUẬT, QUY ĐỊNH HIỆN HÀNH | KẾT QUẢ RÀ SOÁT | LÝ DO QUY ĐỊNH |
|---|---|-----------------|---|
| <p>dựng và các quy định khác có liên quan.</p> <p>b) Đối với các công trình thuộc địa phương quản lý: địa phương quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì theo quy định của pháp luật về xây dựng và các quy định khác có liên quan.</p> <p>5. Việc quyết toán các dự án sau khi hoàn thành được nghiệm thu bàn giao đưa vào sử dụng được thực hiện theo quy định hiện hành.</p> | <p><i>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).</i></p> <p>- Khoản 5, 6, 7 Điều 17 Luật Đầu tư công quy định: "5. Người đứng đầu Bộ, cơ quan trung ương quyết định chủ trương đầu tư dự án nhóm B, nhóm C sử dụng vốn đầu tư công do cơ quan, tổ chức mình quản lý, trừ dự án quy định tại khoản 4 Điều này. 6. Hội đồng nhân dân cấp tỉnh quyết định chủ trương đầu tư dự án nhóm A do địa phương quản lý, trừ dự án quy định tại khoản 4 Điều này. 7. Hội đồng nhân dân các cấp quyết định chủ trương đầu tư chương trình, dự án nhóm B, nhóm C sử dụng vốn ngân sách địa phương, bao gồm cả vốn bổ sung có mục tiêu từ ngân sách cấp trên, các nguồn vốn hợp pháp của địa phương thuộc cấp mình quản lý, trừ dự án quy định tại khoản 4 Điều này. Trong trường hợp cần thiết, Hội đồng</p> | | <p>công tác giải phóng mặt bằng, rút ngắn thời gian thực hiện, gắn trách nhiệm của các bên liên quan...</p> |

| NỘI DUNG QUY ĐỊNH | LUẬT, QUY ĐỊNH HIỆN HÀNH | KẾT QUẢ RÀ SOÁT | LÝ DO QUY ĐỊNH |
|-------------------|--|-----------------|----------------|
| | <p><i>nhân dân quyết định việc giao cho Ủy ban nhân dân cùng cấp quyết định chủ trương đầu tư dự án quy định tại khoản này phù hợp với mục tiêu, định hướng phát triển, khả năng tài chính và đặc điểm cụ thể của địa phương".</i></p> <p>- Khoản 2 Điều 124 Luật Xây dựng quy định: "<i>Chủ đầu tư có trách nhiệm tiếp nhận công trình theo đúng hợp đồng đã ký kết với nhà thầu. Người tham gia bàn giao công trình phải chịu trách nhiệm về sản phẩm do mình xác nhận trong quá trình bàn giao công trình xây dựng. Trường hợp chủ đầu tư không đồng thời là người quản lý sử dụng công trình thì chủ đầu tư có trách nhiệm bàn giao công trình xây dựng cho chủ quản lý sử dụng công trình sau khi đã tổ chức nghiệm thu công trình xây dựng. Việc bàn giao công trình xây dựng phải được lập thành biên bản".</i></p> <p>- Khoản 2 Điều 126 Luật Xây dựng quy định: "<i>Chủ sở hữu hoặc người quản lý sử dụng công trình có trách nhiệm bảo trì</i></p> | | |

| NỘI DUNG QUY ĐỊNH | LUẬT, QUY ĐỊNH HIỆN HÀNH | KẾT QUẢ RÀ SOÁT | LÝ DO QUY ĐỊNH |
|---|--|---|--|
| | <i>công trình xây dựng, máy, thiết bị công trình".</i> | | |
| Điều 5. Về các dự án giao thông đường bộ qua nhiều địa phương | | | |
| <p>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. 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 Nghị quyết của 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.</p> <p>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.</p> <p>3. Hội đồng nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương có dự án</p> | <p>- 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.</p> <p>- Khoản 4 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước quy định: "<i>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</i>".</p> <p>Khoản 1 Điều 25 Luật Tổ chức Chính phủ quy định về nhiệm vụ và quyền hạn của</p> | <p>- Chính sách đảm bảo tính hợp hiến và đảm bảo phù hợp với các điều ước quốc tế có liên quan.</p> <p>- Về tính đồng bộ của hệ thống pháp luật: Chính sách phát sinh quy định khác so với Luật Ngân sách nhà nước và cụ thể hóa Luật Tổ chức chính quyền địa phương nhưng đảm bảo phù hợp với thẩm quyền của Quốc hội trong việc ban hành Nghị quyết đề quy định: "<i>Thực hiện thí điểm một số chính sách mới thuộc thẩm quyền của Quốc hội nhưng chưa có luật điều chỉnh hoặc khác với quy</i></p> | <p>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:</p> <p>- 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 ;</p> <p>- 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;</p> |

| NỘI DUNG QUY ĐỊNH | LUẬT, QUY ĐỊNH HIỆN HÀNH | KẾT QUẢ RÀ SOÁT | LÝ DO QUY ĐỊNH |
|--|--|---|---|
| <p>thống nhất việc sử dụng ngân sách địa phương này hỗ trợ địa phương khác để đầu tư dự án.</p> <p>4. Sau khi hoàn thành công trình, các địa phương chịu trách nhiệm quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì đối với phần công trình nằm trên địa bàn mình hoặc thỏa thuận thống nhất phương án quản lý, khai thác, duy tu, bảo trì bảo đảm hiệu quả đầu tư dự án.</p> <p>5. Việc quyết toán các dự án sau khi hoàn thành được nghiệm thu bàn giao đưa vào sử dụng được thực hiện theo quy định hiện hành.</p> | <p>Chính phủ đối với chính quyền địa phương: <i>"Thực hiện việc phân cấp, phân quyền cho chính quyền địa phương theo quy định tại các luật, nghị quyết của Quốc hội, pháp lệnh, nghị quyết của Ủy ban Thường vụ Quốc hội. Trên cơ sở bảo đảm sự quản lý thống nhất của Trung ương, Chính phủ phân cấp cho chính quyền địa phương quyết định hoặc thực hiện một số nhiệm vụ quản lý nhà nước thuộc ngành, lĩnh vực trên địa bàn quản lý phù hợp với điều kiện và khả năng của chính quyền địa phương"</i>.</p> <p>- Khoản 4 Điều 3 Nghị định số 39/2022/NĐ-CP ngày 18/6/2022 của Chính phủ ban hành quy chế làm việc của Chính phủ quy định: <i>"Chính phủ phân công Thủ tướng Chính phủ thay mặt Chính phủ xem xét, quyết định những vấn đề cấp bách cần phải xử lý gấp thuộc thẩm quyền của Chính phủ hoặc những vấn đề đã được Chính phủ thống nhất về chủ trương, nguyên tắc. Thủ tướng Chính phủ báo cáo hoặc giao Phó Thủ tướng</i></p> | <p><i>định của luật hiện hành"</i> (Khoản 2 Điều 15 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật).</p> <p>- Cơ quan soạn thảo đã tiến hành đánh giá tác động đối với đề xuất chính sách này (<i>Báo cáo đánh giá tác động kèm theo</i>)</p> | <p>- 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;</p> <p>- 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.</p> <p>Do đó, để thống nhất, nâng cao hiệu lực quản lý nhà nước, tháo gỡ kịp thời vướng mắc trong thực tiễn, cần thiết trình Quốc hội ban hành Nghị quyết thí điểm 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 công trình giao thông đường bộ qua nhiều địa phương và cho phép địa phương sử</p> |

| NỘI DUNG QUY ĐỊNH | LUẬT, QUY ĐỊNH HIỆN HÀNH | KẾT QUẢ RÀ SOÁT | LÝ DO QUY ĐỊNH |
|-------------------|---|-----------------|---|
| | <p><i>Chính phủ, Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang bộ thay mặt Thủ tướng Chính phủ báo cáo tại phiên họp Chính phủ gần nhất về những vấn đề đã quyết định".</i></p> <p>- Điểm đ khoản 2 Điều 11 Luật Tổ chức chính quyền địa phương quy định: "<i>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".</i></p> <p>- Khoản 2 Điều 124 Luật Xây dựng quy định: "<i>Chủ đầu tư có trách nhiệm tiếp nhận công trình theo đúng hợp đồng đã ký kết với nhà thầu. Người tham gia bàn giao công trình phải chịu trách nhiệm về sản phẩm do mình xác nhận trong quá trình bàn giao công trình xây dựng. Trường hợp chủ đầu tư không đồng thời là người quản lý sử dụng công trình thì chủ đầu tư có trách nhiệm bàn giao công</i></p> | | <p>dụng ngân sách của địa phương mình để hỗ trợ các địa phương khác cùng thực hiện 01 dự án đầu tư.</p> |

| NỘI DUNG QUY ĐỊNH | LUẬT, QUY ĐỊNH HIỆN HÀNH | KẾT QUẢ RÀ SOÁT | LÝ DO QUY ĐỊNH |
|---|---|-----------------|--|
| | <p><i>trình xây dựng cho chủ quản lý sử dụng công trình sau khi đã tổ chức nghiệm thu công trình xây dựng. Việc bàn giao công trình xây dựng phải được lập thành biên bản".</i></p> <p>- Khoản 2 Điều 126 Luật Xây dựng quy định: "<i>Chủ sở hữu hoặc người quản lý sử dụng công trình có trách nhiệm bảo trì công trình xây dựng, máy, thiết bị công trình</i>".</p> | | |
| Điều 6. Tổ chức thực hiện | | | |
| <p>Khoản 1. Chính phủ, trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm:</p> <p>a) Tổ chức thực hiện Nghị quyết này và chỉ đạo các cơ quan liên quan phối hợp với Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Giao thông vận tải, Bộ Tài chính, các cơ quan trung ương và địa phương triển khai thực hiện.</p> <p>b) Giao Bộ Giao thông vận tải, các địa phương sơ kết, tổng kết việc thực hiện</p> | | | <p>- Quy định trách nhiệm của Chính phủ, trong việc tổ chức thực hiện Nghị quyết; chỉ đạo các cơ quan liên quan trong việc thực hiện Nghị quyết; sơ kết, tổng kết thực hiện Nghị quyết; nghiên cứu, đề xuất hoàn thiện hệ thống pháp luật về các cơ chế, chính sách đã thực hiện thí điểm.</p> |

| NỘI DUNG QUY ĐỊNH | LUẬT, QUY ĐỊNH HIỆN HÀNH | KẾT QUẢ RÀ SOÁT | LÝ DO QUY ĐỊNH |
|--|--------------------------|-----------------|--|
| Nghị quyết này để báo cáo Quốc hội sửa đổi các quy định tại một số luật liên quan đến đầu tư xây dựng đường bộ trong giai đoạn tiếp theo. | | | |
| Khoản 2. Ủy ban nhân dân các tỉnh được phân cấp hoặc được giao làm cơ quan chủ quản thực hiện theo chức năng, nhiệm vụ được giao tại Luật Xây dựng và các quy định khác có liên quan; thực hiện chức năng, nhiệm vụ của cơ quan được phân cấp và cơ chế kiểm tra, giám sát, thanh tra bảo đảm không để xảy ra việc trục lợi chính sách, lợi ích nhóm, thất thoát, lãng phí. | | | - Quy định trách nhiệm của Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương trong việc tổ chức thực hiện Nghị quyết theo quy định của pháp luật và có cơ chế kiểm tra, thanh tra, giám sát nhằm phòng chống tham nhũng, lãng phí, thất thoát. |
| Khoản 3. Ủy ban Thường vụ Quốc hội, Hội đồng Dân tộc và các Ủy ban của Quốc hội, các Đoàn đại biểu Quốc hội, đại biểu Quốc hội, Hội đồng nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương, Mặt trận Tổ quốc Việt Nam và các tổ chức thành viên, trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình, giám sát việc thực hiện Nghị quyết này. | | | Quy định trách nhiệm của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, Hội đồng Dân tộc, các Ủy ban của Quốc hội, Đoàn đại biểu Quốc hội, Hội đồng nhân dân, Mặt trận Tổ quốc Việt Nam và các cơ quan khác giám sát việc thực hiện Nghị quyết. |

| NỘI DUNG QUY ĐỊNH | LUẬT, QUY ĐỊNH HIỆN HÀNH | KẾT QUẢ RÀ SOÁT | LÝ DO QUY ĐỊNH |
|---|--------------------------|-----------------|--|
| Điều 7. Hiệu lực thi hành | | | |
| Nghị quyết này có hiệu lực thi hành từ ngày ký ban hành và được thực hiện trong thời gian 03 năm. | | | <p>- Quy định hiệu lực thi hành của Nghị quyết từ khi ký ban hành để sớm triển khai thực hiện trong thực tế, sớm đưa các Nghị quyết của Bộ Chính trị vào cuộc sống.</p> <p>Các dự án đường bộ có tổng mức đầu tư lớn, thời gian thực hiện thường trên 03 năm. Tuy nhiên, dự thảo Nghị quyết Quốc hội chỉ quy định những nội dung trong giai đoạn chuẩn bị đầu tư và báo cáo cấp có thẩm quyền xem xét, quyết định về: tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP; phân cấp thẩm quyền đầu tư dự án quốc lộ, cao tốc đi qua các địa phương và giao thẩm quyền cho 01 Ủy ban nhân dân cấp tỉnh đối với các dự án giao thông đường bộ qua nhiều địa phương. Việc triển khai đầu tư dự án, bàn giao, khai thác quản lý và thành, quyết toán thực hiện theo quy định</p> |

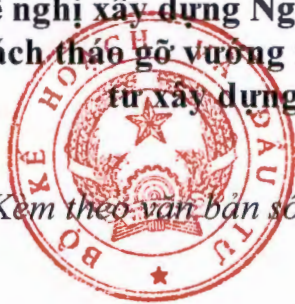
| NỘI DUNG QUY ĐỊNH | LUẬT, QUY ĐỊNH HIỆN HÀNH | KẾT QUẢ RÀ SOÁT | LÝ DO QUY ĐỊNH |
|---|--------------------------|-----------------|--|
| | | | hiện hành, có thể kéo dài trên 03 năm tùy theo từng dự án. |
| Điều 8. Quy định chuyển tiếp | | | |
| <p>1. Các dự án đã được Thủ tướng Chính phủ đồng ý về nguyên tắc cho phép Ủy ban nhân dân các tỉnh làm cơ quan chủ quản bằng văn bản hoặc đã được Thủ tướng Chính phủ giao kế hoạch vốn trước thời điểm Nghị quyết này có hiệu lực thì được tiếp tục thực hiện theo các văn bản đó.</p> <p>2. Trường hợp có quy định khác nhau về cùng một vấn đề giữa Nghị quyết này với luật, nghị quyết khác của Quốc hội thì áp dụng theo quy định của Nghị quyết này. Trường hợp văn bản quy phạm pháp luật ban hành sau ngày Nghị quyết này có hiệu lực thì áp dụng theo quy định của văn bản đó.</p> | | | <p>- Một số dự án đã được Thủ tướng Chính phủ quyết định, cho phép tiếp tục thực hiện theo văn bản đó.</p> <p>- Quy định trường hợp có quy định khác nhau về cùng một vấn đề giữa Nghị quyết này với luật, nghị quyết khác của Quốc hội thì áp dụng theo quy định của Nghị quyết này theo quy định của Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật.</p> |
| | | | |

Số: /BC-BKHĐT Hà Nội, ngày tháng năm 2023

BÁO CÁO ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CỦA CHÍNH SÁCH

Trong 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

(Kèm theo văn bản số **3396/BKHĐT-PTHTĐT** ngày **05/5/2023**)



Kính gửi: Bộ Tư pháp

Thực hiện quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2015, Bộ Kế hoạch và Đầu tư lập Báo cáo đánh giá tác động của chính sách 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 như sau:

I. XÁC ĐỊNH VẤN ĐỀ BẮT CẬP TỔNG QUAN

1. Bối cảnh xây dựng chính sách

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 Giây¹..., 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... Đến nay, 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.

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*

¹ Giai đoạn 2001-2010, đã hoàn thành và đưa vào khai thác được 89 km đường bộ cao tốc; giai đoạn 2011-2020 đã hoàn thành và đưa vào khai thác thêm 1.074 km. Tính đến tháng 3/2023, 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.

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, phần đầu 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 của Bộ Chính trị về các Vùng đã đề ra các giải pháp:

+ "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 vùng²";

+ "Cho phép các địa phương được sử dụng ngân sách địa phương đầu tư cho các dự án vùng, liên vùng³";

+ "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 Vùng⁴";

+ "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 phương⁵";

+ "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

² 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, an ninh vùng miền núi phía Bắc đến năm 2030, tầm nhìn 2045.

³ 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, an ninh vùng đồng bằng Sông Hồng đến năm 2030, tầm nhìn 2045.

⁴ 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, an ninh vùng Bắc trung bộ và duyên hải miền trung đến năm 2030, tầm nhìn 2045.

⁵ 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, an ninh vùng Tây Nguyên đến năm 2030, tầm nhìn 2045.

bộ, đường sắt, hàng không để phát huy tinh thần chủ động của các địa phương trong huy động tối đa các nguồn lực cho đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông⁶”;

+ "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 phương⁷".

- Đặc biệt, Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 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*".

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 cao tốc đã hình thành (Luật Quy hoạch, Luật Đầu tư công, Luật Ngân sách nhà nước, Luật PPP, Luật Đất đai, Luật Xây dựng, Luật Đấu thầu, Luật Giao thông đường bộ,...). Quá trình triển khai, áp dụng các quy định của pháp luật vào thực tiễn công tác đầu tư phát triển các dự án đường bộ bao gồm cả 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 sửa đổi, hoàn thiện, nhằm tạo hành lang pháp lý thông thoáng, 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 không chế tỷ lệ vốn nhà nước tham gia không quá 50% tổng mức đầu tư trong dự án đầu tư theo phương thức PPP⁸ có thể dẫn đến hạn chế việc áp dụng phương thức đầu tư này, do 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.

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

⁶ 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, an ninh vùng Đông Nam Bộ đến năm 2030, tầm nhìn 2045.

⁷ 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.

⁸ Theo quy định tại khoản 2 Điều 69 Luật PPP, 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.

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 bàn⁹. 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 dựng¹⁰, 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 nước¹¹, 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 Giao thông vận tải theo quy định tại Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24/02/2010 của Chính phủ¹².

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.

Ba là, về các dự án giao thông đường bộ qua nhiều địa phương

Một số địa phương đề xuất dự án đầu tư đường bộ giao thông đường bộ qua nhiều địa phương (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 nêu để mỗi địa phương đầu tư một nửa cầu/hầm sẽ không thuận

⁹ 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.

¹⁰ 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".

¹¹ 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".

¹² Khoản 1 Điều 31 Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24/02/2010 của Chính phủ.

lợi trong công tác quản lý dự án, gây lãng phí bộ máy, thời gian, thủ tục đầu tư... 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 giao thông đường bộ qua nhiều địa phương sử dụng vốn đầu tư công chưa được quy định rõ trong các văn bản quy phạm pháp luật về giao thông đường bộ. Luật Ngân sách nhà nước quy định không được sử dụng ngân sách địa phương này để chi cho địa phương khác¹³. Bên cạnh đó, pháp luật về 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 ương¹⁴.

Do đó, cần có quy định chung thống nhất trên toàn quốc để tháo gỡ vướng mắc liên quan đến các dự án giao thông đường bộ qua nhiều địa phương.

2. Mục tiêu xây dựng chính sách

a) Mục tiêu tổng thể

Từng bước hoàn thành các dự án đã đề ra tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050.

Việc thực hiện thí điểm trong 03 năm các chính sách khác với quy định của pháp luật hiện hành (như tỷ lệ vốn nhà nước trong dự án PPP, phân cấp thẩm quyền đầu tư và nhiệm vụ chi ngân sách), làm cơ sở để triển khai thực hiện các dự án theo quy hoạch; trên cơ sở thí điểm, tổng kết đánh giá những mặt tích cực đề xuất sửa đổi các luật liên quan, tạo điều kiện thuận lợi đầu tư các dự án trong giai đoạn 2026 - 2030.

b) Mục tiêu cụ thể

Việc thí điểm một số cơ chế, chính sách 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

¹³ 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".

¹⁴ 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".

ương và địa phương, sử dụng linh hoạt ngân sách nhà nước trong các dự án giao thông đường bộ qua nhiều địa phương.

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

II. ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CỦA CHÍNH SÁCH

Để đạt được các mục tiêu về xây dựng Nghị quyết như đã đặt ra ở trên, đề xuất nội dung dự thảo Nghị quyết sẽ tập trung giải quyết 3 nhóm chính sách bao gồm: (1) Chính sách về tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP; (2) Chính sách 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 đi qua các địa phương; (3) giao cho một địa phương quyết định chủ trương đầu tư đối với các dự án giao thông đường bộ qua nhiều địa phương và sử dụng ngân sách của địa phương này hỗ trợ vốn cho địa phương khác.

Do điều kiện về thời gian, nguồn lực, kỹ thuật đánh giá tác động nên Báo cáo đánh giá tác động tập trung vào 03 chính sách trong quá trình lập hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị quyết của Quốc hội sau đây:

1. Chính sách 1: Về tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP

1.1. Xác định vấn đề bất cập

Giai đoạn 2011 - 2020, Bộ Giao thông vận tải và Ủy ban nhân dân các tỉnh nghiên cứu và đầu tư theo phương thức PPP một số dự án có lưu lượng vận tải lớn, nhu cầu cấp bách, có phương án tài chính khả thi đã được. Hiện nay, cơ quan có thẩm quyền đang chuẩn bị đầu tư một số dự án PPP để triển khai trong giai đoạn tới nhằm tạo động lực phát triển kinh tế - xã hội cho một số vùng, miền khó khăn, các dự án này có nhu cầu vận tải giai đoạn đầu chưa cao. Bên cạnh các dự án qua các vùng khó khăn, các dự án tại khu vực đồng bằng đông dân cư có diện tích giải phóng mặt bằng nhiều, dẫn đến kinh phí giải phóng mặt bằng chiếm tỷ trọng lớn trong tổng mức đầu tư¹⁵.

Theo quy định tại Luật PPP (có hiệu lực từ 01/01/2021), tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP cho các công việc: (i) Hỗ trợ xây dựng công trình, hệ thống cơ sở hạ tầng thuộc dự án PPP và (ii) 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). Về bản chất, nguồn vốn tham gia của Nhà nước trong dự án PPP chỉ mang tính hỗ trợ dự án, là "vốn môi" 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 tư¹⁶ trong trường hợp doanh thu thấp

¹⁵ Tỷ lệ chi phí giải phóng mặt bằng/tổng mức đầu tư của các đoạn 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%.

¹⁶ 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...".

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.

Tuy nhiên, đối với các dự án qua địa bàn khó khăn, các dự án qua khu vực đồng bằng đông dân cư hay diện tích giải phóng mặt bằng lớn, nếu áp dụng đúng quy định “*vốn nhà nước tham gia không quá 50% tổng mức đầu tư của dự án*” sẽ khó bảo đảm hiệu quả tài chính và không hấp dẫn các nhà đầu tư, các tổ chức tín dụng đầu tư theo phương thức PPP, kể cả việc nhà nước sẵn sàng chia sẻ phần giảm doanh thu, không đảm bảo mục tiêu phát triển kết cấu hạ tầng giao thông theo các Nghị quyết Vùng, và tiến độ đầu tư các dự án trong quy hoạch mạng lưới giao thông vận tải đường bộ đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

1.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề

- Tạo động lực hơn nữa trong việc thu hút, huy động vốn đầu tư tư nhân và các tổ chức tín dụng trong việc xây dựng các dự án đường bộ, góp phần giảm gánh nặng cho ngân sách nhà nước.

- Bên cạnh lợi thế về huy động được nguồn vốn xã hội tham gia giai đoạn đầu tư xây dựng, đầu tư theo phương thức PPP sẽ giảm đáng kể nguồn ngân sách nhà nước cần bố trí để phục vụ quản lý, vận hành khai thác và bảo trì công trình¹⁷, giảm chi phí phát sinh cho bộ máy quản lý nhà nước.

- 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, 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... sớm hoàn thành các dự án trong quy hoạch ngành quốc gia, quy hoạch tỉnh...

1.3. Các giải pháp đề xuất để giải quyết vấn đề

a) Giải pháp 1:

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*”.

b) 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: “*Đối với các dự án giao thông đường bộ đi qua địa bàn kinh tế - xã hội khó khăn, đặc biệt khó khăn và các dự án đi qua đô thị loại III trở lên, tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP không bao gồm chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ, tái định cư*”.

¹⁷ Theo tính toán sơ bộ của Bộ Giao thông vận tải, chi phí quản lý, vận hành khai thác và bảo trì công trình đường bộ cao tốc khoảng 3 tỷ đồng/km/năm.

1.4. Đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan

a) Đối với giải pháp 1:

- Tác động về kinh tế:

+ Đối với Nhà nước:

Các dự án kết cấu hạ tầng giao thông mở ra đến đâu tạo không gian phát triển kinh tế đến đó, nhiều khu đô thị, khu công nghiệp, dịch vụ, du lịch được hình thành, quỹ đất được khai thác hiệu quả, tạo động lực mới để 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, khắc phục chênh lệch trong phát triển giữa các vùng miền. Bên cạnh đó, nếu có thể triển khai các dự án đường bộ cao tốc theo phương thức PPP, toàn bộ chi phí vận hành, bảo trì, khai thác trong vòng đời dự án do nhà đầu tư thực hiện, giúp tiết kiệm nguồn lực và bộ máy quản lý nhà nước.

Nếu quy định tỷ lệ 65%, đối với trường hợp một số dự án sau khi nghiên cứu, cần thiết phải có vốn nhà nước vượt mức 65%, cơ quan có thẩm quyền lại phải báo cáo cấp có thẩm quyền quyết định, gây chậm trễ cho công tác chuẩn bị đầu tư dự án.

+ Đối với người dân: tăng trưởng nguồn việc làm và thu nhập cho người dân do khi có dự án sẽ khai thác được các tiềm năng trong khu vực, địa phương, kết nối và thúc đẩy kinh tế - xã hội phát triển, lưu thông thuận lợi.

+ Đối với doanh nghiệp: trường hợp có thể triển khai các dự án đường bộ cao tốc, hiệu quả mang lại cho các doanh nghiệp rất lớn như tiết kiệm chi phí vận tải, tăng tốc độ lưu hành, giảm khấu hao phương tiện...

+ Đối với các tổ chức khác: ngoài việc tác động đến các doanh nghiệp thì các tổ chức khác hưởng lợi ích tương tự.

- Tác động về xã hội:

+ Đối với Nhà nước: các dự án đường bộ khi đưa vào khai thác tạo không gian phát triển xã hội, bảo đảm an sinh xã hội, xóa đói giảm nghèo, góp phần quan trọng thay đổi diện mạo địa phương, đất nước.

+ Đối với người dân: hệ thống đường bộ cao tốc giúp người dân đi lại an toàn, giảm thiểu tai nạn giao thông, tiếp cận được các dịch vụ tốt hơn.

+ Đối với doanh nghiệp: tăng kết nối đến các khu kinh tế, khu công nghiệp, các vùng miền.

+ Đối với các tổ chức khác: ngoài việc tác động đến các doanh nghiệp thì các tổ chức khác hưởng lợi ích tương tự.

- Tác động về giới: chính sách không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới do chính sách được áp dụng chung, không có sự phân biệt về giới.

- *Tác động về thủ tục hành chính:* việc áp dụng các chính sách trên không phát sinh thủ tục hành chính so với pháp luật hiện hành.

- *Tác động đối với hệ thống pháp luật:* 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, chưa có tính khái quát để áp dụng phù hợp cho tất cả các dự án giao thông đường bộ. Đồng thời, chính sách nêu trên chỉ áp dụng thí điểm cho đối tượng duy nhất là các dự án đường bộ, quá trình nghiên cứu, đề xuất và xây dựng các cơ chế dựa trên kết quả đánh giá thực trạng áp dụng pháp luật, đánh giá phân tích kỹ lưỡng tác động của chính sách và sự đồng thuận cao của các chủ thể có liên quan, do đó không gây xáo trộn trong việc ban hành và áp dụng các văn bản quy phạm trong hệ thống pháp luật.

b) Đối với giải pháp 2

- *Tác động về kinh tế:*

+ *Đối với Nhà nước:*

Cũng như giải pháp 1, các dự án kết cấu hạ tầng giao thông mở ra đến đâu tạo không gian phát triển kinh tế đến đó, nhiều khu đô thị, khu công nghiệp, dịch vụ, du lịch được hình thành, quỹ đất được khai thác hiệu quả, tạo động lực mới để 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.

Bên cạnh đó, nếu có thể triển khai các dự án đường bộ theo phương thức PPP, toàn bộ chi phí vận hành, bảo trì, khai thác trong vòng đời dự án do nhà đầu tư thực hiện, giúp tiết kiệm nguồn lực và bộ máy quản lý nhà nước.

+ *Đối với người dân:* đảm bảo tốt cung cấp các dịch vụ công cho người dân, tăng trưởng nguồn việc làm và thu nhập cho người dân do khi có dự án sẽ khai thác được các tiềm năng trong khu vực, địa phương, kết nối và thúc đẩy kinh tế - xã hội phát triển, lưu thông thuận lợi. Tuyến đường hình thành tạo sự kết nối giữa trung tâm kinh tế (như Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh) và các tỉnh thành phố khác, qua đó giảm sự chênh lệch giá cả, thu nhập giữa các khu vực.

+ *Đối với doanh nghiệp:* trường hợp có thể triển khai các dự án đường bộ cao tốc, hiệu quả mang lại cho các doanh nghiệp rất lớn như tiết kiệm chi phí vận tải, tăng tốc độ lưu hành, giảm khấu hao phương tiện, tăng năng lực lưu thông hành khách và hàng hóa, tiết kiệm thời gian vận chuyển...

Đối với doanh nghiệp đầu tư PPP: được triển khai dự án, khơi thông nguồn vốn của doanh nghiệp, có cơ hội tiếp cận vốn tín dụng, liên doanh, liên kết, hợp tác đầu tư, mở rộng sản xuất kinh doanh, ứng dụng được khoa học kỹ thuật, công nghệ thi công của doanh nghiệp vào các dự án của nhà nước.

Đối với tổ chức tín dụng: có thể triển khai được các sản phẩm tín dụng của mình, tiếp cận các khách hàng lớn với nguồn vốn vay nhiều, giải ngân theo tiến độ của hợp đồng ký với cơ quan nhà nước.

+ *Đối với các tổ chức khác:* ngoài việc tác động đến các doanh nghiệp thì các tổ chức khác hưởng lợi ích tương tự.

- *Tác động về xã hội:*

+ *Đối với Nhà nước:* các dự án đường bộ cao tốc khi đưa vào khai thác tạo không gian phát triển xã hội, bảo đảm an sinh xã hội, xóa đói giảm nghèo, góp phần quan trọng thay đổi diện mạo địa phương, đất nước.

Trường hợp có các cơ chế chính sách thuận lợi và triển khai thành công các dự án đường bộ sẽ gắn với chuyển giao, ứng dụng khoa học - công nghệ từ khu vực tư nhân, qua đó từng bước đào tạo, phát triển nguồn nhân lực có chất lượng cao cho lĩnh vực xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ...

+ *Đối với người dân:* hệ thống đường bộ cao tốc giúp người dân đi lại an toàn, giảm thiểu tai nạn giao thông, tiếp cận được các dịch vụ tốt hơn.

+ *Đối với doanh nghiệp:* tăng kết nối đến các khu kinh tế, khu công nghiệp, các vùng miền.

+ *Đối với các tổ chức khác:* ngoài việc tác động đến các doanh nghiệp thì các tổ chức khác hưởng lợi ích tương tự.

- *Tác động về giới:* chính sách không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới do chính sách được áp dụng chung, không có sự phân biệt về giới.

- *Tác động về thủ tục hành chính:* việc áp dụng các chính sách trên không phát sinh thủ tục hành chính so với pháp luật hiện hành.

- *Tác động đối với hệ thống pháp luật:* do không tính chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ, tái định cư vào tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP và chính sách nêu trên chỉ áp dụng thí điểm cho đối tượng duy nhất là các dự án đường bộ qua địa bàn kinh tế - xã hội khó khăn và các dự án đi qua đô thị loại III, quá trình nghiên cứu, đề xuất và xây dựng các cơ chế dựa trên kết quả đánh giá thực trạng áp dụng pháp luật, đánh giá phân tích kỹ lưỡng tác động của chính sách và sự đồng thuận cao của các chủ thể có liên quan, do đó không gây xáo trộn trong việc ban hành và áp dụng các văn bản quy phạm trong hệ thống pháp luật. Đây là một số cơ chế thí điểm và sẽ được tổng kết, đánh giá sau khi hết thời gian Quốc hội cho phép.

- *Tác động tiêu cực:* không có.

1.5. Kiến nghị giải pháp lựa chọn:

- Trên cơ sở phân tích, đánh giá tác động của các giải pháp, và ý kiến của Thường trực Chính phủ, Chính phủ, Bộ Kế hoạch và Đầu tư kiến nghị lựa chọn giải pháp 2, ban hành cơ chế thí điểm khác với quy định tại khoản 2 Điều 69 Luật PPP theo hướng tỷ lệ vốn nhà nước tham gia trong dự án PPP không bao gồm chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ, tái định cư như dự thảo Nghị quyết. Khi thực hiện giải pháp này sẽ giải quyết được các bất cập nêu trên.

- Thẩm quyền ban hành chính sách thuộc Quốc hội.

2. Chính sách 2: Về việc thẩm quyền đầu tư dự án quốc lộ, cao tốc đi qua các địa phương

2.1. Xác định vấn đề bất cập

Luật Giao thông đường bộ chỉ quy định chung về thẩm quyền quản lý, bảo trì giao thông đường bộ¹⁸ (việc tổ chức quản lý, bảo trì hệ thống quốc lộ do Bộ Giao thông vận tải chịu trách nhiệm; hệ thống đường tỉnh, đường đô thị do Ủy ban nhân dân cấp tỉnh chịu trách nhiệm), không quy định về việc quản lý đầu tư xây dựng đường bộ. Việc quản lý đầu tư xây dựng đường bộ được quy định tại Nghị định của Chính phủ¹⁹, theo đó Bộ Giao thông vận tải: "Thống nhất quản lý nhà nước về đường bộ trong phạm vi cả nước; chịu trách nhiệm tổ chức quản lý xây dựng, bảo trì hệ thống quốc lộ, các đường tham gia vận tải quốc tế, đường cao tốc (bao gồm cả quốc lộ, cao tốc đi qua đô thị)".

Luật 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 ương²⁰, cụ thể đối với các dự án quốc lộ, cao tốc thuộc thẩm quyền quản lý đầu tư và bố trí vốn của Bộ Giao thông vận tải theo quy định tại Nghị định nêu trên.

Luật Đầu tư công quy định thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư theo phân loại nhóm dự án²¹: Người đứng đầu Bộ, cơ quan trung ương quyết định chủ trương đầu tư dự án nhóm B, nhóm C sử dụng vốn đầu tư công do cơ quan, tổ chức mình quản lý, trừ dự án quy định tại khoản 4 Điều này (khoản 4 quy định loại dự án thuộc thẩm quyền của Thủ tướng Chính phủ).

Tuy nhiên, 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, 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 -

¹⁸ Theo quy định tại Khoản 3 Điều 48 Luật Giao thông đường bộ năm 2008, việc tổ chức quản lý, bảo trì hệ thống quốc lộ do Bộ Giao thông vận tải chịu trách nhiệm; hệ thống đường tỉnh, đường đô thị do UBND cấp tỉnh chịu trách nhiệm. Tại khoản 1 Điều 41 Luật Giao thông đường bộ, đường cao tốc là một cấp kỹ thuật của đường bộ.

¹⁹ Khoản 1 Điều 31 Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24/02/2010 của Chính phủ về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

²⁰ Luật Ngân sách nhà nước khoản 4 Điều 9 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"; khoản 9 Điều 9 quy định: "Không được dùng ngân sách của cấp này để chi cho nhiệm vụ của cấp khác".

²¹ Khoản 5, 6, 7 Điều 17 Luật Đầu tư công quy định: "5. Người đứng đầu Bộ, cơ quan trung ương quyết định chủ trương đầu tư dự án nhóm B, nhóm C sử dụng vốn đầu tư công do cơ quan, tổ chức mình quản lý, trừ dự án quy định tại khoản 4 Điều này. 6. Hội đồng nhân dân cấp tỉnh quyết định chủ trương đầu tư dự án nhóm A do địa phương quản lý, trừ dự án quy định tại khoản 4 Điều này. 7. Hội đồng nhân dân các cấp quyết định chủ trương đầu tư chương trình, dự án nhóm B, nhóm C sử dụng vốn ngân sách địa phương, bao gồm cả vốn bổ sung có mục tiêu từ ngân sách cấp trên, các nguồn vốn hợp pháp của địa phương thuộc cấp mình quản lý, trừ dự án quy định tại khoản 4 Điều này. Trong trường hợp cần thiết, Hội đồng nhân dân quyết định việc giao cho Ủy ban nhân dân cùng cấp quyết định chủ trương đầu tư dự án quy định tại khoản này phù hợp với mục tiêu, định hướng phát triển, khả năng tài chính và đặc điểm cụ thể của địa phương".

xã hội. Đến nay, các dự án này đang được Ủy ban nhân dân các tỉnh triển khai thực hiện theo thẩm quyền được giao.

Do đó, 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 chính sách khác so với Luật Ngân sách nhà nước thông qua việc 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.

2.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề

- 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;

- Phát huy 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...

2.3. Giải pháp đề xuất để giải quyết vấn đề

Bộ Kế hoạch và Đầu tư đề xuất giải pháp giao thẩm quyền cho địa phương đầu tư các dự án thuộc thẩm quyền của Bộ Giao thông vận tải qua địa bàn địa phương. Dự kiến quy định những nội dung sau trong Nghị quyết của Quốc hội:

"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 Nghị quyết của Hội đồng nhân dân cấp tỉnh về vấn đề nêu trên, 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) làm cơ quan chủ quản đầu tư các dự án quốc lộ, cao tốc đi qua địa phương mình.

3. Các địa phương được phân cấp thực hiện thủ tục quyết định chủ trương đầu tư, quyết định đầu tư và triển khai thực hiện dự án theo quy định của pháp luật về đầu tư công, xây dựng, các quy định pháp luật khác có liên quan và có cơ chế kiểm tra, giám sát, thanh tra bảo đảm không để xảy ra việc trục lợi chính sách, lợi ích nhóm, thất thoát, lãng phí.

4. Về việc quản lý tài sản sau đầu tư:

a) *Đối với các công trình thuộc trung ương quản lý: sau khi hoàn thành xây dựng, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh bàn giao công trình cho Bộ Giao thông vận tải quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì theo quy định của pháp luật về xây dựng và các quy định khác có liên quan.*

b) *Đối với các công trình thuộc địa phương quản lý: địa phương quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì theo quy định của pháp luật về xây dựng và các quy định khác có liên quan.*

5. *Việc quyết toán các dự án sau khi hoàn thành được nghiệm thu bàn giao đưa vào sử dụng được thực hiện theo quy định hiện hành".*

2.4. Đánh giá tác động của các giải pháp

- *Tác động về kinh tế:*

+ *Đối với Nhà nước:* thực hiện cụ thể hóa, pháp luật hóa việc phân cấp, phân quyền, 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.

Địa phương là cơ quan nắm rõ về địa hình, địa lý, đặc thù địa bàn quản lý, do đó sẽ chủ động 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; phát huy tối đa hiệu quả đầu tư của tuyến cao tốc.

+ *Đối với người dân:* giúp tăng trưởng nguồn việc làm và thu nhập cho người dân thông qua việc huy động lực lượng lao động của địa phương tham gia vào quá trình đầu tư xây dựng hoặc mở rộng tuyến đường; tạo điều kiện thuận lợi cho các hoạt động kinh doanh dọc tuyến, kết nối và thúc đẩy kinh tế phát triển.

+ *Đối với doanh nghiệp:* các doanh nghiệp được hưởng lợi từ việc đầu tư tuyến đường thông qua việc thi công xây lắp, các doanh nghiệp khác được sử dụng tuyến đường, thuận lợi trong việc tiếp cận các dịch vụ du lịch, khu công nghiệp, rút ngắn thời gian đi lại, vận chuyển hàng hóa, hành khách, tiết kiệm nhiên liệu, đảm bảo an toàn giao thông...

+ *Đối với các tổ chức khác:* ngoài việc tác động đến các doanh nghiệp thì các tổ chức khác hưởng lợi ích tương tự.

- *Tác động về xã hội:*

+ *Đối với Nhà nước:* 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.

Tạo thuận lợi trong công tác giải phóng mặt bằng, rút ngắn thời gian thực hiện, giảm trách nhiệm của các bên liên quan. Giảm thủ tục bàn giao cọc giải phóng mặt bằng; cắt giảm một số thủ tục như: phân khai kế hoạch vốn, ban hành quy chế phối hợp; trình, báo cáo Bộ Giao thông vận tải xem xét, chấp thuận phương án tổng thể giải phóng mặt bằng, quyết toán chi phí...

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.

+ *Đối với người dân*: giúp người dân đi lại an toàn, giảm thiểu tai nạn giao thông, tiếp cận được các dịch vụ dọc tuyến tốt hơn.

+ *Đối với doanh nghiệp*: góp phần tăng cường kết nối đến các khu kinh tế, khu công nghiệp, các vùng miền, việc vận chuyển hàng hóa, hành khách trên tuyến sẽ thuận lợi hơn do giao thông được thông suốt.

+ *Đối với các tổ chức khác*: ngoài việc tác động đến các doanh nghiệp thì các tổ chức khác hưởng lợi ích tương tự.

- *Tác động về giới*: chính sách không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới do chính sách được áp dụng chung, không có sự phân biệt về giới.

- *Tác động về thủ tục hành chính*: việc địa phương có tuyến đi qua sử dụng ngân sách địa phương đầu tư các hạng mục bổ sung theo quy định của pháp luật về đầu tư công, pháp luật về PPP và các quy định khác có liên quan. Do đó khi áp dụng các chính sách trên không phát sinh thủ tục hành chính so với pháp luật hiện hành, chỉ có các văn bản báo cáo cấp có thẩm quyền thống nhất và cho phép thực hiện.

- *Tác động đối với hệ thống pháp luật*: chính sách nêu trên chỉ áp dụng thí điểm cho đối tượng duy nhất là các dự án đường bộ, quá trình nghiên cứu, đề xuất và xây dựng các cơ chế dựa trên kết quả đánh giá thực trạng áp dụng pháp luật, đánh giá phân tích kỹ lưỡng tác động của chính sách và sự đồng thuận cao của các chủ thể có liên quan (Bộ Giao thông vận tải, Ủy ban nhân dân các tỉnh), do đó không gây xáo trộn trong việc ban hành và áp dụng các văn bản quy phạm trong hệ thống pháp luật do trình tự, thủ tục triển khai thực hiện theo quy định. Tuy nhiên, đây là một số cơ chế thí điểm áp dụng khác so với quy định hiện hành và sẽ được tổng kết, đánh giá sau khi hết thời gian Quốc hội cho phép.

2.5. Kiến nghị giải pháp lựa chọn

- Trên cơ sở phân tích, đánh giá tác động của các giải pháp, Bộ Kế hoạch và Đầu tư kiến nghị lựa chọn giải pháp Quốc hội ban hành cơ chế đặc thù thí điểm khác với quy định tại khoản 4 và khoản 9 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước như dự thảo Nghị quyết. Khi thực hiện giải pháp này sẽ giải quyết được các bất cập nêu trên.

- Thẩm quyền ban hành chính sách thuộc Quốc hội.

3. Chính sách 3: Về giao cho một địa phương quyết định chủ trương đầu tư đối với các dự án giao thông đường bộ qua nhiều địa phương và sử dụng ngân sách của địa phương này hỗ trợ vốn cho địa phương khác

3.1. Xác định vấn đề bất cập

Thời gian gần đây, một số địa phương đề xuất dự án giao thông đường bộ qua nhiều địa phương (phạm vi đầu tư trên địa bàn địa phương này lớn hơn nhiều lần địa phương kia) hoặc các dự án đi qua ranh giới địa bàn 02 địa phương bằng cầu, hầm và Thủ tướng Chính phủ đã chấp thuận về nguyên tắc giao cho 01 địa phương làm cơ quan chủ quản²² do nếu để mỗi địa phương đầu tư ½ cầu hoặc ½ hầm sẽ gây lãng phí bộ máy, thời gian, thủ tục đầu tư... do phải làm 02 lần với 02 cơ quan khác nhau.

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 giao thông đường bộ qua nhiều địa phương sử dụng vốn đầu tư công chưa được quy định rõ trong các văn bản quy phạm pháp luật về giao thông đường bộ.

Điều 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"*.

Khoản 1 Điều 25 Luật Tổ chức Chính phủ quy định về nhiệm vụ và quyền hạn của Chính phủ đối với chính quyền địa phương: *"Thực hiện việc phân cấp, phân quyền cho chính quyền địa phương theo quy định tại các luật, nghị quyết của Quốc hội, pháp lệnh, nghị quyết của Ủy ban thường vụ Quốc hội. Trên cơ sở bảo đảm sự quản lý thống nhất của trung ương, Chính phủ phân cấp cho chính quyền địa phương quyết định hoặc thực hiện một số nhiệm vụ quản lý nhà nước thuộc ngành, lĩnh vực trên địa bàn quản lý phù hợp với điều kiện và khả năng của chính quyền địa phương"*.

Tại khoản 4 Điều 3 Nghị định số 39/2022/NĐ-CP ngày 18/6/2022 của Chính phủ ban hành quy chế làm việc của Chính phủ quy định: *"Chính phủ phân công Thủ tướng Chính phủ thay mặt Chính phủ xem xét, quyết định những vấn đề cấp bách cần phải xử lý gấp thuộc thẩm quyền của Chính phủ hoặc những vấn đề đã được Chính phủ thống nhất về chủ trương, nguyên tắc. Thủ tướng Chính phủ báo cáo hoặc giao Phó Thủ tướng Chính phủ, Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang bộ thay mặt Thủ tướng Chính phủ báo cáo tại phiên họp Chính phủ gần nhất về những vấn đề đã quyết định"*.

3.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề

²² 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; dự án đầu tư các cầu trên đường ven biển tỉnh Tiền Giang, Bến Tre, Trà Vinh...

Việc Quốc hội 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 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 giao thông đường bộ qua nhiều địa phương, đường ven biển, các công trình cầu, hầm qua hai địa phương.

- 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.

3.3. Các giải pháp đề xuất để giải quyết vấn đề

Bộ Kế hoạch và Đầu tư đề xuất giải pháp giao cho một địa phương quyết định chủ trương đầu tư đối với các dự án giao thông đường bộ qua nhiều địa phương và sử dụng ngân sách của địa phương này hỗ trợ vốn cho địa phương khác. Dự kiến quy định những nội dung sau trong Nghị quyết của Quốc hội:

"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. 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 Nghị quyết của 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. 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 để đầu tư dự án.

4. Sau khi hoàn thành công trình, các địa phương chịu trách nhiệm quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì đối với phần công trình nằm trên địa bàn mình hoặc thỏa thuận thống nhất phương án quản lý, khai thác, duy tu, bảo trì bảo đảm hiệu quả đầu tư dự án.

5. Việc quyết toán các dự án sau khi hoàn thành được nghiệm thu bàn giao đưa vào sử dụng được thực hiện theo quy định hiện hành".

3.4. Đánh giá tác động của các giải pháp

- Tác động về kinh tế:

+ *Đối với Nhà nước*: thực hiện triệt để chủ trương phân cấp, phân quyền, cụ thể hóa chủ trương của Đảng về các dự án giao thông đường bộ qua nhiều địa phương. Các dự án đầu tư giao thông đường bộ qua nhiều địa phương, đường ven biển, các công trình cầu, hầm qua hai địa phương cần được đầu tư, hoàn thành sớm, phát huy hiệu quả kinh tế - xã hội. Khi chỉ có 01 cơ quan chủ quản sẽ thuận lợi trong công tác quản lý dự án, đấu thầu, nghiệm thu, thanh toán, quyết toán.

+ *Đối với người dân*: giúp tăng trưởng nguồn việc làm và thu nhập cho người dân thông qua việc huy động lực lượng lao động của địa phương tham gia vào quá trình đầu tư xây dựng. Việc sớm hoàn thành công trình sẽ giúp người dân tiếp cận đi lại dễ dàng, tạo thuận lợi trong việc kinh doanh, thúc đẩy phát triển kinh tế.

+ *Đối với doanh nghiệp*: các doanh nghiệp được hưởng lợi từ việc đầu tư tuyến đường thông qua việc thiết kế, thi công xây lắp; việc đấu thầu, nghiệm thu, thanh toán chỉ có 01 đầu mối duy nhất. Khi tuyến đường sớm hoàn thành, các doanh nghiệp khác được sử dụng tuyến đường, thuận lợi trong việc tiếp cận các dịch vụ du lịch, khu công nghiệp, rút ngắn thời gian đi lại, vận chuyển hàng hóa, hành khách, tiết kiệm nhiên liệu, đảm bảo an toàn giao thông...

+ *Đối với các tổ chức khác*: ngoài việc tác động đến các doanh nghiệp thì các tổ chức khác hưởng lợi ích tương tự.

- *Tác động về xã hội*:

+ *Đối với Nhà nước*: 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.

+ *Đối với người dân*: giúp người dân đi lại an toàn, giảm thiểu tai nạn giao thông, tiếp cận được các dịch vụ dọc tuyến tốt hơn.

+ *Đối với doanh nghiệp*: góp phần tăng cường kết nối đến các khu kinh tế, khu công nghiệp, các vùng miền, việc vận chuyển hàng hóa, hành khách trên tuyến sẽ thuận lợi hơn do giao thông được thông suốt.

+ *Đối với các tổ chức khác*: ngoài việc tác động đến các doanh nghiệp thì các tổ chức khác hưởng lợi ích tương tự.

- *Tác động về giới*: chính sách không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới do chính sách được áp dụng chung, không có sự phân biệt về giới.

- *Tác động về thủ tục hành chính*: giảm thủ tục hành chính so với pháp luật hiện hành.

- *Tác động đối với hệ thống pháp luật*: chính sách nêu trên chỉ áp dụng thí điểm cho đối tượng duy nhất là các dự án đường bộ, quá trình nghiên cứu, đề xuất và xây dựng các cơ chế dựa trên kết quả đánh giá thực trạng áp dụng pháp luật, đánh giá phân tích kỹ lưỡng tác động của chính sách và sự đồng thuận cao của các chủ thể có liên quan (Bộ Giao thông vận tải, Hội đồng nhân dân, Ủy ban nhân dân các tỉnh, Bộ Tư pháp, Nội vụ), do đó không gây xáo trộn trong việc ban hành

và áp dụng các văn bản quy phạm trong hệ thống pháp luật do trình tự, thủ tục triển khai thực hiện theo quy định. Tuy nhiên, đây là một số cơ chế thí điểm áp dụng khác so với quy định hiện hành và sẽ được tổng kết, đánh giá sau khi hết thời gian Quốc hội cho phép.

3.5. Kiến nghị giải pháp lựa chọn

- Trên cơ sở phân tích, đánh giá tác động của các giải pháp, Bộ Kế hoạch và Đầu tư kiến nghị lựa chọn giải pháp Quốc hội ban hành cơ chế đặc thù thí điểm khác với quy định tại khoản 4 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước và cụ thể hóa điểm đ khoản 2 Điều 11 Luật Tổ chức chính quyền địa phương như dự thảo Nghị quyết. Khi thực hiện giải pháp này sẽ giải quyết được các bất cập nêu trên.

- Thẩm quyền ban hành chính sách thuộc Quốc hội.

III. Ý KIẾN THAM VẤN

Thực hiện Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật và Nghị quyết số 31/NQ-CP ngày 07/3/2023 của Chính phủ, Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã dự thảo Báo cáo đánh giá tác động của chính sách và gửi xin ý kiến các Bộ liên quan và các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương tại văn bản số 1882/BKHĐT-PTHTĐT ngày 17/3/2023 và văn bản số 2031/BKHĐT-PTHTĐT ngày 21/3/2023.

Ngày 17/3/2023, Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã đăng tải hồ sơ Nghị quyết Quốc hội trên cổng thông tin điện tử của Bộ Kế hoạch và Đầu tư tại đường dẫn: <https://www.mpi.gov.vn/Pages/tinbai.aspx?idTin=57181&idcm=140>. Bộ Kế hoạch và Đầu tư sẽ tiếp tục đăng tải nội dung Hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị quyết trên cổng thông tin điện tử của Bộ sau khi Bộ Kế hoạch và Đầu tư trình Chính phủ thông qua Hồ sơ đề nghị xây dựng nghị quyết.

- Ngày 05/4/2023, Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã đăng tải Hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị quyết tại Cổng thông tin điện tử Văn phòng Chính phủ tại đường dẫn: <https://chinhphu.vn/du-thao-vbqpppl/de-nghi-xay-dung-nghi-quyet-cua-quoc-hoi-ve-thi-diem-mot-so-co-che-chinh-sach-thao-go-vuong-mac-5542>.

Ý kiến góp ý của các Bộ, địa phương, ý kiến thẩm định của Bộ Tư pháp và ý kiến các Thành viên Chính phủ đã được Bộ Kế hoạch và Đầu tư tổng hợp, tiếp thu, giải trình đầy đủ tại Bản tổng hợp, giải trình, tiếp thu ý kiến góp ý và Báo cáo giải trình tiếp thu ý kiến thẩm định.

IV. GIÁM SÁT VÀ ĐÁNH GIÁ

- Ủy ban Thường vụ Quốc hội, Hội đồng Dân tộc và các Ủy ban của Quốc hội, các Đoàn đại biểu Quốc hội, đại biểu Quốc hội, Hội đồng nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương, Mặt trận Tổ quốc Việt Nam và các tổ chức thành viên, trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình, giám sát việc thực hiện Nghị quyết này.

- Phân công, phối hợp giữa trung ương và địa phương để triển khai thực hiện Nghị quyết, tập trung tăng cường chất lượng công tác kiểm tra, giám sát trong quá trình thực hiện các cơ chế thí điểm của Nghị quyết, bảo đảm không để xảy ra việc trục lợi chính sách, lợi ích nhóm, thất thoát, lãng phí.

- Tổng kết việc thực hiện Nghị quyết này để báo cáo Quốc hội và đề xuất hoàn thiện hệ thống pháp luật về các cơ chế, chính sách đã thực hiện thí điểm.

Trên đây là Báo cáo đánh giá tác động của chính sách trong 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 một số Luật liên quan tới đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ./.

Hà Nội, ngày tháng năm 2023

**BẢN TỔNG HỢP, GIẢI TRÌNH, TIẾP THU Ý KIẾN GÓP Ý CỦA CÁC BỘ, ĐỊA PHƯƠNG
ĐỐI VỚI DỰ THẢO NGHỊ QUYẾT CỦA QUỐC HỘI VỀ THÍ ĐIỂM THÁO GỠ MỘT SỐ CƠ CHẾ, CHÍNH SÁCH
QUY ĐỊNH TẠI MỘT SỐ LUẬT VỀ ĐẦU TƯ XÂY DỰNG ĐƯỜNG BỘ**



(kèm theo văn bản số **3396** /BKHDĐT-PTHĐTDT ngày **05/5/2023**)

PHẦN I

VỀ SỰ CẦN THIẾT BAN HÀNH NGHỊ QUYẾT CỦA QUỐC HỘI

Có 24 cơ quan thống nhất với toàn bộ hồ sơ dự thảo Nghị quyết và không có ý kiến gì thêm gồm: (1) Bộ Ngoại giao; (2) Đài Tiếng nói Việt Nam; (3) Thông tấn xã Việt Nam; (21) địa phương: Cao Bằng, Thái Nguyên, Tuyên Quang, Gia Lai, Hậu Giang, Đồng Tháp, Hà Giang, Thừa Thiên Huế, An Giang, Trà Vinh, Đà Nẵng, Sóc Trăng, Cà Mau, Đắk Nông, Quảng Trị, Yên Bái, Bạc Liêu, Bình Thuận, Quảng Bình, Cần Thơ, Kiên Giang.

Đồng thời, có 30 cơ quan thống nhất sự cần thiết phải ban hành Nghị quyết tại các văn bản góp ý của các cơ quan.

| TT | Cơ quan | Nội dung góp ý |
|----|---|--|
| 1. | Bộ Giao thông vận tải (văn bản số 2952/BGTVT-KHĐT ngày 27/3/2023) | Bộ GTVT cơ bản thống nhất với đề xuất của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về sự cần thiết phải trình Quốc hội ban hành Nghị quyết thí điểm tháo gỡ một số cơ chế, chính sách quy định tại các Luật. |
| 2. | Bộ Nội Vụ (văn bản số 1250/BNV-TCCB ngày 22/3/2023) | Căn cứ yêu cầu tại Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/01/2022 của Hội nghị Trung ương 6 khóa XIII về tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045, Nghị quyết số 31/NQ-CP ngày 07/3/2023 của Chính phủ về phiên họp thường kỳ tháng 02 năm 2023, Bộ Nội vụ thống nhất với đề xuất của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về việc xây dựng dự thảo Nghị quyết Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách để tháo gỡ vướng mắc quy định tại các Luật về đầu tư xây dựng đường bộ, góp phần phát huy tính chủ động, sáng tạo, trách nhiệm của từng cấp, từng ngành, huy động tối đa các nguồn lực, tháo gỡ nút thắt trong đầu tư, tạo đột phá trong phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đồng bộ, hiện đại, kết nối các vùng, |

| TT | Cơ quan | Nội dung góp ý |
|-----|--|--|
| | | định thí điểm tháo gỡ một số cơ chế, chính sách quy định tại các luật để đầu tư xây dựng đường bộ. |
| 8. | Ngân hàng nhà nước Việt Nam (<i>văn bản số 2217/NHNN-TD ngày 29/3/2023</i>) | Kết cấu hạ tầng nói chung và kết cấu hạ tầng giao thông vận tải đường bộ nói riêng đóng vai trò quan trọng trong sự phát triển kinh tế - xã hội đất nước. Vì vậy, việc nghiên cứu, tháo gỡ các vướng mắc về cơ chế, chính sách đầu tư là cần thiết nhằm khơi thông nguồn lực, đầu tư đồng bộ các công trình, dự án cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ. |
| 9. | UBND TP Hải Phòng (<i>văn bản số 596/UBND-GT ngày 22/3/2023</i>) | Thông nhất sự cần thiết phải ban hành Nghị quyết Quốc hội ban hành Nghị quyết của Quốc hội thí điểm tháo gỡ một số cơ chế, chính sách quy định tại các Luật để đầu tư xây dựng đường bộ. |
| 10. | UBND tỉnh Sơn La (<i>văn bản số 923/UBND-KT ngày 23/3/2023</i>) | Việc ban hành thí điểm cơ chế, chính sách để tháo gỡ một số vướng mắc liên quan đến đầu tư xây dựng các tuyến đường bộ theo pháp luật về giao thông đường bộ, ngân sách nhà nước, đầu tư công, đầu tư theo phương thức đối tác công tư là rất cần thiết, nhằm khơi thông nguồn lực, giúp phát huy hiệu quả nguồn vốn từ ngân sách Trung ương kết hợp với ngân sách địa phương trong đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội. Hiện nay, việc kết nối giao thông giữa các địa phương lân cận thông qua hệ thống đường tỉnh còn nhiều khó khăn hạn chế, đặc biệt tại các khu vực giáp ranh giữa 02 tỉnh, do chưa có các công trình cầu, hầm để kết nối liên thông. Một trong những nguyên nhân đó là các công trình giao thông này thường nằm trên địa bàn của 02 tỉnh và hiện chưa có các quy định pháp luật đầy đủ để điều chỉnh đối với việc đầu tư xây dựng các công trình nêu trên. Vì vậy, việc ban hành thí điểm cơ chế, chính sách để tháo gỡ vướng mắc nêu trên là rất cần thiết và cấp bách. |
| 11. | Sở KH&ĐT tỉnh Bắc Giang (<i>văn bản số 692/SKHĐT-KTN ngày 23/3/2023</i>) | Nhất trí về sự cần thiết phải ban hành Nghị quyết nhằm đảm bảo cho các địa phương có khả năng về nguồn lực ngân sách đầu tư các dự án thuộc hệ thống đường bộ do Trung ương quản lý, giải quyết yêu cầu cầu giao thông mang tính đột phá, tháo gỡ nút thắt trong hệ thống kết cấu hạ tầng kinh tế, phục vụ phát triển kinh tế - xã hội cho địa phương. |
| 12. | UBND tỉnh Nghệ An (<i>văn bản số 2060/UBND-CN ngày 23/3/2023</i>) | Việc ban hành Nghị quyết nhằm tháo gỡ các vướng mắc của các địa phương, tạo điều kiện trong việc thực hiện đầu tư và huy động nguồn lực đầu tư để hoàn thiện kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ. |
| 13. | Sở KH&ĐT tỉnh Quảng Ngãi (<i>văn bản số 504/SKHĐT-KTN ngày 23/3/2023</i>) | Thông nhất với những nội dung chính của 3 cơ chế, chính sách đã nêu trong dự thảo Nghị quyết. Việc ban hành Nghị quyết của Quốc hội là cần thiết, sẽ kịp thời tháo gỡ các điểm nghẽn của quy định pháp luật hiện tại, tạo động lực mới trong quá trình huy động nguồn lực đầu tư hệ thống hạ |

| TT | Cơ quan | Nội dung góp ý |
|-----|--|--|
| | | tăng đường bộ. Đặc biệt là chính sách phân cấp thẩm quyền đầu tư các tuyến đường quốc lộ, cao tốc, các tuyến đường trong phạm vi dự án PPP trên địa bàn các tỉnh. |
| 14. | Sở KH&ĐT tỉnh Phú Yên (văn bản số 701/SKHĐT-KTN ngày 23/3/2023) | Việc xây dựng và ban hành Nghị quyết của Quốc hội về thí điểm tháo gỡ một số cơ chế, chính sách quy định tại các Luật để xây dựng đường bộ có tính chất đột phá, khả thi cao, bao gồm: (1) Tăng tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP; (2) Giao cho địa phương làm cơ quan chủ quản đối với các dự án đầu tư quốc lộ, cao tốc đi qua địa phương mình; (3) Giao cho một địa phương làm cơ quan chủ quản đối với đối với các dự án đi qua địa bàn hai tỉnh (dự án liên kết vùng) trong giai đoạn từ nay đến khi Luật Đường bộ được Quốc hội thông qua là hết sức cần thiết. Mục đích ban hành Nghị quyết nhằm đa dạng hóa, huy động tối đa các nguồn lực hợp pháp (nhà nước, tư nhân, trung ương và địa phương), tháo gỡ nút thắt trong đầu tư, tạo đột phá trong phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, đẩy nhanh tiến độ triển khai các dự án, từng bước hoàn thiện mạng lưới đường bộ cao tốc là phù hợp với chủ trương của Đảng và Nhà nước. |
| 15. | UBND tỉnh Đồng Nai (văn bản số 2585/UBND-KTNS ngày 23/3/2023) | Thống nhất cao sự cần thiết ban hành Nghị quyết theo nội dung tại dự thảo Tờ trình của Chính phủ và báo cáo đánh giá tác động của chính sách như dự thảo do Bộ Kế hoạch và Đầu tư soạn thảo. |
| 16. | UBND tỉnh Khánh Hòa (văn bản số 2775/UBND-XDND ngày 24/3/2023; số 2986/UBND-XDND ngày 30/3/2023) | Cơ bản thống nhất sự cần thiết phải ban hành Nghị quyết của Quốc hội về thí điểm tháo gỡ một số cơ chế, chính sách quy định tại các Luật để đầu tư xây dựng đường bộ và các nội dung trình Quốc hội của các Dự thảo. |
| 17. | Sở KH&ĐT tỉnh Bắc Kạn (văn bản số 523/KHĐT-KTN ngày 24/3/2023) | Nhất trí sự cần thiết phải ban hành Nghị quyết Quốc hội về thí điểm tháo gỡ một số cơ chế, chính sách quy định tại các Luật để đầu tư xây dựng đường bộ. |
| 18. | Sở KH&ĐT tỉnh Hải Dương (696/SKHĐT-KTN ngày 25/3/2023) | Việc xây dựng và ban hành Nghị quyết Quốc hội về thí điểm tháo gỡ một số cơ chế, chính sách quy định tại các Luật để đầu tư xây dựng đường bộ là cần thiết và cần sớm được Quốc hội thông qua để triển khai thực hiện trong thực tế. |
| 19. | Sở KH&ĐT tỉnh Phú Thọ (văn bản số 477/SKHĐT-KTN ngày 22/3/2023) | Việc ban hành Nghị quyết là cần thiết, phù hợp với quy định tại điểm b khoản 2 Điều 15 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2015. |
| 20. | Sở KH&ĐT tỉnh Quảng Ninh (văn bản số 1022/SKHĐT-TĐGSĐT ngày 29/3/2023) | Thống nhất dự thảo Tờ trình của Chính Phủ trình Ủy ban thường vụ Quốc hội về Nghị quyết của Quốc hội thí điểm tháo gỡ một số cơ chế, chính sách quy định tại các luật để đầu tư xây dựng đường bộ kèm theo công văn số 1882/BKHĐT-PTHTĐT ngày 17/3/2023 của Bộ Kế hoạch và |

| TT | Cơ quan | Nội dung góp ý |
|-----|---|--|
| | | Đầu tư (đặc biệt là 03 vấn đề vướng mắc trong đầu tư xây dựng đường bộ tại quy định hiện hành do Quý bộ dự thảo về: Tỷ lệ vốn Nhà nước tham gia trong các dự án PPP; Thẩm quyền đầu tư các dự án đường bộ; Việc sử dụng ngân sách đầu tư tại các dự án liên kết vùng). |
| 21. | UBND tỉnh Thanh Hóa (văn bản số 3902/UBND-CN ngày 25/3/2023) | Thông nhất về sự cần thiết ban hành Nghị quyết của Quốc hội thí điểm tháo gỡ một số cơ chế, chính sách quy định tại các Luật đề đầu tư xây dựng đường bộ. |
| 22. | UBND thành phố Hà Nội (văn bản số 944/UBND-ĐT ngày 04/4/2023) | Cơ bản thống nhất về sự cần thiết xây dựng, ban hành Nghị quyết của Quốc hội thí điểm tháo gỡ một số cơ chế, chính sách quy định tại các Luật đề đầu tư xây dựng đường bộ và các dự thảo. |
| 23. | UBND tỉnh Bến Tre (văn bản số 1711/UBND-TCĐT ngày 25/3/2023) | Cơ bản thống nhất với nội dung dự thảo Nghị quyết Quốc hội về thí điểm tháo gỡ một số cơ chế, chính sách quy định tại các Luật đề đầu tư xây dựng đường bộ. |
| 24. | Sở KH&ĐT tỉnh Phú Thọ (văn bản số 477/SKHĐT-KTN ngày 23/3/2023) | Việc ban hành Nghị quyết của Quốc hội nêu trên là cần thiết, phù hợp với quy định tại điểm b khoản 2 Điều 15 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2015. |
| 25. | UBND tỉnh Lào Cai (văn bản số 1243/UBND-XD ngày 25/3/2023) | Sự cần thiết phải ban hành Nghị quyết của Quốc hội: Nhất trí với nội dung dự thảo Tờ trình của Chính phủ. |
| 26. | UBND thành phố Hồ Chí Minh (văn bản số 1069/UBND-DA ngày 23/3/2023) | Ủy ban nhân dân Thành phố thống nhất về sự cần thiết ban hành Nghị quyết của Quốc hội nhằm tháo gỡ khó khăn liên quan một số cơ chế, chính sách quy định tại các Luật đề đầu tư xây dựng đường bộ (sau đây viết tắt là dự thảo Nghị quyết), đặc biệt đối với nội dung cơ chế, chính sách về đầu tư các dự án giao thông liên vùng cần được Quốc hội sớm ban hành nhằm tạo cơ sở pháp lý thống nhất, phát huy tính chủ động của các địa phương trên cơ sở khả năng cân đối Ngân sách địa phương để sớm hoàn thành thủ tục đầu tư, hoàn thành hệ thống giao thông liên vùng. |
| 27. | UBND tỉnh Bình Dương (văn bản số 1553/UBND-KT ngày 31/3/2023) | Thông nhất sự cần thiết phải ban hành Nghị quyết của Quốc hội về thí điểm tháo gỡ một số cơ chế, chính sách quy định tại các Luật đề đầu tư xây dựng đường bộ |
| 28. | UBND tỉnh Đắk Lắk (văn bản số 877/SKHĐT-KTN ngày 13/4/2023) | Kết cấu hạ tầng giao thông vận tải đường bộ có vai trò và ý nghĩa rất trọng trong sự nghiệp công nghiệp hóa – hiện đại hóa, làm nên tăng thúc đẩy trong quan phát triển kinh tế - xã hội của đất nước. Từ những vướng mắc đầu tư xây dựng đường bộ tại các quy định hiện hành, trên cơ sở chính trị, cơ sở thực tiễn thì việc xây dựng thí điểm tháo gỡ một số cơ chế, chính sách quy định tại các Luật đề đầu tư xây dựng đường bộ đến khi Luật Đường bộ được Quốc hội thông qua là cần thiết 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 phát triển kết cấu hạ tầng giao |

| TT | Cơ quan | Nội dung góp ý |
|-----|--|---|
| | | thông, đẩy nhanh tiến độ triển khai các dự án, từng bước hoàn thiện mạng lưới đường bộ cao tốc theo chủ trương của Đảng và Nhà nước. |
| 29. | UBND tỉnh Tây Ninh (<i>văn bản số 999/UBND-KT ngày 07/4/2023</i>) | Thống nhất về sự cần thiết phải ban hành Nghị quyết của Quốc hội về thí điểm tháo gỡ một số cơ chế, chính sách quy định tại các Luật về đầu tư xây dựng đường bộ do Bộ Kế hoạch và Đầu tư dự thảo. |
| 30. | UBND tỉnh Ninh Thuận (<i>văn bản số 980/SKHĐT-TĐGS ngày 22/3/2023</i>) | Thống nhất về sự cần thiết phải quy định thí điểm tháo gỡ một số cơ chế, chính sách quy định tại các Luật về đầu tư xây dựng đường bộ, nhằm cải thiện năng lực hấp thụ vốn của nền kinh tế, nhất là phân bổ và giải ngân vốn đầu tư công; thuận lợi trong việc sử dụng ngân sách địa phương đầu tư các dự án đường bộ liên kết liên vùng và thẩm quyền đầu tư các dự án đường bộ được xác định rõ ràng cụ thể, giải quyết được những vướng mắc trong quy trình quản lý đầu tư đường bộ. |

PHẦN II
CÁC Ý KIẾN GÓP Ý CHO CÁC DỰ THẢO

| TT | Nội dung góp ý | Cơ quan | Tiếp thu, giải trình |
|----------|--|-----------------------|--|
| I | DỰ THẢO TỜ TRÌNH | | |
| 1. | <p>- Đề nghị hiệu chỉnh phần ghi chú (footnote) như sau: “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”.</p> <p>- Tại Nghị quyết số 31/NQ-CP ngày 07/3/2023, Chính phủ giao nhiệm vụ nghiên cứu tháo gỡ các vướng mắc để huy động tối đa các nguồn lực để đầu tư các công trình nói chung thuộc nhiệm vụ chi của ngân sách trung ương, do vậy đề nghị cân nhắc mở rộng phạm vi cho các lĩnh vực khác của ngành GTVT như đường sắt, đường thủy nội địa.</p> | Bộ Giao thông vận tải | <p>Tiếp thu: Bộ KHĐT đã cập nhật số km đường cao tốc tại Dự thảo Tờ trình.</p> <p>- Giải trình: Việc nghiên cứu mở rộng cho các lĩnh vực khác cần nhiều thời gian và không phải là vấn đề cấp thiết trong thực tiễn về phân cấp hiện nay. Bộ Kế hoạch và Đầu tư nhận thấy lĩnh vực giao thông đường bộ là lĩnh vực có nhiều vướng mắc, cần tập trung tháo gỡ để khơi thông nguồn lực đầu tư thông qua việc phân cấp, phân quyền cho địa phương. Tại cuộc họp thẩm định tại Bộ Tư pháp, Bộ Giao thông vận tải đã đồng ý chỉ báo cáo cấp có thẩm quyền cho lĩnh vực duy nhất là giao thông đường bộ.</p> |
| | <p>- Về cơ sở chính trị (trang 5): Đề nghị bổ sung các Nghị quyết của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm an ninh quốc phòng của các vùng kinh tế đến năm 2030, tầm nhìn 2045, cụ thể: + Nghị quyết số 30-NQ/TW ngày 23/11/2022 của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm an ninh quốc phòng, an ninh vùng đồng bằng sông Hồng đến năm 2030, tầm nhìn 2045, trong đó đề ra có nhiệm vụ, giải pháp “hoàn thiện cơ chế, chính sách cho phép các địa phương được sử dụng ngân sách địa phương đầu tư cho các dự án vùng, liên vùng”.</p> | | <p>Tiếp thu: Bộ KHĐT đã cập nhật các Nghị quyết Vùng tại dự thảo Tờ trình.</p> |

| TT | Nội dung góp ý | Cơ quan | Tiếp thu, giải trình |
|----|--|---------|--|
| | <p>+ Nghị quyết số 23-NQ/TW ngày 06/10/2022 của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm an ninh quốc phòng, an ninh vùng Tây Nguyên đến năm 2030, tầm nhìn 2045 và Nghị quyết số 24-NQ/TW ngày 07/10/2022 của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm an ninh quốc phòng, an ninh vùng Đông Nam Bộ đến năm 2030, tầm nhìn 2045, trong đó đề ra nhiệm vụ, giải pháp: <i>Tập trung 2 hoàn thiện thể chế, chính sách theo hướng 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 trong huy động tối đa các nguồn lực cho đầu tư KCHTGT</i></p> | | |
| | <p>- Về cơ sở thực tiễn (trang 6): Đề nghị bổ sung kiến nghị của các địa phương được giao cơ quan chủ quản đầu tư các tuyến quốc lộ 80 (tỉnh Kiên Giang), quốc lộ 56 (tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu).</p> | | <p>Tiếp thu: Bộ KHĐT đã bổ sung kiến nghị của địa phương tại dự thảo Tờ trình.</p> |
| | <p>- Về tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP (trang 9): Đề nghị nghiên cứu điều chỉnh chính sách như sau: “Trừ dự án quan trọng quốc gia được Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư, Cấp có thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư các dự án còn lại trên địa bàn kinh tế - xã hội khó khăn và đặc biệt khó khăn, có yếu tố an ninh - quốc phòng được xem xét, quyết định nguồn vốn nhà nước tham gia dự án PPP để: a) thực hiện bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ tái định cư; b) tham gia hỗ trợ dự án với tỷ lệ không quá 65% tổng mức đầu tư (không bao gồm chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ tái định cư).</p> <p><i>Việc quản lý và sử dụng nguồn vốn nhà nước hỗ trợ xây dựng công trình thực hiện theo quy định tại khoản 5 Điều 70, Luật PPP hoặc hòa chung để giải ngân song song với nguồn vốn của nhà đầu tư để thực hiện dự án”.</i></p> | | <p>Giải trình như sau: - Về tỷ lệ 65%, tại cuộc họp Chính phủ về chuyên đề pháp luật ngày 27/3/2023, các thành viên Chính phủ và Thủ tướng Chính phủ đã kết luận chọn phương án không tính chi phí giải phóng mặt bằng vào tỷ lệ 50% thay vì chọn phương án nâng tỷ lệ vốn tham gia của nhà nước lên 65% do cơ sở để xác định giá trị 65% không chắc chắn. Do đó, Bộ KHĐT đã cập nhật chi đạo nêu trên tại các dự thảo theo định hướng nêu trên.</p> <p>Do đó, về tỷ lệ vốn nhà nước, Bộ KHĐT tiếp thu, hoàn thiện dự thảo theo hướng: <i>“Đối với các dự án giao thông đường bộ đi qua địa bàn kinh tế - xã hội khó khăn và các dự án đi qua đô thị loại III, tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP không bao gồm</i></p> |

| TT | Nội dung góp ý | Cơ quan | Tiếp thu, giải trình |
|----|--|---------|--|
| | | | <p><i>chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ, tái định cư".</i></p> <p>- Không tiếp thu việc đề nghị bổ sung chính sách: "Việc quản lý và sử dụng nguồn vốn nhà nước hỗ trợ xây dựng công trình thực hiện theo quy định tại khoản 5 Điều 70, Luật PPP hoặc hòa chung để giải ngân song song với nguồn vốn của nhà đầu tư để thực hiện dự án".</p> <p>Lý do: Việc quản lý và sử dụng nguồn vốn nhà nước hỗ trợ xây dựng công trình thực hiện theo quy định tại khoản 5 Điều 70, Luật PPP hoặc hòa chung để giải ngân song song với nguồn vốn của nhà đầu tư để thực hiện dự án. Tại các cuộc họp Chính phủ thống nhất báo cáo Quốc hội 03 chính sách, trong đó có chính sách về tỷ lệ vốn nhà nước trong các dự án PPP. Việc Bộ GTVT đề xuất sẽ được nghiên cứu, chỉnh sửa sau khi tổng kết mô hình PPP, Chính phủ sẽ báo cáo Quốc hội tổng thể để sửa các vấn đề khác trong Luật PPP.</p> |
| | <p>- Về chính sách giao địa phương làm cơ quan chủ quản đầu tư các tuyến cao tốc, quốc lộ (trang 10): Đề nghị nghiên cứu điều chỉnh chính sách như sau: <i>"Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định giao UBND cấp tỉnh cân đối được nguồn vốn đầu tư từ ngân sách địa phương tham gia đầu tư dự án có đủ năng lực, kinh nghiệm làm cơ quan chủ quản đầu tư các dự án tuyến quốc lộ, cao tốc đi qua địa phương mình"</i>.</p> | | <p>Tiếp thu: Bộ KHĐT đã hoàn thiện tại dự thảo: <i>"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) làm cơ quan chủ quản đầu tư các dự án quốc lộ, cao tốc đi qua địa phương mình"</i>.</p> |

| TT | Nội dung góp ý | Cơ quan | Tiếp thu, giải trình |
|----|--|---------|---|
| | <p>- Về chính sách giao đầu tư bổ sung hạng mục công trình nằm trong phạm vi dự án PPP đang khai thác nhưng chưa nằm trong dự án PPP (trang 11): Đề nghị nghiên cứu điều chỉnh theo hướng “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/DNDA, địa phương nơi dự án đi qua thỏa thuận, thống nhất sử dụng nguồn vốn của Nhà đầu tư, nguồn vốn NSTW hoặc nguồn vốn ngân sách địa phương để đầu tư bổ sung các hạng mục trên. Việc quản lý, vận hành, khai thác hạng mục bổ sung do nhà đầu tư/DNDA thực hiện. 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 Hợp đồng dự án, quy định pháp luật có liên quan”.</p> | | <p>Giải trình: Trước đây, nhằm giải quyết những vướng mắc tồn tại của các dự án BOT hiện hữu, Bộ KHĐT đã có nghiên cứu về vấn đề này tại dự thảo lần trước, tiếp thu ý kiến của Bộ Tư pháp, Bộ Tài chính, Bộ Kế hoạch và Đầu tư dự kiến không quy định chính sách này trong dự thảo Nghị quyết.</p> |
| | <p>- Về nội dung giao một địa phương quyết định chủ trương đầu tư đối với dự án đi qua địa bàn 2 tỉnh (trang 13): Đề nghị nghiên cứu điều chỉnh theo hướng: “- Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có tỷ trọng vốn đầu tư lớn hơn làm cơ quan chủ quản đối với các dự án thuộc thẩm quyền quản lý của địa phương có các công trình cầu, hầm hoặc nút giao nằm trên ranh giới, địa giới hành chính từ hai tỉnh trở lên.</p> <p>- Toàn bộ chi phí xây dựng công trình công tác xây lắp công trình cầu, hầm hoặc nút giao và các chi phí liên quan do các địa phương thỏa thuận thống</p> | | <p>- Tiếp thu một phần: Bộ KHĐT hoàn thiện như sau: “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. 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 Nghị quyết của 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”; - Bổ nội dung “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</p> |

| TT | Nội dung góp ý | Cơ quan | Tiếp thu, giải trình |
|----|---|---|--|
| | <p><i>nhất. Riêng chi phí GPMB, hỗ trợ, tái định cư được tách thành dự án thành phần do từng địa phương chịu trách nhiệm bố trí vốn thực hiện.</i></p> <p><i>- Trường hợp cần thiết, Hội đồng nhân dân các tỉnh thống nhất việc sử dụng ngân sách địa phương này hỗ trợ địa phương khác để đầu tư dự án".</i></p> | | <p><i>được chia thành dự án thành phần do từng địa phương chịu trách nhiệm bố trí vốn thực hiện" do việc phân chia các dự án thành phần đã được quy định trong Luật Xây dựng và thỏa thuận của các địa phương.</i></p> <p><i>- Tiếp thu, Bộ Kế hoạch và Đầu tư hoàn thiện như sau: "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 để đầu tư dự án".</i></p> |
| | <p><i>- Về tổ chức thực hiện trong dự thảo Nghị quyết: Đề nghị nghiên cứu bổ sung thêm quy định giao Chính phủ hướng dẫn thực hiện các nội dung tại Nghị quyết để đảm bảo có cơ sở ban hành các văn bản quy phạm pháp luật hướng dẫn thực hiện Nghị quyết trong trường hợp cần thiết.</i></p> | | <p>Tiếp thu: Bộ KHĐT đã hoàn thiện: <i>"Chính phủ, trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm: 1. Tổ chức thực hiện Nghị quyết này và chỉ đạo các cơ quan liên quan phối hợp với Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Giao thông vận tải, Bộ Tài chính, các cơ quan trung ương và địa phương triển khai thực hiện..."</i></p> |
| | <p><i>- Về hiệu lực thi hành: Đề nghị không quy định "Nghị quyết được thực hiện cho tới khi Luật Đường bộ có hiệu lực" vì dự thảo Nghị quyết có các nội dung liên quan đến các luật khác (ví dụ Luật PPP) nên sẽ gặp vướng mắc trong quá trình triển khai thực hiện.</i></p> | | <p>Tiếp thu: Bộ KHĐT đã hoàn thiện: <i>" Nghị quyết này có hiệu lực thi hành từ ngày ký ban hành và được thực hiện trong thời gian 03 năm"</i></p> |
| 2. | <p><i>- Đề nghị rà soát, bổ sung các Nghị quyết của Đảng và pháp luật liên quan về phát triển liên kết vùng, phân cấp quản lý nhà nước tại phần nội dung về sự</i></p> | <p>Bộ Nội Vụ (<i>văn bản số 1250/BNV-</i></p> | <p>Tiếp thu: Bộ KHĐT đã tiếp thu và cập nhật thêm các Nghị quyết Vùng tại dự thảo Tờ trình¹</p> |

¹ Nghị quyết số 11-NQ/TW của Bộ Chính trị ngày 10/02/2022 về Phương hướng phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng Trung du và miền núi Bắc bộ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045; 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 quốc phòng, an ninh vùng Tây Nguyên đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045; Nghị quyết số 26-NQ/TW ngày 03/11/2022 của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng Bắc

| TT | Nội dung góp ý | Cơ quan | Tiếp thu, giải trình |
|----|--|--|---|
| | <p>cần thiết phải quy định thí điểm (mục I dự thảo Tờ trình) để có thêm căn cứ xây dựng chính sách giao địa phương đầu tư các dự án liên kết vùng.</p> <p>- Đề nghị bổ sung các nội dung về dự kiến nguồn lực, điều kiện bảo đảm cho việc thi hành Nghị quyết sau khi được Quốc hội thông qua.</p> <p>- Đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư nghiên cứu, bổ sung kinh nghiệm quốc tế đối với các chính sách dự kiến đề xuất (nếu có).</p> | TCCB ngày 22/3/2023) | <p>Tiếp thu:</p> <p>Bộ KHĐT đã tiếp thu, bổ sung tại dự thảo Tờ trình</p> <p>Không tiếp thu, lý do:</p> <p>Bộ KHĐT chưa có đủ thời gian nghiên cứu để có cơ sở viện dẫn kinh nghiệm quốc tế nên không có thông tin đưa vào dự thảo</p> |
| 3. | <p>Đề hoàn thiện nội dung của chính sách, Bộ Tư pháp đề nghị cân nhắc một số nội dung sau:</p> <p>1. Chính sách 1: Về tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP</p> <p>Theo dự thảo Tờ trình: <i>“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”.</i></p> <p>Về chính sách này, Bộ Tư pháp cho rằng, bản chất của dự án thực hiện theo phương thức PPP là nhằm huy động vốn của nhà đầu tư, vốn xã hội để đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng nói chung khi nguồn vốn đầu tư của nhà nước còn hạn chế; vốn nhà nước tham gia trong dự án PPP chỉ mang tính chất hỗ trợ. Vì vậy, đề nghị cơ quan lập đề nghị có đánh giá tác động kỹ lưỡng khi nâng tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP cao hơn quy định của Luật PPP, tránh</p> | Bộ Tư pháp (văn bản số 1134/BTP-PLDSKT ngày 29/3/2023) | <p>Giải trình, tiếp thu:</p> <p>- Về tỷ lệ 65%, tại cuộc họp Chính phủ về chuyên đề pháp luật ngày 27/3/2023, các thành viên Chính phủ và Thủ tướng Chính phủ đã kết luận chọn phương án “không tính chi phí giải phóng mặt bằng vào tỷ lệ 50%” thay vì chọn phương án nâng tỷ lệ vốn tham gia của nhà nước lên 65% do cơ sở để xác định giá trị 65% không chắc chắn. Do đó, Bộ KHĐT đã cập nhật chỉ đạo nêu trên tại các dự thảo theo định hướng nêu trên.</p> <p>Do đó, về tỷ lệ vốn nhà nước, Bộ KHĐT tiếp thu, hoàn thiện dự thảo theo hướng: <i>“Đối với các dự án giao thông đường bộ đi qua địa bàn kinh tế - xã hội khó khăn và các dự án đi qua đô thị loại III, tỷ lệ vốn nhà</i></p> |

| TT | Nội dung góp ý | Cơ quan | Tiếp thu, giải trình |
|----|---|---------|---|
| | <p>làm mất đi bản chất của phương thức PPP. Đồng thời, giải trình rõ lý do khi xây dựng Luật PPP năm 2020 quy định tỷ lệ vốn nhà nước tối đa là 50% nay lại đề nghị thí điểm tối đa 65%. Thực tế trong thời gian vừa qua, Bộ Tư pháp cũng chưa nhận được thông tin phản ánh vướng mắc về tỷ lệ vốn nhà nước tham gia trong trường hợp này.</p> | | <p><i>nước tham gia dự án PPP không bao gồm chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ, tái định cư".</i></p> |
| | <p>2. Chính sách 2: Về việc giao cho địa phương làm cơ quan chủ quản đối với các dự án đầu tư quốc lộ, cao tốc</p> <p>2.1. Cơ quan lập đề nghị đề xuất, đối với các dự án đầu tư công, quy định thí điểm cho phép Thủ tướng Chính phủ giao cho địa phương đầu tư các dự án quốc lộ, cao tốc thuộc thẩm quyền đầu tư của Bộ Giao thông vận tải là cần thiết và cấp bách trong giai đoạn hiện nay.</p> <p>Về vấn đề này, Bộ Tư pháp nhận thấy, quy định của pháp luật hiện hành như sau:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Khoản 3 Điều 48 Luật Giao thông đường bộ quy định "hệ thống quốc lộ do Bộ Giao thông vận tải chịu trách nhiệm tổ chức quản lý, bảo trì". - 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 được 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". <p>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).</p> <p>Vì vậy, Bộ Tư pháp nhất trí về chủ trương giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh là cấp quyết định đầu tư/cơ quan chủ quản thực hiện đầu tư dự án nhằm "Huy</p> | | <p>Tiếp thu:</p> <p>Bộ KHĐT đã tiếp thu, bổ sung căn cứ pháp lý, quan điểm của Quyết định số 1454/QĐ-TTg trong dự thảo Tờ trình</p> |

| TT | Nội dung góp ý | Cơ quan | Tiếp thu, giải trình |
|----|---|---------|---|
| | <p><i>động mọi nguồn lực để đầu tư phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng đường bộ, đặc biệt là đường bộ cao tốc; đẩy mạnh hình thức hợp tác công tư, trong đó vốn nhà nước đóng vai trò hỗ trợ, dẫn dắt để thu hút tối đa nguồn lực từ các thành phần kinh tế khác; 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” (khoản 1 Mục 1 Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050), phù hợp với chủ trương phân cấp, phân quyền, huy động nguồn lực của trung ương và địa phương để đầu tư tuyến đường, đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội của địa phương.</i></p> | | |
| | <p>2.2. Cơ quan lập đề nghị đề xuất: 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</p> <p>Theo dự thảo Tờ trình: “<i>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. ... Đến nay, một số địa phương huy động được nguồn lực và mong muốn sử dụng ngân sách địa phương để đầu tư các hạng mục này². Vì vậy, cần thiết có quy định cho phép các địa phương được sử dụng nguồn ngân sách địa phương để đầu tư các hạng mục thuộc nhiệm vụ chi của ngân sách trung ương”.</i></p> | | <p>Tiếp thu: Trước đây, nhằm giải quyết những vướng mắc tồn tại của các dự án BOT hiện hữu, Bộ KHĐT đã có nghiên cứu về vấn đề này tại dự thảo lần trước, tiếp thu ý kiến của Bộ Tư pháp, Bộ Tài chính, Bộ Kế hoạch và Đầu tư dự kiến không quy định chính sách này trong dự thảo Nghị quyết.</p> |

² Theo định hướng của Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 về phê duyệt quy hoạch mạng lưới đường bộ Việt Nam thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050: “Các đoạn tuyến đi qua khu vực quy hoạch tỉnh có quy mô lớn hơn, để bảo đảm tính đồng bộ giữa các quy hoạch, nguồn vốn ngân sách trung ương đầu tư theo quy hoạch này, nguồn vốn ngân sách địa phương đầu tư phần mở rộng theo quy hoạch của địa phương”.

| TT | Nội dung góp ý | Cơ quan | Tiếp thu, giải trình |
|----|--|--|--|
| | <p>Về vấn đề này, Bộ Tư pháp nhận thấy, đề xuất nêu trên của cơ quan lập đề nghị đảm bảo về thẩm quyền (Quốc hội) quyết định nhưng không đảm bảo tính hợp lý vì: Chính sách này trước đây đã có và trong quá trình thực hiện bị lợi dụng, ảnh hưởng đến quyền lợi của người dân. Vì vậy, khoản 3 Điều 2 Nghị quyết số 437/NQ-UBTVQH14 ngày 21/10/2017 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội về một số nhiệm vụ và giải pháp tiếp tục hoàn thiện và đẩy mạnh việc thực hiện chính sách pháp luật về đầu tư và khai thác các công trình giao thông theo hình thức hợp đồng xây dựng - kinh doanh - chuyển giao (BOT) quy định: “Đối với các dự án đường bộ đầu tư theo hình thức hợp đồng BOT chỉ áp dụng đối với các tuyến đường mới để bảo đảm quyền lựa chọn cho người dân, không đầu tư các dự án cải tạo, nâng cấp các tuyến đường độc đạo hiện hữu”. Bên cạnh đó, điểm d khoản 5 Điều 101 Luật PPP “Dừng triển khai dự án mới áp dụng loại hợp đồng BT”. Đề nghị cần nhắc không quy định chính sách này tại dự thảo Nghị quyết.</p> | | |
| | <p>- Do Nghị quyết thực hiện thí điểm một số cơ chế, chính sách nên đề nghị cơ quan lập đề nghị xác định rõ thời gian thực hiện, thời gian tiến hành tổng kết và báo cáo kết quả thực hiện với cơ quan nhà nước có thẩm quyền.</p> | | <p>Tiếp thu: Bộ KHĐT đã hoàn thiện: "Nghị quyết này có hiệu lực thi hành từ ngày ký ban hành và được thực hiện trong thời gian 03 năm".</p> |
| | <p>- Đề nghị cơ quan lập đề nghị tiếp tục nghiên cứu, hoàn thiện hồ sơ đề nghị xây dựng dự thảo Nghị quyết của Quốc hội về thí điểm tháo gỡ một số cơ chế, chính sách quy định tại các Luật về đầu tư xây dựng đường bộ theo Kết luận tại cuộc họp Thường trực Chính phủ ngày 23/3/2023</p> | | <p>Tiếp thu: Bộ KHĐT đã hoàn thiện tại dự thảo Tờ trình</p> |
| 4. | <p>- Để có cơ sở đề xuất tăng tỷ lệ vốn nhà nước tham gia vào dự án PPP (hiện đang đề xuất không vượt quá 65% giá trị tổng mức đầu tư) nhằm tận dụng tối đa nguồn lực tư nhân, đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư phối hợp với Bộ Giao thông vận tải bổ sung phân tích một số trường hợp đặc biệt cần thiết phải điều chỉnh tăng tỷ lệ vốn nhà nước tham gia vào dự án PPP, làm cơ sở bổ sung quy định việc tăng tỷ lệ phần vốn nhà nước vào dự thảo Nghị quyết để áp dụng đối với những dự án có tiêu chí cụ thể (không phải tất cả các dự án PPP).</p> | <p>Bộ Xây dựng (văn bản số 1128/BXD-HĐXD ngày 24/3/2023)</p> | <p>Tiếp thu, Bộ KHĐT đã bổ sung tại dự thảo Tờ trình. Tuy nhiên, không đề xuất tăng tỷ lệ lên 65% mà chọn giải pháp theo hướng "Đối với các dự án giao thông đường bộ đi qua địa bàn kinh tế - xã hội khó khăn và các dự án đi qua đô thị loại III, tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP không bao gồm chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ, tái định cư".</p> |

| TT | Nội dung góp ý | Cơ quan | Tiếp thu, giải trình |
|----|---|--------------------|---|
| | <p>- Làm rõ hơn nữa về thủ tục khi báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định giao thẩm quyền đầu tư cho một địa phương đối với dự án xây dựng trên địa bàn hai địa phương (dự án liên vùng) do Bộ Giao thông vận tải hay do Ủy ban nhân dân cấp tỉnh báo cáo đề xuất.</p> | | <p>Tiếp thu, Bộ KHĐT đã hoàn thiện như sau: "<i>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. 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 Nghị quyết của 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</i>".</p> |
| 5. | <p>- Đề nghị bổ sung vào dự thảo Tờ trình của Chính phủ tại mục 2.2 như sau: "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 và việc quản lý, khai thác và bảo trì hạng mục đã được đầu tư bằng dự án đầu tư công độc lập nằm trong phạm vi dự án PPP đang khai thác".</p> <p>- Đề nghị bổ sung vào điểm 3.2.1 như sau: "Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có tỷ trọng vốn đầu tư lớn hơn hoặc tỉnh có quy mô nền kinh tế lớn hơn, có nguồn thu ngân sách lớn hơn làm cơ quan chủ quản đối với các dự án có các công trình cầu, hầm hoặc nút giao nằm trên ranh giới, địa giới hành chính giữa hai tỉnh".</p> | UBND tỉnh Nam Định | <p>- Về hạng mục dự án PPP, giải trình: Trước đây, nhằm giải quyết những vướng mắc tồn tại của các dự án BOT hiện hữu, Bộ KHĐT đã có nghiên cứu về vấn đề này tại dự thảo lần trước, tiếp thu ý kiến của Bộ Tư pháp, Bộ Tài chính, Bộ Kế hoạch và Đầu tư dự kiến không quy định chính sách này trong dự thảo Nghị quyết.</p> <p>- Về dự án giao thông địa qua địa bàn nhiều địa phương: tiếp thu, hoàn thiện như sau: "<i>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. 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</i>".</p> |

| TT | Nội dung góp ý | Cơ quan | Tiếp thu, giải trình |
|----|--|-------------------------|--|
| | | | <p>trong việc đầu tư thực hiện dự án. Căn cứ Nghị quyết của 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".</p> |
| 6. | <p>Đối với chính sách về dự án PPP, thống nhất và đề nghị tách chi phí giải phóng mặt bằng ra khỏi dự án PPP như ý kiến của các bộ, các địa phương tại Hội nghị để thực hiện bằng nguồn vốn ngân sách nhà nước. Lý do: Khi lập đề xuất dự án PPP chi phí giải phóng mặt bằng được tính trên cơ sở bảng giá đất của địa phương ban hành, chưa kịp cập nhật sát với giá thực tế, dẫn đến tăng chi phí và vượt tổng mức đầu tư, gây khó khăn và kéo dài thời gian thực hiện dự án; do vậy việc tách giải phóng mặt bằng ra sẽ thuận lợi, khi các địa phương chủ động xác định giá đất sát với thực tế và triển khai độc lập với dự án xây lắp.</p> | UBND tỉnh Ninh Bình | <p>Tiếp thu, Bộ KHĐT hoàn thiện như sau: "Đối với các dự án giao thông đường bộ đi qua địa bàn kinh tế - xã hội khó khăn và các dự án đi qua đô thị loại III, tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP không bao gồm chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ, tái định cư". Tuy nhiên, nội dung quy định trong Dự thảo là không đồng nhất với việc "tách riêng việc bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, giải phóng mặt bằng thành dự án độc lập" như quy định của khoản 1 Điều 5 Luật Đầu tư công và việc "tách giải phóng mặt bằng ra khỏi dự án đầu tư" như trước đây Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã nghiên cứu, báo cáo Chính phủ trình Quốc hội (nội dung này đã được đưa vào dự thảo Luật Đất đai sửa đổi).</p> |
| 7. | <p>Ngoài các dự án về đường bộ đã được Bộ Kế hoạch và Đầu tư dự thảo nghị quyết thí điểm tháo gỡ một số cơ chế, chính sách quy định tại các luật về đầu tư xây dựng đường bộ thì tại tỉnh Quảng Ninh hiện đang vướng mắc với dự án đầu tư theo hình thức đối tác công tư PPP (loại hợp đồng BOT), cụ thể là Dự án Cảng hàng không quốc tế Vân Đồn được thực hiện hình thức đối tác công tư PPP (loại hợp đồng BOT). Được đưa vào hoạt động từ ngày 30/12/2018 đầy đủ các hạng mục đầu tư giai đoạn đến năm 2020 theo Quy hoạch được Bộ Giao thông vận tải phê duyệt tại Quyết định số 497/QĐ-BGTVT ngày 15/3/2018. Giai đoạn 2020 đến 2030 CHKQT Vân Đồn cần</p> | Sở KHĐT tỉnh Quảng Ninh | <p>Giải trình: Việc nghiên cứu mở rộng cho các lĩnh vực khác cần nhiều thời gian và không phải là vấn đề cấp thiết trong thực tiễn về phân cấp hiện nay. Bộ Kế hoạch và Đầu tư nhận thấy lĩnh vực giao thông đường bộ là lĩnh vực có nhiều vướng mắc, cần tập trung tháo gỡ để khơi thông nguồn lực đầu tư thông qua việc phân cấp, phân quyền cho địa phương. Tại</p> |

| TT | Nội dung góp ý | Cơ quan | Tiếp thu, giải trình |
|-----------|--|---------------------|---|
| | <p>tiếp tục xây dựng các hạng mục mở rộng Cảng hàng không quốc tế Vân Đồn là Nhà ga hàng hóa, Cơ sở bảo dưỡng tàu bay, Khu chế biến xuất ăn và sân đỗ mở rộng. Diện tích xây dựng các hạng mục nêu trên đã được giao đất cho Doanh nghiệp Cảng hàng không. Tuy nhiên, các hạng mục mở rộng này chưa được tính trong Tổng mức đầu tư trong hợp đồng BOT đã ký.</p> <p>Kính đề nghị bổ sung cơ chế chính sách: <i>“Đối với việc đầu tư bổ sung các hạng mục nằm trong phạm vi quy hoạch các Cảng hàng không đang khai thác mà chưa được đầu tư trong dự án PPP”</i></p> | | <p>cuộc họp thẩm định tại Bộ Tư pháp, Bộ Giao thông vận tải đã đồng ý chỉ báo cáo cấp có thẩm quyền cho lĩnh vực duy nhất là giao thông đường bộ.</p> |
| 8. | <p>Đề nghị Bộ KHĐT bổ sung nội dung tháo gỡ khó khăn vướng mắc đối với các dự án BOT giao thông đã và đang thực hiện nhưng có khó khăn, vướng mắc trong quá trình thi công, quá trình thu phí không đảm bảo phương án tài chính như dự án đã phê duyệt</p> | UBND tỉnh Thái Bình | <p>Không tiếp thu, Lý do: Bộ GTVT đang tổng hợp khó khăn, vướng mắc của các dự án BOT giao thông có khó khăn, vướng mắc, không đảm bảo phương án tài chính của các dự án, đã báo cáo Chính phủ và trình Quốc hội nhưng chưa được xem xét tại kỳ họp vừa qua. Hiện nay, theo chỉ đạo của Chính phủ, Bộ GTVT đang tiếp tục thực hiện làm rõ một số nội dung, cơ sở chính trị để báo cáo lại Quốc hội xem xét, quyết định.</p> |
| II | BÁO CÁO ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CHÍNH SÁCH | | |
| 1. | <p>Trên cơ sở ý kiến của Bộ Nội vụ tại khoản 2 của Văn bản này, đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư rà soát, hoàn thiện nội dung đánh giá các chính sách đề xuất trong dự thảo Báo cáo đánh giá tác động của chính sách.</p> | Bộ Nội Vụ | <p>Tiếp thu, Bộ KHĐT đã cập nhật tại dự thảo Báo cáo đánh giá tác động chính sách</p> |
| 2. | <p>Đề nghị cơ quan lập đề nghị xây dựng Nghị quyết đánh giá đầy đủ, chi tiết hơn tác động của chính sách theo đúng các nội dung quy định tại Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Nghị định số 34/2016/NĐ-CP ngày 14/5/2016 của Chính phủ quy định chi tiết và biện pháp thi hành Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật (được sửa đổi, bổ sung tại Nghị định số 154/2020/NĐ-CP). Theo đó, cơ quan lập đề nghị xây dựng Nghị quyết cần làm rõ nội hàm từng chính sách, nghiên cứu đưa nhiều hơn các phương án trong từng chính sách, phân tích ưu, nhược điểm từng phương án để lựa chọn.</p> | Bộ Tư pháp | <p>Tiếp thu, Bộ KHĐT đã cập nhật tại dự thảo Báo cáo đánh giá tác động chính sách</p> |

| TT | Nội dung góp ý | Cơ quan | Tiếp thu, giải trình |
|------------|---|----------------------|---|
| | <p>Mỗi chính sách đề nghị cần phải đảm bảo đủ 05 nội dung chính, gồm: (i) Xác định vấn đề bất cập; (ii) Mục tiêu giải quyết vấn đề; (iii) Các giải pháp đề xuất để giải quyết vấn đề; (iv) Đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan; và (v) Kiến nghị giải pháp lựa chọn. Việc đánh giá tác động chính sách cần dựa trên các khía cạnh đánh giá tác động về kinh tế, về xã hội, về giới, về thủ tục hành chính, về hệ thống pháp luật. Ngoài ra, cơ quan lập đề nghị xây dựng Nghị quyết cần làm rõ nội hàm của từng chính sách, phân tích ưu, nhược điểm của từng phương án để lựa chọn được phương án tối ưu.</p> | | |
| III | DỰ THẢO NGHỊ QUYẾT | | |
| 1. | <p>Đề nghị bổ sung căn cứ pháp lý các Luật liên quan, cụ thể: Luật Ngân sách, Luật Đầu tư công, Luật PPP, Luật Đường bộ...</p> | UBND tỉnh Khánh Hòa | Tiếp thu, Bộ KHĐT đã bổ sung các căn cứ tại Dự thảo Nghị quyết. |
| 2. | <p>- Đề nghị xem xét điều chỉnh: Căn cứ pháp lý thứ 4: “Căn cứ Nghị quyết số 31/2021/QH15 ngày 12 tháng 11 năm 2021 của Quốc hội về kế hoạch cơ cấu lại nền kinh tế giai đoạn 2021-2025”, tuy nhiên, tại khoản 1 Điều 9 Nghị quyết số 351/2017/UBTVQH14 ngày 14/3/2017 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội quy định thể thức và kỹ thuật trình bày văn bản quy phạm pháp luật của Quốc hội, Ủy ban Thường vụ Quốc hội, Chủ tịch nước, thì quy định: “Căn cứ ban hành văn bản là văn bản quy phạm pháp luật quy định nội dung, cơ sở để ban hành văn bản, có hiệu lực pháp lý cao hơn; đang có hiệu lực hoặc đã được công bố hoặc ký ban hành, tuy chưa có hiệu lực nhưng phải có hiệu lực trước hoặc cùng thời điểm với văn bản được ban hành”.</p> | UBND tỉnh Ninh Thuận | Giải trình: Nghị quyết số 31/2021/QH15 ngày 12 tháng 11 năm 2021 của Quốc hội về kế hoạch cơ cấu lại nền kinh tế giai đoạn 2021-2025 cũng là cơ sở để Quốc hội ban hành Nghị quyết này. |
| 3. | <p>Đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư nghiên cứu, chỉnh sửa lại tên gọi của Nghị quyết như sau: “Thí điểm một số cơ chế, chính sách để tháo gỡ vướng mắc quy định tại các Luật liên quan tới đầu tư xây dựng đường bộ”, bảo đảm phù hợp với thẩm quyền của Quốc hội trong việc ban hành Nghị quyết quy định cơ chế, chính sách khác quy định tại Luật hiện hành.</p> | Bộ Nội Vụ | Tiếp thu, Bộ KHĐT đã tiếp thu, chỉnh lý trong dự thảo Nghị quyết: “ <i>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</i> ”. |

| TT | Nội dung góp ý | Cơ quan | Tiếp thu, giải trình |
|----------|---|-----------------------|---|
| 4. | Đề nghị nghiên cứu điều chỉnh tên Nghị quyết thành “Nghị quyết thí điểm một số cơ chế, chính sách để đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ”. | Bộ Giao thông vận tải | Giải trình: Bộ KHĐT hoàn thiện như sau: <i>"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"</i> . |
| 1 | <i>Phạm vi điều chỉnh, đối tượng áp dụng (Điều 1, Điều 2)</i> | | |
| 1. | <p>Đề nghị sửa đổi, bổ sung Điều 2:</p> <p>- Bổ sung thêm 01 khoản: “Hội đồng nhân dân, Ủy ban nhân dân các huyện, thị xã, thành phố trực thuộc tỉnh được phân công làm cơ quan chủ quản”.</p> <p>- Chỉnh sửa Khoản 2 thành: “Cơ quan, đơn vị, tổ chức, cá nhân tham gia vào quá trình chuẩn bị, thực hiện đầu tư xây dựng... và đầu tư công.”</p> | UBND tỉnh Bắc Ninh | <p>- Giải trình: Điểm đ, khoản 2 Điều 11 Luật Tổ chức Chính quyền địa phương quy định: "những vấn đề liên quan đến phạm vi từ hai đơn vị hành chính cấp huyện trở lên thì thuộc thẩm quyền giải quyết của chính quyền địa phương cấp tỉnh". Do đó, phạm vi Nghị quyết phân cấp từ cơ quan trung ương đến UBND cấp tỉnh, không phân cấp cấp huyện.</p> <p>- Tiếp thu, Bộ KHĐT hoàn thiện về đối tượng áp dụng: <i>"1. Các Bộ, ngành, Hội đồng nhân dân cấp tỉnh và Ủy ban nhân dân cấp tỉnh. 2. 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"</i>.</p> |
| 2 | <i>Về tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án đầu tư theo phương thức đối tác công tư (Điều 3)</i> | | |
| 2. | Đối với đề xuất về tỷ lệ vốn nhà nước tham gia đầu tư theo phương thức PPP: Việc xác định tỷ lệ vốn nhà nước tham gia đầu tư trong mỗi dự án đầu tư xây dựng đường bộ theo phương thức PPP cần căn cứ vào tính chất, quy mô dự án, phương thức, hình thức, lộ trình đầu tư, thu hồi vốn, rủi ro, trách nhiệm của các bên liên quan trong từng dự án. Đối với các dự án đầu tư theo phương | Bộ Nội Vụ | Giải trình: Khoản 2 Điều 69 Luật PPP quy định tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP (cho các mục đích: hỗ trợ xây dựng công trình, hệ thống cơ sở hạ tầng thuộc dự án PPP; Chi trả |

| TT | Nội dung góp ý | Cơ quan | Tiếp thu, giải trình |
|----|--|--------------|---|
| | <p>thức PPP, vai trò của nhà nước không chỉ về vốn tham gia mà còn cả cơ chế quản lý, chính sách tín dụng, lãi suất, cơ chế và thời gian thu hồi vốn. Do đó, đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư nghiên cứu, không quy định cụ thể tỷ lệ vốn nhà nước tham gia chung cho tất cả các dự án mà chỉ quy định nguyên tắc, cơ chế, chính sách, trách nhiệm của nhà nước trong từng dự án, trên cơ sở đó mỗi dự án xác định số vốn của nhà nước tham gia tương ứng để thúc đẩy các dự án đầu tư xây dựng đường bộ theo phương thức PPP.</p> | | <p>kinh phí bồi thường, GPMB, hỗ trợ tái định cư; hỗ trợ xây dựng công trình tạm) không quá 50% tổng mức đầu tư của dự án. Tuy nhiên, trong thực tế hiện nay, với tỷ lệ hỗ trợ của NSNN không quá 50% khiến cho một số dự án lớn chưa đủ tính khả thi để thu hút được nhà đầu tư (một số vùng, địa phương khó khăn có nhu cầu vận tải chưa cao, một số dự án chi phí GPMB chiếm tỷ lệ lớn trong TMĐT). Để tạo động lực phát triển kinh tế - xã hội cho các vùng còn nhiều khó khăn, đảm bảo mục tiêu huy động vốn khu vực ngoài ngân sách nhà nước, cần có giải pháp xử lý phù hợp.</p> |
| 3. | <p>Việc nâng tỷ lệ tham gia của vốn nhà nước nhằm đảm bảo tính khả thi của phương án tài chính, thu hút được nhà đầu tư; tuy nhiên đề nghị cân nhắc phương án trình Quốc hội cho phép tách nội dung giải phóng mặt bằng thành dự án độc lập đối với các dự án giao thông đường bộ (hiện Luật Đầu tư công đã cho phép đối với các dự án quan trọng quốc gia, dự án nhóm A) do thực tế chi phí giải phóng mặt bằng thường chiếm tỷ trọng khá lớn và có xu hướng tăng trong quá trình thực hiện; việc tách thành dự án độc lập do nhà nước thực hiện sẽ giảm rủi ro đối với nhà đầu tư và đảm bảo tuân thủ quy định hạn mức 50% của Luật PPP.</p> | Bộ Tài chính | <p>Tiếp thu, Bộ KHĐT hoàn thiện như sau: "<i>Đối với các dự án giao thông đường bộ đi qua địa bàn kinh tế - xã hội khó khăn và các dự án đi qua đô thị loại III, tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP không bao gồm chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ, tái định cư</i>".</p> |

| TT | Nội dung góp ý | Cơ quan | Tiếp thu, giải trình |
|----|--|-----------------------|---|
| 4. | <p>Theo Tờ trình thì đánh giá giai đoạn 2021-2025, kết quả tính toán phương án tài chính của toàn bộ 12 dự án thành phần thì mức vốn tham gia của nhà nước là 53-70% tổng mức đầu tư (trong đó có 06/12 dự án có mức vốn tham gia của nhà nước trên 65%). Do vậy, nếu để mức 65% sẽ dẫn tới tăng nhu cầu đầu tư các công trình đường bộ sử dụng 100% vốn ngân sách nhà nước, làm giảm khả năng huy động nguồn lực từ nhà đầu tư và người dân.</p> <p>Vì vậy, đề nghị nghiên cứu sửa Dự thảo quy định theo hướng: Trừ dự án quan trọng quốc gia được Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư và dự án trên địa bàn kinh tế - xã hội khó khăn và đặc biệt khó khăn, có yếu tố an ninh - quốc phòng được xem xét, quyết định tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP nhưng không quá 70% tổng mức đầu tư dự án cho mục đích quy định tại điểm a và điểm c khoản 1 Điều 69 Luật PPP.</p> | UBND tỉnh Nghệ An | <p>Không tiếp thu, Lý do: nếu tăng tỷ lệ hỗ trợ trên 65% thì nghiên cứu hình thức đầu tư công do không hiệu quả về PPP. Bộ KHĐT đã hoàn thiện như sau: <i>"Đối với các dự án giao thông đường bộ đi qua địa bàn kinh tế - xã hội khó khăn và các dự án đi qua đô thị loại III, tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP không bao gồm chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ, tái định cư"</i>.</p> |
| 5. | <p>Đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư làm rõ thêm đối với các dự án không thuộc trường hợp tại Điều 3 dự thảo Nghị quyết Quốc hội nêu trên (các dự án không nằm trên địa bàn có điều kiện kinh tế - xã hội khó khăn và đặc biệt khó khăn, có yếu tố an ninh - quốc phòng) thì tỷ lệ vốn nhà nước tham gia đầu tư theo phương thức PPP được áp dụng theo mức nào? Thực hiện theo tỷ lệ 50% (theo khoản 2 Điều 69 Luật PPP) hay tỷ lệ nào khác?</p> | Sở KH&ĐT tỉnh Kon Tum | <p>Tiếp thu, chỉnh sửa: Bộ KHĐT đã hoàn thiện như sau: <i>"Đối với các dự án giao thông đường bộ đi qua địa bàn kinh tế - xã hội khó khăn và các dự án đi qua đô thị loại III, tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP không bao gồm chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ, tái định cư"</i>.</p> |
| 6. | <p>Đề nghị làm rõ nội dung <i>"địa bàn kinh tế - xã hội khó khăn và đặc biệt khó khăn, có yếu tố an ninh - quốc phòng"</i> là những địa bàn nào? Đề nghị không quy định địa bàn kinh tế xã hội khó khăn hay đặc biệt khó khăn mà các địa phương khác đều được thụ hưởng</p> | UBND tỉnh Đồng Nai | <p>Tiếp thu, Bộ KHĐT đã hoàn thiện như sau: <i>"Đối với các dự án giao thông đường bộ đi qua địa bàn kinh tế - xã hội khó khăn và các dự án đi qua đô thị loại III, tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP không bao gồm chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ, tái định cư"</i> như Chính phủ đã thống nhất.</p> |
| 7. | <p>Đề nghị quy định rõ hơn về trách nhiệm tổ chức triển khai dự án, quản lý, vận hành, khai thác sau khi dự án hoàn thành vì mặc dù dự án do nhà đầu tư đề xuất nhưng trường hợp vốn Nhà nước tham gia trên 50% tổng mức đầu tư của</p> | UBND tỉnh Lai Châu | <p>Giải trình: Bộ KHĐT đã hoàn thiện như sau: <i>"Đối với các dự án giao thông đường bộ đi qua địa bàn kinh tế - xã hội khó khăn và các dự án"</i></p> |

| TT | Nội dung góp ý | Cơ quan | Tiếp thu, giải trình |
|----|--|---|---|
| | dự án (50%-65%) thì được hiểu là ngân sách nhà nước sẽ chiếm tỷ trọng chi phối trong quá trình thực hiện dự án. | | <p><i>đi qua đô thị loại III, tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP không bao gồm chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ, tái định cư" như Chính phủ đã thống nhất.</i></p> <p>Trình tự, thủ tục triển khai, quản lý dự án PPP theo quy định hiện hành.</p> |
| 8. | Kiến nghị không đề xuất vùng khó khăn, vì cao tốc thường dài đi qua nhiều địa bàn cả vùng khó khăn và thuận lợi, tạo động lực hơn nữa trong việc thu hút, huy động vốn đầu tư tư nhân | UBND tỉnh Hòa Bình, UBND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu | <p>Giải trình,</p> <p>Mục tiêu đầu tư của tuyến đường bộ là góp phần kết nối vùng miền, thuận lợi cho việc lưu thông hàng hóa, giảm nghèo, giảm chênh lệch, thu nhập giữa các địa phương. Đồng thời, lưu lượng giao thông tại các khu vực khó khăn còn thấp, do đó cần có chính sách khuyến khích đầu tư, tạo thuận lợi trong việc thu hút vốn đầu tư tư nhân và các tổ chức tín dụng.</p> <p>Bộ KHĐT đã hoàn thiện như sau: "<i>Đối với các dự án giao thông đường bộ đi qua địa bàn kinh tế - xã hội khó khăn và các dự án đi qua đô thị loại III, tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP không bao gồm chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ, tái định cư" như Chính phủ đã thống nhất.</i></p> |
| 9. | Việc xem xét tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP cần xem xét bổ sung thêm đối tượng là các dự án PPP triển khai trên các địa bàn không phải là vùng, miền có điều kiện kinh tế - xã hội khó khăn và đặc biệt khó khăn nhưng là những dự án kết cấu hạ tầng quy mô lớn, phức tạp đòi hỏi nguồn lực rất lớn (như dự án thành phần 3 – dự án PPP thuộc dự án vành đai 4 thành phố Hà Nội có tổng mức đầu tư là 56.536 tỷ đồng, trong đó ngân sách nhà nước bao gồm ngân sách trung ương và ngân sách thành phố là 27.089 tỷ đồng và vốn BOT là 29.447 tỷ đồng) với các lý do sau: | UBND thành phố Hà Nội | <p>Tiếp thu,</p> <p>Bộ KHĐT đã hoàn thiện như sau: "<i>Đối với các dự án giao thông đường bộ đi qua địa bàn kinh tế - xã hội khó khăn và các dự án đi qua đô thị loại III, tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP không bao gồm chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ, tái định cư" như Chính phủ đã thống nhất.</i></p> |

| TT | Nội dung góp ý | Cơ quan | Tiếp thu, giải trình |
|-----|---|----------------------------|---|
| | <p>- Việc không áp dụng tỷ lệ vốn nhà nước tham gia là 65% sẽ khó khăn trong việc đảm bảo tính khả thi của dự án (thông thường các dự án BOT thành công chỉ khoảng 18-21 năm), cũng như kém hấp dẫn thu hút nguồn lực tư nhân đối với các dự án PPP quy mô lớn, đòi hỏi nguồn lực rất lớn.</p> <p>- Ngoài việc đảm bảo tính khả thi và hấp dẫn đối với khối tư nhân thì đối với các dự án có quy mô lớn như trên, thì việc áp dụng tỷ lệ vốn nhà nước tham gia không quá 65% thì số vốn đầu tư huy động được từ khối tư nhân (tối thiểu là 35%) cùng đã góp phần giảm áp lực rất nhiều cho ngân sách nhà nước trong việc đầu tư các công trình đường bộ quy mô lớn, phát huy được vai trò dẫn dắt, làm "vốn môi" để thu hút nguồn lực từ khu vực tư nhân.</p> | | |
| 10. | <p>Về sự cần thiết ban hành Nghị quyết đối với nội dung điều chỉnh tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP không quá 65% tổng mức đầu tư: thực tiễn nhiều địa phương miền núi, có điều kiện kinh tế - xã hội khó khăn, có suất đầu tư dự án giao thông lớn, lưu lượng xe chưa nhiều sẽ ảnh hưởng rất lớn đến thu hút các nhà đầu tư vào dự án PPP, do vậy cần thiết có sự hỗ trợ vốn từ NSNN ở tỷ lệ cao hơn quy định hiện nay, tỉnh Lạng Sơn nhất trí với tỷ lệ điều chỉnh vốn NSNN tham gia dự án PPP không quá 65% tổng mức đầu tư. Đề mở rộng phạm vi thực hiện tại Điều 3 dự thảo đề cương dự thảo Nghị quyết xem xét chỉnh sửa thành: "Trừ dự án quan trọng quốc gia được Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư, cấp có thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư các dự án còn lại trên địa bàn có điều kiện kinh tế - xã hội khó khăn và đặc biệt khó khăn hoặc có yếu tố an ninh - quốc phòng được xem xét, quyết định tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP không quá 65% tổng mức đầu tư..."</p> | UBND tỉnh Lạng Sơn | <p>Giải trình: Bộ KHĐT đã hoàn thiện như sau: "Đối với các dự án giao thông đường bộ đi qua địa bàn kinh tế - xã hội khó khăn và các dự án đi qua đô thị loại III, tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP không bao gồm chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ, tái định cư" như Chính phủ đã thống nhất.</p> |
| 11. | <p>Để đảm bảo tính khả thi của chính sách, góp phần tháo gỡ được các khó khăn, vướng mắc cho các dự án đối tác công tư (PPP) trên phạm vi toàn quốc theo lập luận tại dự thảo Tờ trình của Chính phủ, Ủy ban nhân dân Thành phố đề nghị điều chỉnh, bổ sung như sau: "1. Trừ dự án quan trọng quốc gia được Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư, cấp có thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư được xem xét, quyết định tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP không quá 70% tổng mức đầu tư dự án cho mục đích quy định tại điểm a và điểm c khoản 1 Điều 69 Luật PPP đối với dự án thuộc một trong các trường hợp sau:</p> | UBND thành phố Hồ Chí Minh | <p>Tiếp thu ý 2 Bộ KHĐT đã hoàn thiện như sau: "Đối với các dự án giao thông đường bộ đi qua địa bàn kinh tế - xã hội khó khăn và các dự án đi qua đô thị loại III, tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP không bao gồm chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ, tái định cư" như Chính phủ đã thống nhất.</p> |

| TT | Nội dung góp ý | Cơ quan | Tiếp thu, giải trình |
|-----|--|--------------------|--|
| | <p>a. Dự án trên địa bàn có điều kiện kinh tế - xã hội khó khăn và đặc biệt khó khăn, có yếu tố an ninh - quốc phòng;</p> <p>b. Dự án có chi phí bồi thường giải phóng mặt bằng, hỗ trợ, tái định cư chiếm tỷ trọng lớn hơn 50% trong tổng mức đầu tư của dự án và phương án tài chính sơ bộ của dự án PPP không khả thi, khó thu hút được nhà đầu tư tham gia.</p> <p>2. Cho phép cơ quan quyết định chủ trương đầu tư xem xét, quyết định việc tách riêng công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, giải phóng mặt bằng và công tác xây lắp của dự án thành các dự án thành phần độc lập; trong đó, dự án thành phần Xây lắp thực hiện đầu tư theo phương thức đối tác công tư”.</p> | | |
| 12. | <p>Về tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP: đề xuất trong dự thảo nên quy định tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP không quá 65% tổng mức đầu tư áp dụng cho các dự án PPP trên toàn quốc thay vì chỉ áp dụng tại địa bàn khó khăn, đặc biệt khó khăn hoặc có yếu tố an ninh – quốc phòng (hiện nay quy định không quá 50%). Lý do đề xuất: nhằm để các cơ quan chủ quản chủ động, linh hoạt trong việc cân đối nguồn vốn ngân sách nhà nước tham gia dự án PPP vì hiện nay một số dự án PPP có chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng chiếm hơn 50% so với tổng mức đầu tư và một số dự án PPP cần có sự tham gia vốn ngân sách nhà nước lớn hơn 50% mới đảm bảo tính khả thi khi kêu gọi đầu tư.</p> | UBND tỉnh Tây Ninh | <p>Giải trình Bộ KHĐT đã hoàn thiện như sau: "<i>Đối với các dự án giao thông đường bộ đi qua địa bàn kinh tế - xã hội khó khăn và các dự án đi qua đô thị loại III, tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP không bao gồm chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ, tái định cư</i>". như Chính phủ đã thông nhất". Tuy nhiên, chỉ nên áp dụng với địa bàn kinh tế - xã hội khó khăn, đi qua đô thị loại III.</p> |
| | <p>Về việc giao cho địa phương làm cơ quan chủ quản đối với các dự án đầu tư quốc lộ, cao tốc: cần quy định cụ thể về điều kiện năng lực, kinh nghiệm của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh được giao làm cơ quan chủ quản để tạo điều kiện thuận lợi cho các địa phương khi triển khai thực hiện.</p> | | <p>Không tiếp thu, Quy định pháp luật về xây dựng, pháp luật về đầu tư công không có quy định về tiêu chí năng lực, kinh nghiệm quản lý của cơ quan chủ quản (Ủy ban nhân dân cấp tỉnh). Hiện nay, pháp luật về xây dựng có quy định về điều kiện của tổ chức tư vấn quản lý dự án, Ban quản lý dự án đầu tư xây dựng (Điều 152 Luật Xây dựng năm 2014; Khoản 1 Điều 54 Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Xây dựng), điều kiện năng lực của tổ chức tư vấn quản lý dự án đầu tư xây dựng (Điều 94 Nghị định số 15/2021/NĐ-CP</p> |

| TT | Nội dung góp ý | Cơ quan | Tiếp thu, giải trình |
|----|---|--------------|--|
| | | | <p>ngày 03/3/2021 của Chính phủ về quản lý dự án đầu tư).</p> <p>Do đó, Bộ Kế hoạch và Đầu tư kiến nghị không quy định về năng lực của cơ quan chủ quản tại Dự thảo Nghị quyết Quốc hội do Nghị quyết chỉ quy định những nguyên tắc chung. Việc tổ chức thực hiện của Chính phủ và các Bộ, ngành, địa phương.</p> <p>Bộ KHĐT hoàn thiện theo hướng: "<i>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) làm cơ quan chủ quản đầu tư các dự án quốc lộ, cao tốc đi qua địa phương mình</i>".</p> |
| 3 | Về phân cấp cơ quan chủ quản các dự án đầu tư đường bộ (Điều 4) | | |
| 1. | <p>Đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư nghiên cứu, làm rõ thêm về tiêu chí lựa chọn các dự án được phân cấp cho địa phương để bảo đảm tính khả thi khi triển khai thực hiện</p> | Bộ Nội Vụ | <p>Về ý kiến này, Bộ KHĐT giữ nguyên như dự thảo Nghị quyết.</p> <p>Lý do: Mục tiêu của chính sách nhằm tháo gỡ vướng mắc tại một số luật liên quan đến xây dựng công trình giao thông đường bộ và áp dụng cho toàn bộ các dự án thuộc phạm vi của chính sách.</p> |
| 2. | <p>- Tại Điều 4 của dự thảo có nêu: Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định giao UBND cấp tỉnh cân đối được nguồn vốn đầu tư từ ngân sách địa phương, có đủ năng lực, kinh nghiệm quản lý làm cơ quan chủ quản đầu tư các dự án quốc lộ, cao tốc đi qua địa phương mình.</p> <p>Đề nghị làm rõ quy định "UBND cấp tỉnh cân đối được nguồn vốn đầu tư từ ngân sách địa phương" tại khoản 1 là do ngân sách địa phương tự cân đối toàn bộ chi phí đầu tư của dự án.</p> | Bộ Tài chính | <p>Tiếp thu,</p> <p>Một số dự án có thể sử dụng toàn bộ vốn ngân sách địa phương hoặc có thể có vốn ngân sách trung ương hỗ trợ. Do đó, Bộ KHĐT hoàn thiện theo hướng "<i>Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có khả năng bố trí nguồn</i></p> |

| TT | Nội dung góp ý | Cơ quan | Tiếp thu, giải trình |
|----|--|-------------------|---|
| | | | vốn đầu tư từ ngân sách địa phương bao gồm cả vốn hỗ trợ từ ngân sách trung ương (nếu có) làm cơ quan chủ quản đầu tư các dự án quốc lộ, cao tốc đi qua địa phương mình". |
| | <p>- Về đầu tư bổ sung, mở rộng các hạng mục cầu, đường bộ trong phạm vi dự án PPP đang khai thác: Nội dung này được quy định tại khoản 2 Điều 4 không phù hợp với tiêu đề, đồng thời thực hiện kết luận của Thủ tướng Chính phủ tại cuộc họp ngày 24/3/2023, đề nghị không đưa nội dung này vào dự thảo Nghị quyết.</p> | | Tiếp thu, Trước đây, nhằm giải quyết những vướng mắc tồn tại của các dự án BOT hiện hữu, Bộ KHĐT đã có nghiên cứu về vấn đề này tại dự thảo lần trước, tiếp thu ý kiến của Bộ Tư pháp, Bộ Tài chính, Bộ Kế hoạch và Đầu tư dự kiến không quy định chính sách này trong dự thảo Nghị quyết. |
| | <p>- Theo dự thảo Nghị quyết bao gồm cả việc giao UBND cấp tỉnh làm cơ quan chủ quản đầu tư nâng cấp, mở rộng đối với tài sản kết cấu hạ tầng đường bộ hiện có thuộc trung ương quản lý (Bộ Giao thông vận tải), địa phương khác quản lý nên cần có hướng dẫn cụ thể việc bàn giao, quản lý, vận hành thực hiện trong thời gian đầu tư nâng cấp, mở rộng tài sản; trách nhiệm quản lý, bảo trì tài sản để đảm bảo thông suốt, an toàn; xử lý giá trị của tài sản sau đầu tư. Những nội dung này cần được quy định thành nguyên tắc trong Nghị quyết hoặc giao Chính phủ hướng dẫn.</p> | | Tiếp thu, Bộ KHĐT đã hoàn thiện theo hướng: Đối với các dự án phân cấp cho UBND tỉnh làm cơ quan chủ quản: "Sau khi hoàn thành xây dựng và quyết toán dự án, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh bàn giao công trình cho Bộ Giao thông vận tải quản lý, vận hành, khai thác"; Đối với các dự án giao thông đường bộ qua nhiều địa phương: "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 hoặc thỏa thuận thống nhất phương án quản lý, khai thác, duy tu, bảo trì bảo đảm hiệu quả đầu tư dự án". |
| 3. | Đề nghị quy định rõ tiêu chí xác định "có đủ năng lực, kinh nghiệm quản lý" quy định tại khoản 1 Điều 4 dự thảo Nghị quyết | UBND TP Hải Phòng | Không tiếp thu Quy định pháp luật về xây dựng, pháp luật về đầu tư công không có quy định về tiêu chí năng lực, kinh nghiệm quản lý của cơ quan |

| TT | Nội dung góp ý | Cơ quan | Tiếp thu, giải trình |
|----|--|---------|--|
| | | | <p>chủ quản (Ủy ban nhân dân cấp tỉnh). Hiện nay, pháp luật về xây dựng có quy định về điều kiện của tổ chức tư vấn quản lý dự án, Ban quản lý dự án đầu tư xây dựng (Điều 152 Luật Xây dựng năm 2014; Khoản 1 Điều 54 Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Xây dựng), điều kiện năng lực của tổ chức tư vấn quản lý dự án đầu tư xây dựng (Điều 94 Nghị định số 15/2021/NĐ-CP ngày 03/3/2021 của Chính phủ về quản lý dự án đầu tư).</p> <p>Do đó, Bộ Kế hoạch và Đầu tư kiến nghị không quy định về năng lực của cơ quan chủ quản tại Dự thảo Nghị quyết Quốc hội do Nghị quyết chỉ quy định những nguyên tắc chung. Việc tổ chức thực hiện của Chính phủ và các Bộ, ngành, địa phương.</p> <p>Bộ KHĐT hoàn thiện theo hướng: "<i>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) làm cơ quan chủ quản đầu tư các dự án quốc lộ, cao tốc đi qua địa phương mình</i>".</p> |
| | <p>Đề nghị làm rõ khái niệm “trong phạm vi dự án PPP đang khai thác nhưng chưa được đầu tư trong dự án PPP...” tại khoản 2 Điều 4 dự thảo Nghị quyết</p> | | <p>Giải trình: Trước đây, nhằm giải quyết những vướng mắc tồn tại của các dự án BOT hiện hữu, Bộ KHĐT đã có nghiên cứu về vấn đề này tại dự thảo lần trước, tiếp thu ý kiến của Bộ Tư pháp, Bộ Tài chính, Bộ Kế hoạch và Đầu tư dự kiến không quy định chính sách này trong dự thảo Nghị quyết.</p> |

| TT | Nội dung góp ý | Cơ quan | Tiếp thu, giải trình |
|----|--|---------------------|--|
| | <p>Khoản 2 Điều 4 dự thảo Nghị quyết quy định: “Sau khi kết thúc đầu tư, địa phương bàn giao cho đơn vị đang quản lý dự án BOT để quản lý, khai thác và bảo trì theo quy định”. Việc này làm thay đổi đến tỷ lệ góp vốn nhà nước trong dự án PPP, quyền lợi và nghĩa vụ của Nhà đầu tư dự án BOT và nhà nước. Vì vậy, đề nghị bổ sung phân phân tích ảnh hưởng của việc giao đơn vị đang quản lý dự án BOT quản lý, khai thác và bảo trì hạng mục bổ sung mới bằng nguồn ngân sách địa phương tới phương án tài chính hiện có của dự án PPP.</p> | | <p>Giải trình: Trước đây, nhằm giải quyết những vướng mắc tồn tại của các dự án BOT hiện hữu, Bộ KHĐT đã có nghiên cứu về vấn đề này tại dự thảo lần trước, tiếp thu ý kiến của Bộ Tư pháp, Bộ Tài chính, Bộ Kế hoạch và Đầu tư dự kiến không quy định chính sách này trong dự thảo Nghị quyết.</p> |
| 4. | <p>Đề nghị nghiên cứu phân cấp quyết định đầu tư mạnh hơn nữa để tạo sự chủ động cho các địa phương (không phải thực hiện thủ tục báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định giao UBND cấp tỉnh đầu tư các dự án đường Quốc Lộ, đường Cao tốc...). Cụ thể theo hướng: Cho phép các địa phương chủ động nghiên cứu, quyết định đầu tư phù hợp với quy hoạch, kế hoạch và nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội của địa phương; trong quá trình chuẩn bị đầu tư cần phải có ý kiến thống nhất của Bộ Giao thông vận tải</p> | UBND tỉnh Vĩnh Phúc | <p>Không tiếp thu. Lý do: vướng mắc về thẩm quyền đầu tư các dự án quốc lộ, cao tốc nên mới phải ban hành Nghị quyết của Quốc hội. Mặt khác, tại Nghị quyết số 43/2022/QH15 về Chương trình phục hồi, Quốc hội đã cho phép Thủ tướng Chính phủ giao Ủy ban nhân dân các tỉnh làm cơ quan chủ quản. Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 17/2022/QĐ-TTg (là văn bản quy phạm pháp luật) để giao cho 14 địa phương làm cơ quan chủ quản. Bộ Kế hoạch và Đầu tư hoàn thiện theo hướng: “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 Nghị quyết của Hội đồng nhân dân cấp tỉnh về vấn đề nêu trên, 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”.</p> |
| 5. | <p>Đề nghị xem xét bổ sung và quy định rõ thêm nội hàm của cụm từ “Cơ quan chủ quản” tạo thuận lợi trong quá trình thực hiện do hiện nay theo Luật đầu</p> | UBND tỉnh Sơn La | <p>Giải trình như sau: Luật Đầu tư công năm 2019 đã có định nghĩa về cơ quan chủ quản tại khoản 10 Điều</p> |

| TT | Nội dung góp ý | Cơ quan | Tiếp thu, giải trình |
|----|--|---------|---|
| | <p>tu theo phương thức đối tác công tư (PPP) năm 2020 và Luật Đầu tư công năm 2019 không có định nghĩa về cơ quan chủ quản</p> | | <p>4. Tuy nhiên, Luật PPP không sử dụng thuật ngữ này mà là cơ quan có thẩm quyền. Về bản chất là cùng 1 cơ quan, tuy nhiên theo các phương thức đầu tư khác nhau mà có tên gọi khác nhau và trách nhiệm khác nhau. Tuy nhiên, tiếp thu một phần, và chỉnh sửa tên của Điều 4 thành "<i>Về thẩm quyền đầu tư dự án quốc lộ, cao tốc đi qua các địa phương</i>".</p> |
| | <p>Tại khoản 1: Đề nghị bổ sung thêm nguồn vốn hỗ trợ có mục tiêu từ ngân sách trung ương như sau: 1. Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh cân đối được nguồn vốn từ ngân sách địa phương (bao gồm cả nguồn vốn hỗ trợ có mục tiêu từ ngân sách Trung ương), có đủ năng lực, kinh nghiệm quản lý làm cơ quan chủ quản đầu tư các dự án quốc lộ, cao tốc đi qua địa phương mình.</p> | | <p>Không tiếp thu. Theo quy định tại Luật Đầu tư công có các loại sau: (i) Vốn ngân sách trung ương bổ sung có mục tiêu cho địa phương là vốn thuộc ngân sách trung ương bổ sung cho địa phương để đầu tư chương trình, dự án đầu tư công theo nhiệm vụ cụ thể được cấp có thẩm quyền quyết định. Bộ Kế hoạch và Đầu tư hoàn thiện theo hướng: "<i>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) làm cơ quan chủ quản đầu tư các dự án quốc lộ, cao tốc đi qua địa phương mình</i>".</p> |
| | <p>Đề nghị cần làm rõ cụm từ "không có khả năng đầu tư" trong nội dung "Trường hợp nhà đầu tư dự án không có khả năng đầu tư bổ sung thêm hạng mục, thực hiện như sau:..." để làm cơ sở xác định năng lực của nhà đầu tư.</p> | | <p>Giải trình: Trước đây, nhằm giải quyết những vướng mắc tồn tại của các dự án BOT hiện hữu, Bộ KHĐT đã có nghiên cứu về vấn đề này tại dự thảo lần trước, tiếp thu ý kiến của Bộ Tư pháp, Bộ Tài chính, Bộ Kế hoạch và Đầu tư</p> |

| TT | Nội dung góp ý | Cơ quan | Tiếp thu, giải trình |
|----|--|---------------------|---|
| | <p>Tại điểm b khoản 2 Điều 4: Đề nghị quy định rõ việc quyết định đầu tư hạng mục bổ sung bằng nguồn ngân sách địa phương được thực hiện quy trình như thế nào (có phải thực hiện quyết định điều chỉnh chủ trương đầu tư, quyết định đầu tư dự án,...). Thẩm quyền quyết định các nội dung tại khoản này.</p> | | <p>dự kiến không quy định chính sách này trong dự thảo Nghị quyết.</p> <p>Giải trình: Trước đây, nhằm giải quyết những vướng mắc tồn tại của các dự án BOT hiện hữu, Bộ KHĐT đã có nghiên cứu về vấn đề này tại dự thảo lần trước, tiếp thu ý kiến của Bộ Tư pháp, Bộ Tài chính, Bộ Kế hoạch và Đầu tư dự kiến không quy định chính sách này trong dự thảo Nghị quyết.</p> |
| 6. | <p>Về phân cấp cơ quan chủ quản các dự án đầu tư đường bộ có nêu “Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định giao UBND cấp tỉnh cân đối được nguồn đầu tư từ ngân sách địa phương, có đủ năng lực, kinh nghiệm quản lý làm cơ quan chủ quản đầu tư các dự án quốc lộ, cao tốc đi qua địa phương mình”. Đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét, nghiên cứu quy định trên chỉ áp dụng đối với dự án cao tốc.</p> <p>Đối với dự án quốc lộ do việc cải tạo, nâng cấp, mở rộng các đoạn tuyến đường quốc lộ đi qua địa phương để phù hợp tình hình phát triển kinh tế - xã hội và thu hút đầu tư thì địa phương đó sẽ là cơ quan chủ quản quyết định đầu tư và tự bố trí kinh phí trên cơ sở ý kiến thống nhất của Bộ Giao thông vận tải vì Bộ Giao thông vận tải là cơ quan quản lý về đường bộ. Mặt khác, việc báo cáo Thủ tướng Chính phủ quyết định nội dung trên sẽ tạo thêm thủ tục, kéo dài thời gian thực hiện dự án, gây khó khăn trong công tác tổ chức thực hiện dự án không phù hợp với việc đẩy mạnh phân cấp, phân quyền, đảm bảo tính thống nhất hiệu lực hiệu quả tại Nghị quyết số 54/NQ-CP ngày 12/4/2022 của Chính phủ. Do đó, khoản 1 Điều 4. Về phân cấp cơ quan chủ quản các dự án đầu tư đường bộ đề nghị quy định theo hướng: “Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định giao UBND cấp tỉnh cân đối được nguồn đầu tư từ ngân sách địa phương, có đủ năng lực, kinh nghiệm quản lý làm cơ quan chủ quản đầu tư các dự án cao tốc đi qua địa phương mình; Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải xem xét, quyết định giao UBND cấp tỉnh cân đối được nguồn đầu tư từ ngân sách địa phương, có đủ năng lực, kinh nghiệm quản lý làm cơ quan chủ</p> | UBND tỉnh Ninh Bình | <p>Không tiếp thu.</p> <p>Lý do: Theo Nghị định số 11/2010/NĐ-CP, thẩm quyền quản lý đầu tư các dự án quốc lộ, cao tốc thuộc Bộ Giao thông vận tải. Tại Nghị quyết số 43/2022/QH15, 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. Riêng đối với các quốc lộ, các địa phương chỉ được thực hiện khi Bộ Giao thông vận tải bàn giao tài sản công về cho các địa phương quản lý và đầu tư. Khi đó, thẩm quyền đầu tư sẽ thuộc Ủy ban nhân dân cấp tỉnh.</p> <p>Bộ Kế hoạch và Đầu tư hoàn thiện theo hướng: <i>“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 Nghị</i></p> |

| TT | Nội dung góp ý | Cơ quan | Tiếp thu, giải trình |
|----|---|---------------------|--|
| | quản đầu tư các dự án quốc lộ đi qua địa phương mình trên cơ sở ý kiến thống nhất của Bộ Giao thông vận tải, sau khi thi công hoàn thành sẽ thực hiện quyết toán, bàn giao lại cho Bộ Giao thông vận tải quản lý”. | | <i>quyết của Hội đồng nhân dân cấp tỉnh về vấn đề nêu trên, 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) làm cơ quan chủ quản đầu tư các dự án quốc lộ, cao tốc đi qua địa phương mình”.</i> |
| 7. | Khoản 1 Điều 4: Dự thảo mới quy định cơ chế giao UBND cấp tỉnh làm cơ quan chủ quản đầu tư dự án quốc lộ, cao tốc đi qua địa phương mình. Tuy nhiên, Dự thảo chưa quy định cơ chế quản lý, chuyển giao tài sản công hình thành sau đầu tư. | UBND tỉnh Bắc Giang | Tiếp thu. Bộ Kế hoạch và Đầu tư bổ sung quy định: <i>"Sau khi hoàn thành xây dựng và quyết toán dự án, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh bàn giao công trình cho Bộ Giao thông vận tải quản lý, vận hành, khai thác".</i> |
| | Khoản 2 Điều 4: Dự thảo quy định cơ chế giao cho địa phương đầu tư các hạng mục, công trình (cầu, đường bộ) trong phạm vi dự án PPP sau khi đạt được sự thống nhất với Cơ quan nhà nước có thẩm quyền ký kết thực hiện dự án và Nhà đầu tư. Như vậy, trong trường hợp không đạt được sự thỏa thuận giữa các bên, việc địa phương thực hiện đầu tư các công trình, hạng mục công trình trong phạm vi dự án PPP (công trình, hạng mục công trình có ý nghĩa quan trọng trong việc giải quyết các nút thắt về hạ tầng giao thông của địa phương) sẽ không thể thực hiện. Do vậy, để tránh trường hợp địa phương có nhu cầu đầu tư trong khi không đạt được thỏa thuận với các bên liên quan, đề nghị Bộ dự thảo bổ sung trường hợp giao cho địa phương đầu tư khi không đạt được thỏa thuận với các bên liên quan (chủ quản đầu tư, chuyển giao và quản lý tài sản sau đầu tư) | | Giải trình: Trước đây, nhằm giải quyết những vướng mắc tồn tại của các dự án BOT hiện hữu, Bộ KHĐT đã có nghiên cứu về vấn đề này tại dự thảo lần trước, tiếp thu ý kiến của Bộ Tư pháp, Bộ Tài chính, Bộ Kế hoạch và Đầu tư dự kiến không quy định chính sách này trong dự thảo Nghị quyết. |
| 8. | Các dự án quốc lộ, cao tốc đi qua địa phương thường có vốn lớn, do đó cần sự phối hợp huy động nhiều nguồn vốn, trong đó có hỗ trợ từ ngân sách Trung | UBND tỉnh Nghệ An | Tiếp thu, |

| TT | Nội dung góp ý | Cơ quan | Tiếp thu, giải trình |
|-----|--|--------------------------|---|
| | <p>ương. Vì vậy, đề nghị nghiên cứu sửa Dự thảo quy định theo hướng: Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có đủ năng lực, kinh nghiệm quản lý làm cơ quan chủ quản đầu tư các dự án quốc lộ, cao tốc đi phương mình trong trường hợp dự án có sử dụng nguồn vốn đầu tư từ ngân sách địa phương.</p> <p>Đề đảm bảo đồng bộ trong quá trình vận hành sau đầu tư đề nghị quý Bộ nghiên cứu bổ sung quy định về phân cấp quản lý, thu hồi vốn sau đầu tư</p> | | <p>Bộ Kế hoạch và Đầu tư hoàn thiện theo hướng: <i>"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) làm cơ quan chủ quản đầu tư các dự án quốc lộ, cao tốc đi qua địa phương mình".</i></p> <p>Giải trình: Trước đây, nhằm giải quyết những vướng mắc tồn tại của các dự án BOT hiện hữu, Bộ KH&ĐT đã có nghiên cứu về vấn đề này tại dự thảo lần trước, tiếp thu ý kiến của Bộ Tư pháp, Bộ Tài chính, Bộ Kế hoạch và Đầu tư dự kiến không quy định chính sách này trong dự thảo Nghị quyết.</p> |
| 9. | Đề nghị bỏ cụm từ "kinh nghiệm quản lý" tại khoản 1 Điều 4 | Sở KH&ĐT tỉnh Bình Định | Tiếp thu, Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã bỏ nội dung này. |
| 10. | <p>Tại Khoản 2, Điều 4, Đề cương dự thảo Nghị quyết quy định: <i>"Đối với việc đầu tư, mở rộng các hạng mục cầu, đường bộ trong phạm vi dự án PPP đang khai thác nhưng chưa được đầu tư trong dự án PPP..."</i> Tuy nhiên, nội hàm <i>"các hạng mục cầu, đường bộ"</i> được hiểu là đầu tư các cầu trên tuyến, cầu vượt, nút giao, dải dừng xe khẩn cấp (theo như nội dung dự thảo Tờ trình của Bộ Kế hoạch và Đầu tư), chưa bao quát hết nhu cầu đầu tư thực tế của các địa phương. Do đó, đề nghị nghiên cứu bổ sung nội dung: <i>"Đối với việc đầu tư, mở rộng các hạng mục cầu, đường bộ, hạ tầng kỹ thuật trong phạm vi dự án PPP đang khai thác nhưng chưa được đầu tư trong dự án PPP..."</i> để phù hợp với cấp công trình được phân loại tại Nghị định số 06/2021/NĐ-CP ngày 26/01/2021 của Chính phủ về quy định chi tiết một số nội dung về quản lý</p> | Sở KH&ĐT tỉnh Quảng Ngãi | <p>Giải trình: Trước đây, nhằm giải quyết những vướng mắc tồn tại của các dự án BOT hiện hữu, Bộ KH&ĐT đã có nghiên cứu về vấn đề này tại dự thảo lần trước, tiếp thu ý kiến của Bộ Tư pháp, Bộ Tài chính, Bộ Kế hoạch và Đầu tư dự kiến không quy định chính sách này trong dự thảo Nghị quyết.</p> |

| TT | Nội dung góp ý | Cơ quan | Tiếp thu, giải trình |
|-----|---|---------------------------|--|
| | chất lượng, thi công xây dựng và bảo trì công trình xây dựng, đảm bảo sự thống nhất trong quá trình triển khai thực hiện. | | |
| 11. | Đề nghị bổ sung, chỉnh sửa Điều 4 như sau: “Điều 4. Về phân cấp cơ quan chủ quản các dự án đầu tư đường bộ. Bổ sung thêm khoản 4: 4.Trong trường hợp cần thiết, Hội đồng nhân dân cấp tỉnh được phép sử dụng ngân sách địa phương để đầu tư các dự án thuộc quốc lộ, cao tốc do Trung ương quản lý.” | UBND tỉnh Khánh Hòa | Tiếp thu, Bộ Kế hoạch và Đầu tư hoàn thiện theo hướng: "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) làm cơ quan chủ quản đầu tư các dự án quốc lộ, cao tốc đi qua địa phương mình". |
| 12. | Đề nghị xem xét điều chỉnh khoản 2, Điều 4 Dự thảo Nghị quyết như sau “Đối với việc đầu tư mở rộng các dự án PPP hiện hữu, bổ sung hạng mục cầu, đường bộ trong phạm vi dự án PPP đang khai thác nhưng chưa được đầu tư trong dự án PPP, cơ quan nhà nước có thẩm quyền ký kết hợp đồng dự án và Nhà đầu tư dự án thương thảo, điều chỉnh dự án và hợp đồng dự án theo quy định” để tháo gỡ cơ chế chính sách để thực hiện đầu tư mở rộng cho các dự án đã được phân kỳ đầu tư giai đoạn 1 với quy mô 2 - 4 làn hạn chế hoặc không có làn dừng khẩn cấp toàn tuyến, để nhà đầu tư dự án BOT hiện hữu có khả năng đầu tư mở rộng được tiếp tục đề xuất và thực hiện đầu tư đáp ứng quy hoạch tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ. | UBND tỉnh Hòa Bình | Giải trình: Trước đây, nhằm giải quyết những vướng mắc tồn tại của các dự án BOT hiện hữu, Bộ KHĐT đã có nghiên cứu về vấn đề này tại dự thảo lần trước, tiếp thu ý kiến của Bộ Tư pháp, Bộ Tài chính, Bộ Kế hoạch và Đầu tư dự kiến không quy định chính sách này trong dự thảo Nghị quyết. |
| 13. | Khoản 1 Điều 4: Đề nghị chỉnh sửa cụm từ “xem xét, quyết định” bằng cụm từ “quy định”, đồng thời làm rõ cụm từ “có đủ năng lực, kinh nghiệm”. | Sở KHĐT tỉnh Hải Dương | Không tiếp thu thay bằng từ "quy định", đồng thời bỏ từ kinh nghiệm. Bộ KHĐT hoàn thiện như sau: "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) làm cơ quan chủ quản đầu tư các |

| TT | Nội dung góp ý | Cơ quan | Tiếp thu, giải trình |
|-----|--|--------------------|--|
| | | | <i>dự án quốc lộ, cao tốc đi qua địa phương mình".</i> |
| | Khoản 2 Điều 4: Đề nghị quy định cụ thể về nguồn vốn, quản lý tài sản sau khi đầu tư hoàn thành, kinh phí bảo trì và bảo dưỡng, phương án điều chỉnh tài chính, điều chỉnh hợp đồng sau khi đầu tư công trình bổ sung. | | Giải trình: - Tại điểm c khoản 2 Điều 5 Nghị định số 33/2019/NĐ-CP về quản lý quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ đã giao Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ thuộc địa phương quản lý. Do đó, địa phương nào quyết định đầu tư sẽ do địa phương đó quản lý. - Về dự án PPP: sửa đổi khoản 3 Điều 4 dự thảo Nghị quyết theo đề nghị của Bộ Giao thông vận tải (phương án 1, khoản 3 Điều 4 dự thảo Nghị quyết) |
| 14. | Đề nghị bổ sung thêm 02 khoản tại Điều 4: "Chủ tịch UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương xem xét, quyết định giao Ủy ban nhân dân cấp huyện cân đối được nguồn vốn đầu tư từ ngân sách địa phương, có đủ năng lực, kinh nghiệm quản lý làm cơ quan chủ quản đầu tư các dự án đường tỉnh lộ đi qua địa phương mình". "Hội đồng nhân dân cấp huyện xem xét, quyết định sử dụng vốn đầu tư công cấp huyện bố trí các dự án tỉnh lộ đi qua địa phương mình". | UBND tỉnh Bắc Ninh | Không tiếp thu: Lý do: Điểm đ, khoản 2 Điều 11 Luật Tổ chức Chính quyền địa phương quy định: "những vấn đề liên quan đến phạm vi từ hai đơn vị hành chính cấp huyện trở lên thì thuộc thẩm quyền giải quyết của chính quyền địa phương cấp tỉnh". Do đó, phạm vi Nghị quyết phân cấp từ cơ quan trung ương đến UBND cấp tỉnh, không phân cấp cấp huyện. |
| 15. | Đề nghị mở rộng phạm vi thực hiện tại khoản 1 Điều 4 sửa thành: "1. Thủ tướng Chính phủ xem xét quyết định giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh cân đối được toàn bộ hoặc một phần nguồn vốn đầu tư từ ngân sách địa phương, có đủ năng lực kinh nghiệm làm cơ quan chủ quản đầu tư các dự án quốc lộ, cao tốc đi qua địa phương mình". | UBND tỉnh Lạng Sơn | Tiếp thu, Bộ KHĐT hoàn thiện như sau: " <i>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</i> |

| TT | Nội dung góp ý | Cơ quan | Tiếp thu, giải trình |
|-----|---|----------------------------|---|
| | | | gồm cả vốn hỗ trợ từ ngân sách trung ương (nếu có) làm cơ quan chủ quản đầu tư các dự án quốc lộ, cao tốc đi qua địa phương mình". |
| 16. | Tại khoản 1 Điều 4: Đề nghị nghiên cứu điều chỉnh nội dung "Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh cân đối được nguồn vốn đầu tư từ ngân sách địa phương, có đủ năng lực, kinh nghiệm quản lý làm cơ quan chủ quản đầu tư các dự án quốc lộ, cao tốc đi qua địa phương mình" thành "Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định giao cho tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương đầu tư các dự án quốc lộ, cao tốc đi qua địa phương mình khi có khả năng cân đối được nguồn vốn đầu tư từ ngân sách địa phương, có đủ năng lực, kinh nghiệm quản lý". | UBND tỉnh Thanh Hóa | Không tiếp thu, Lý do: Việc giao cho tỉnh là không rõ cơ quan chủ quản, do đó theo pháp luật về đầu tư công, phải giao cho cơ quan chủ quản là UBND cấp tỉnh. Do đó, Bộ KHĐT đã hoàn thiện theo hướng: "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) làm cơ quan chủ quản đầu tư các dự án quốc lộ, cao tốc đi qua địa phương mình". |
| 17. | Đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo kiểm tra xem xét làm rõ việc quyết định đầu tư hạng mục bổ sung bằng nguồn vốn ngân sách địa phương (Vốn NSNN) nhưng giao đơn vị đang quản lý dự án BOT để khai thác cho phù hợp với quy định của Luật quản lý sử dụng tài sản công (Kết cấu hạ tầng). | UBND thành phố Hà Nội | Giải trình: Trước đây, nhằm giải quyết những vướng mắc tồn tại của các dự án BOT hiện hữu, Bộ KHĐT đã có nghiên cứu về vấn đề này tại dự thảo lần trước, tiếp thu ý kiến của Bộ Tư pháp, Bộ Tài chính, Bộ Kế hoạch và Đầu tư dự kiến không quy định chính sách này trong dự thảo Nghị quyết. |
| 18. | Ủy ban nhân dân Thành phố đề nghị điều chỉnh, bổ sung như sau: "1. Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh cân đối được nguồn vốn đầu tư từ ngân sách địa phương, có đủ năng lực, kinh nghiệm quản lý công trình giao thông đường bộ làm cơ quan chủ quản dự án đầu tư xây dựng mới, nâng cấp, mở rộng quốc lộ, cao tốc đi qua địa phương mình. | UBND thành phố Hồ Chí Minh | Tiếp thu, Bộ KHĐT hoàn thiện và xin ý kiến như sau: "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) làm cơ quan chủ quản |

| TT | Nội dung góp ý | Cơ quan | Tiếp thu, giải trình |
|-----|---|----------------------|--|
| | <p>2. Đối với việc đầu tư bổ sung để nâng cấp, mở rộng công trình đường bộ trên tuyến đường đã được đầu tư xây dựng theo hình thức PPP đang khai thác (chưa kết thúc hợp đồng PPP), nhưng chưa được đầu tư hoàn chỉnh theo quy hoạch được phê duyệt; cơ quan nhà nước có thẩm quyền ký kết hợp đồng dự án và Nhà đầu tư dự án thương thảo, điều chỉnh dự án và hợp đồng dự án theo quy định.</p> <p>Trường hợp Nhà đầu tư dự án không có khả năng đầu tư bổ sung thêm hạng mục, hạng mục bổ sung sẽ được thực hiện theo dự án đầu tư công độc lập và trình tự thực hiện như sau:</p> <p>a) Cơ quan nhà nước có thẩm quyền ký kết hợp đồng dự án chủ trì, phối hợp với Ủy ban nhân dân cấp tỉnh nơi có bổ sung thêm hạng mục, làm việc cùng Nhà đầu tư dự án PPP xem xét, đánh giá tác động, quy hoạch, sự cần thiết của việc đầu tư hạng mục bổ sung và thực hiện thương thảo, thống nhất ký kết phụ lục hợp đồng điều chỉnh về đầu tư các hạng mục bổ sung.</p> <p>b) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh nơi có bổ sung hạng mục công trình thuộc phạm vi quản lý theo địa giới hành chính thực hiện thủ tục đầu tư dự án đầu tư công độc lập để đầu tư hạng mục bổ sung bằng nguồn vốn ngân sách địa phương.</p> <p>c) Sau khi kết thúc đầu tư hạng mục bổ sung, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh bàn giao cho đơn vị đang quản lý dự án tiếp nhận để tổ chức quản lý, khai thác và bảo trì theo hợp đồng dự án điều chỉnh đã được ký kết giữa Cơ quan nhà nước có thẩm quyền ký kết hợp đồng dự án và Nhà đầu tư dự án PPP.”</p> <p>3. Trình tự, thủ tục đầu tư các khoản 1, 2 Điều này thực hiện theo quy định pháp luật về đầu tư công, pháp luật về PPP và các quy định pháp luật khác có liên quan.</p> <p>Giao Chính phủ quy định trình tự, thủ tục đầu tư đối với trường hợp quy định tại Điều này.”</p> | | <p><i>đầu tư các dự án quốc lộ, cao tốc đi qua địa phương mình”.</i></p> <p>Đối với các dự án PPP hiện hữu: Giải trình: Trước đây, nhằm giải quyết những vướng mắc tồn tại của các dự án BOT hiện hữu, Bộ KHĐT đã có nghiên cứu về vấn đề này tại dự thảo lần trước, tiếp thu ý kiến của Bộ Tư pháp, Bộ Tài chính, Bộ Kế hoạch và Đầu tư dự kiến không quy định chính sách này trong dự thảo Nghị quyết.</p> |
| 19. | <p>Đối với trường hợp nhà đầu tư thực hiện dự án PPP không có khả năng đầu tư bổ sung thêm hạng mục thuộc dự án nêu tại Khoản 2 Điều 4 dự thảo Nghị quyết Quốc hội: Kiến nghị bổ sung vào đoạn cuối điểm b Khoản 2 Điều 4 thành “b) Địa phương nơi hạng mục bổ sung thuộc phạm vi quản lý đất đai theo pháp luật về đất đai, trên cơ sở thống nhất với cơ quan nhà nước có thẩm quyền ký kết hợp đồng dự án và Nhà đầu tư, quyết định đầu tư hạng mục bổ sung bằng nguồn ngân sách địa phương; đồng thời tính toán lại phương án tài</p> | UBND tỉnh Bình Dương | <p>Giải trình: Trước đây, nhằm giải quyết những vướng mắc tồn tại của các dự án BOT hiện hữu, Bộ KHĐT đã có nghiên cứu về vấn đề này tại dự thảo lần trước, tiếp thu ý kiến của Bộ Tư pháp, Bộ Tài chính, Bộ Kế hoạch và Đầu tư dự kiến không quy định chính sách này trong dự thảo Nghị quyết.</p> |

| TT | Nội dung góp ý | Cơ quan | Tiếp thu, giải trình |
|----|---|--------------|--|
| | chính để làm cơ sở thương thảo điều chỉnh hợp đồng PPP.” đảm bảo hài hoà lợi ích của người dân, doanh nghiệp và nhà nước. | | |
| 4 | Về các dự án liên kết vùng (Điều 5) | | |
| 1. | Đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư nghiên cứu, làm rõ thêm về nguyên tắc loại dự án nào được hỗ trợ, thời gian hỗ trợ, cơ chế hoàn trả, thu hồi vốn, quy định cụ thể về nguồn ngân sách địa phương được sử dụng để bảo đảm việc triển khai thực hiện đạt hiệu quả, không phát sinh vướng mắc. | Bộ Nội Vụ | Về ý kiến này, Bộ KHĐT giữ nguyên như dự thảo do ý kiến không liên quan đến nội dung của Điều 5 dự thảo |
| 2. | Để tăng tính chủ động và trách nhiệm, đề nghị việc giao cho địa phương trên cơ sở thống nhất giữa các địa phương về khả năng quản lý, khả năng nguồn lực; địa phương được giao chịu trách nhiệm tổ chức thực hiện và cân đối nguồn lực theo thoả thuận. | Bộ Tài chính | Tiếp thu, Bộ KHĐT hoàn thiện như sau: "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. 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 thoả thuận của các địa phương; trách nhiệm của từng địa phương trong việc đầu tư thực hiện dự án. Căn cứ Nghị quyết của 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". |
| | Đối với các chính sách tại Nghị quyết, đề nghị quy định địa phương sử dụng nguồn vốn sẵn có của tỉnh để thực hiện dự án. Trường hợp huy động nguồn vốn vay nước ngoài để thực hiện dự án, đề nghị thực hiện đúng Luật Ngân sách nhà nước, Luật đầu tư công, các đơn vị thực hiện huy động vốn và thực hiện dự án theo đúng nhiệm vụ chi của đơn vị đó | | Giải trình: Hiện nay, có một số dự án liên kết vùng trong khu vực đồng bằng sông Cửu Long như các cầu qua địa phận tỉnh Bến Tre, Tiền Giang, Trà Vinh, Cần Thơ, Đồng Tháp... thuộc trách nhiệm đầu tư của địa phương |

| TT | Nội dung góp ý | Cơ quan | Tiếp thu, giải trình |
|----|--|-------------------|--|
| | | | <p>phát sinh vướng mắc là các công trình cầu vượt sông nằm giữa ranh giới hành chính của 02 địa phương.</p> <p>- Trường hợp các địa phương vay lại vốn ODA, dự thảo Nghị quyết đã có điều khoản " 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 để đầu tư dự án". Do đó, các địa phương có thể hỗ trợ lẫn nhau.</p> <p>- Trường hợp Thủ tướng Chính phủ phê duyệt các đề xuất dự án, trong đó cơ chế tài chính trong nước là cấp phát, dự thảo Nghị quyết đã quy định cho phép 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.</p> |
| 3. | <p>Đề nghị bổ sung đối tượng quy định tại khoản 1 Điều 5 dự thảo Nghị quyết như công trình: tuyến đường cao tốc, quốc lộ hoặc đường sắt quốc gia... nằm trên địa giới, ranh giới hành chính giữa tỉnh.</p> | UBND TP Hải Phòng | <p>Tiếp thu một phần Bộ Kế hoạch và Đầu tư nêu chung là các dự án giao thông đường bộ qua nhiều địa phương, do đó không bao gồm đường sắt.</p> |
| | <p>Để thuận lợi trong quá trình triển khai, đề nghị làm rõ các dự án thành phần quy định tại khoản 2 Điều 5 dự thảo Nghị quyết có nằm trong một dự án hay từng dự án thành phần sẽ thực hiện thẩm quyền, quy trình, thủ tục đầu tư riêng theo quy định hiện hành. Trong trường hợp các dự án thành phần nằm trong một dự án thì cần quy định áp dụng đối với các dự án nhóm A, B, C hay chỉ cho dự án nhóm A và các dự án thành phần có phải tách riêng tại bước chủ trương đầu tư như quy định tại khoản 1 Điều 5 Luật Đầu tư công.</p> | | <p>Giải trình: Dự án giải phóng mặt bằng là dự án thành phần nằm trong dự án tổng thể do 01 địa phương được Thủ tướng Chính phủ giao làm cơ quan chủ quản để quyết định chủ trương đầu tư. Dự án thành phần giải phóng mặt bằng do các địa phương triển khai độc lập bằng nguồn vốn của địa phương.</p> |

| TT | Nội dung góp ý | Cơ quan | Tiếp thu, giải trình |
|----|---|------------------|---|
| | Đề nghị nghiên cứu, xem xét quy định cụ thể “trường hợp cần thiết” tại khoản 3 Điều 5 dự thảo Nghị quyết. | | Tiếp thu Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã bỏ đoạn trường hợp cần thiết và hoàn thiện: “ <i>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 để đầu tư dự án</i> ”. |
| 4. | Đề nghị xem xét quy định rõ thêm về trách nhiệm của các tỉnh trong việc cùng góp vốn và giao cho một địa phương có tỷ trọng vốn đầu tư lớn hơn làm cơ quan chủ quản đầu tư xây dựng công trình, nhất trong trường hợp dự án có xảy ra các rủi ro... | UBND tỉnh Sơn La | Tiếp thu. Bộ Kế hoạch và Đầu tư sửa khoản 1 Điều 5 dự thảo Nghị quyết: “ <i>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. 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 Nghị quyết của 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</i> ” |
| | Đề nghị cần có thêm các quy định đồng bộ để tạo thuận lợi trong việc thanh, quyết toán đối với nguồn vốn góp giữa các địa phương. | | Không tiếp thu. Dự án các dự án giao thông đường bộ qua nhiều địa phương được chia thành các dự án thành phần, việc thanh, quyết toán các dự án thành phần là độc lập, theo quy định của pháp luật ngân sách nhà nước. Việc thanh, quyết toán do các cơ quan của địa phương được giao làm cơ quan chủ quản thực hiện. |

| TT | Nội dung góp ý | Cơ quan | Tiếp thu, giải trình |
|----|---|---------------------|--|
| 5. | <p>Đề nghị sửa khoản 1 Điều 5 dự thảo Nghị quyết thành “Giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có nhu cầu đầu tư làm cơ quan chủ quản đối với các dự án có các công trình cầu, hầm hoặc nút giao nằm trên ranh giới, địa giới hành chính giữa hai tỉnh trên cơ sở thống nhất với tỉnh tiếp giáp”. Lý do:</p> <p>Dự án đi qua hai tỉnh đang được Luật Xây dựng và Nghị định số 15/2021/NĐ-CP ngày 03/3/2021 quy định do Bộ quản lý công trình xây dựng chuyên ngành (Bộ Giao thông vận tải là cơ quan chuyên môn về xây dựng đối với dự án đầu tư xây dựng đường bộ, hầm, cầu hoặc nút giao) thẩm định thiết kế cơ sở và thẩm định thiết kế triển khai sau thiết kế cơ sở, khi đó Bộ Giao thông vận tải là cơ quan quản lý nhà nước. Khi thực hiện dự án cơ quan chủ trì thẩm định sẽ lấy ý kiến của các cơ quan có liên quan về hướng tuyến, phạm vi, quy mô, đấu nối và các quy định khác có liên quan. Việc Quốc hội phân cấp luôn cơ quan quyết định đầu tư trong Nghị quyết sẽ giảm thủ tục hành chính, đáp ứng yêu cầu của Nghị quyết số 54/NQ-CP ngày 12/4/2022 của Chính phủ. Trường hợp không có sự thống nhất giữa UBND các tỉnh về việc triển khai thực hiện dự án thì sẽ báo cáo Thủ tướng Chính phủ để xem xét, quyết định</p> | UBND tỉnh Ninh Bình | <p>Tiếp thu.</p> <p>Nghị quyết Quốc hội cho phép về nguyên tắc, UBND tỉnh có xem xét sự cần thiết phải đầu tư để thực hiện.</p> <p>Bộ Kế hoạch và Đầu tư hoàn thiện theo hướng: “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. 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 Nghị quyết của 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”</p> |
| | <p>Đề nghị sửa khoản 2 Điều 5 dự thảo Nghị quyết: “Toàn bộ chi phí công tác xây lắp công trình cầu, hầm hoặc nút giao, chi phí giải phóng mặt bằng và các chi phí liên quan do tỉnh chủ quản dự án chịu trách nhiệm chi trả, trừ trường hợp có thỏa thuận khác giữa hai tỉnh. Riêng công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư được tách thành dự án thành phần do từng địa phương thực hiện” với lý do trên cơ sở, thỏa thuận thống nhất giữa hai tỉnh việc tỉnh có tỷ trọng vốn đầu tư lớn hơn bố trí toàn bộ vốn để thực hiện dự án (bao gồm cả công tác giải phóng mặt bằng nếu có điều kiện cân đối được vốn) hoặc từng tỉnh sẽ bố trí vốn để thực hiện công tác giải phóng mặt bằng nơi dự án đi qua địa phận của mình đều áp dụng được. Quy định này sẽ tạo cơ chế mở hơn cho việc đầu tư thực hiện các dự án đi qua địa bàn hai tỉnh để đảm bảo hài hòa, kết nối vùng, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế giữa hai tỉnh đảm bảo đủ nguồn vốn để sớm thực hiện giải phóng mặt bằng đẩy nhanh tiến độ dự án</p> | | <p>Không tiếp thu</p> <p>Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã bỏ điều khoản này do việc phân chia các dự án thành phần thực hiện theo quy định của Luật Xây dựng và quy định khác có liên quan.</p> |
| 6. | Dự thảo mới quy định cơ chế giao cho địa phương có tỷ trọng vốn đầu tư lớn hơn làm chủ quản đầu tư các công trình cầu, hầm, nút giao nằm trên ranh giới, | UBND tỉnh Bắc Giang | Tiếp thu, |

| TT | Nội dung góp ý | Cơ quan | Tiếp thu, giải trình |
|----|---|-------------------------|--|
| | địa giới hành chính giữa hai tỉnh. Tuy nhiên, Dự thảo chưa quy định cơ chế quản lý tài sản sau đầu tư, trách nhiệm vận hành công trình, duy tu, bảo dưỡng công trình trong quá trình vận hành. | | Bộ KHĐT đã hoàn thiện tại khoản 5 Điều 5 như sau: <i>"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"</i> . |
| 7. | <p>Việc quy định giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có tỷ trọng vốn đầu tư lớn hơn làm cơ quan chủ quản và toàn bộ chi phí công tác xây lắp sẽ thuộc về một dự án thành phần do địa phương có tỷ trọng vốn đầu tư lớn hơn chịu trách nhiệm chi trả, riêng chi phí bồi thường, hỗ trợ và tái định cư được tách thành dự án thành phần do từng địa phương chịu trách nhiệm bố trí chưa phát huy và huy động được nguồn vốn các địa phương vì đối với dự án lớn thì việc quy định một địa phương chịu toàn bộ chi phí xây lắp sẽ khó khăn trong việc đảm bảo nguồn vốn. Đồng thời, theo quy định của Luật Đầu tư công thì việc tách dự án giải phóng mặt bằng thành dự án độc lập chỉ áp dụng đối với dự án quan trọng quốc gia, dự án nhóm A.</p> <p>Vì vậy, đề nghị nghiên cứu sửa Dự thảo quy định theo hướng: Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định giao Chủ đầu tư đối với dự án thực hiện trên địa bàn địa giới hành chính giữa hai tỉnh căn cứ vào đề xuất, thỏa thuận giữa các địa phương, khả năng bố trí nguồn vốn và năng lực kinh nghiệm. Đồng thời, bỏ quy định về việc địa phương có tỷ trọng vốn đầu tư lớn hơn sẽ bố trí toàn bộ chi phí công tác xây lắp. Các tỉnh sẽ chịu chi phí bồi thường hỗ trợ và tái định cư thuộc địa bàn địa phương mình quản lý nhưng không quy định việc tách thành dự án thành phần.</p> | UBND tỉnh Nghệ An | <p>Tiếp thu.</p> <p>Bộ KHĐT sửa khoản 1, khoản 2 Điều 5 dự thảo Nghị quyết: <i>"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. 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 Nghị quyết của 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"</i>.</p> <p>Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã bỏ điều khoản về phân chia dự án thành phần do việc phân chia các dự án thành phần thực hiện theo quy định của Luật Xây dựng và quy định khác có liên quan.</p> |
| 8. | Cần có cơ chế tháo gỡ để có thể phát huy nguồn lực của địa phương, sử dụng ngân sách địa phương cùng đóng góp để đầu tư dự án các tuyến đường kết nối liên tỉnh tạo điều kiện đi lại thuận lợi cho người dân, góp phần phát triển kinh tế xã hội. | Sở KH&ĐT tỉnh Bình Định | <p>Tiếp thu,</p> <p>Bộ KHĐT đã hoàn thiện dự thảo: <i>"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 để đầu tư dự án"</i>.</p> |

| TT | Nội dung góp ý | Cơ quan | Tiếp thu, giải trình |
|-----|---|-------------------------------|---|
| 9. | Đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét, có phương án xử lý đối với trường hợp dự án đầu tư đường bộ liên kết vùng không thuộc trường hợp quy định tại khoản 1 Điều 5 nêu trên; cụ thể là dự án không có các công trình cầu, hầm hoặc nút giao nằm trên ranh giới, địa giới hành chính giữa hai tỉnh nhưng phạm vi đầu tư trên địa bàn địa phương này lớn hơn nhiều lần địa phương kia thì Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có tỷ trọng vốn đầu tư lớn hơn có được làm cơ quan chủ quản không? | Sở KH&ĐT tỉnh KonTum | Tiếp thu, Bộ KH&ĐT chỉnh sửa thành " <i>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. 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 Nghị quyết của 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</i> ". |
| 10. | Đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư làm rõ hơn quy định tại Điều 5 dự thảo Nghị quyết Quốc hội nêu trên có được áp dụng đối với các dự án đầu tư công quy mô nhỏ, không thuộc thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư của Quốc hội, Thủ tướng Chính phủ hay không? Nhất là đối với các dự án nhóm B, nhóm C. Vì theo quy định tại khoản 1 Điều 5 Luật Đầu tư công thì việc tách riêng dự án độc lập được thực hiện khi phê duyệt chủ trương đầu tư dự án quan trọng quốc gia, dự án nhóm A. | Sở KH&ĐT tỉnh KonTum, Hà Tĩnh | Giải trình: Dự án giải phóng mặt bằng là dự án thành phần nằm trong dự án tổng thể do 01 địa phương được Thủ tướng Chính phủ giao làm cơ quan chủ quản để quyết định chủ trương đầu tư. Dự án thành phần giải phóng mặt bằng do các địa phương triển khai độc lập bằng nguồn vốn của địa phương. |
| 11. | Đề nghị nghiên cứu bổ sung quy định về trình tự, thủ tục và thẩm quyền trong công tác lập, thẩm định, quyết định chủ trương đầu tư, quyết định đầu tư dự án. | Sở KH&ĐT tỉnh Phú Yên | Giải trình: Nghị quyết Quốc hội quy định về thẩm quyền quản lý đầu tư, trình tự thủ tục đầu tư các dự án thực hiện theo quy định hiện hành. |
| 12. | Quy định tại khoản 1 Điều 5 dự thảo Nghị quyết chưa bao quát, toàn diện và chỉ phù hợp với trường hợp dự án được Thủ tướng Chính phủ giao kế hoạch vốn cho cả hai tỉnh cùng thực hiện dự án liên vùng hoặc dự án do 02 tỉnh thống nhất tổ chức (địa phận tỉnh nào thì tỉnh đó quyết định đầu tư và triển | UBND tỉnh Lai Châu | Tiếp thu, Bổ sung thêm khoản tại Điều 8: " <i>Các dự án đã được Thủ tướng Chính phủ đồng ý về nguyên tắc cho phép Ủy ban nhân dân các</i> |

| TT | Nội dung góp ý | Cơ quan | Tiếp thu, giải trình |
|-----|--|-----------------------|---|
| | <p>khai thực hiện, đối với các hạng mục công trình cầu, hầm hoặc nút giao nằm trên ranh giới, địa giới hành chính giữa hai tỉnh thì tỉnh nào chiếm tỷ trọng lớn hơn thì tỉnh đó là cơ quan chủ quản thực hiện). Còn đối với dự án liên kết vùng mà đã được Thủ tướng Chính phủ giao kế hoạch vốn cho 01 tỉnh thực hiện thì chưa được quy định một cách cụ thể, rõ ràng về thẩm quyền thực hiện dự án. Trên cơ sở đó đề nghị cơ quan soạn thảo xem xét, bổ sung thêm nội dung tại khoản 1 Điều 5 của dự thảo Nghị quyết như sau: <i>“Trường hợp dự án đã được Thủ tướng Chính phủ giao kế hoạch vốn đầu tư công cho một tỉnh, Thủ tướng Chính phủ quyết định giao Ủy ban nhân dân tỉnh đó làm cơ quan chủ quản đầu tư dự án”</i>.</p> | | <p><i>tỉnh làm cơ quan chủ quản bằng văn bản hoặc đã được Thủ tướng Chính phủ giao kế hoạch vốn trước thời điểm Nghị quyết này có hiệu lực thì được tiếp tục thực hiện theo các văn bản đó”</i>.</p> |
| | <p>Sửa khoản 2 Điều 5 dự thảo Nghị quyết thành: <i>“Toàn bộ chi phí công tác xây lắp công trình cầu, hầm hoặc nút giao thông và các chi phí liên quan sẽ thuộc về một dự án thành phần do địa phương có tỷ trọng vốn đầu tư lớn hơn hoặc đã được Thủ tướng Chính phủ giao kế hoạch vốn chịu trách nhiệm chi trả. Riêng chi phí bồi thường, hỗ trợ, tái định cư được tách thành dự án thành phần do từng địa phương chịu trách nhiệm bố trí vốn thực hiện.”</i></p> | | <p>Giải trình: Dự án giải phóng mặt bằng là dự án thành phần nằm trong dự án tổng thể do 01 địa phương được Thủ tướng Chính phủ giao làm cơ quan chủ quản để quyết định chủ trương đầu tư. Dự án thành phần giải phóng mặt bằng do các địa phương triển khai độc lập bằng nguồn vốn của địa phương. Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã bỏ điều khoản này.</p> |
| | <p>Sửa khoản 3 Điều 5 dự thảo Nghị quyết thành: <i>“Ủy ban nhân dân cấp tỉnh được Thủ tướng Chính phủ giao làm cơ quan chủ quản đầu tư dự án trình Hội đồng nhân dân cấp tỉnh quyết định chủ trương đầu tư toàn bộ dự án. Trường hợp cần thiết, Hội đồng nhân dân các tỉnh thống nhất việc sử dụng ngân sách địa phương này hỗ trợ địa phương khác để đầu tư dự án”</i> cho rõ ràng hơn thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư của Hội đồng nhân dân tỉnh</p> | | <p>Không tiếp thu Lý do: Việc quyết định chủ trương đầu tư theo quy định hiện hành, do đó Ủy ban nhân dân cấp tỉnh thực hiện theo trình tự, thủ tục đã quy định tại Luật Đầu tư công.</p> |
| 13. | <p>Tại khoản 1, khoản 2 Điều 5 dự thảo Nghị quyết, ngoài các dự án có công trình cầu, hầm hoặc nút giao nằm trên ranh giới, địa giới hành chính 02 tỉnh, đề nghị bổ sung thêm các dự án xây dựng đường bộ nằm trên ranh giới, địa giới hành chính 02 tỉnh</p> | Sở KH&ĐT tỉnh Bắc Kạn | <p>Tiếp thu, Bộ Kế hoạch và Đầu tư quy định rõ Điều 5. Về các dự án giao thông đường bộ qua nhiều địa phương và hoàn thiện: <i>“Ủy ban nhân dân</i></p> |

| TT | Nội dung góp ý | Cơ quan | Tiếp thu, giải trình |
|-----|--|------------------------|--|
| | | | <p><i>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. 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 Nghị quyết của 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".</i></p> |
| 14. | <p>“Về các dự án liên kết vùng”: Đề nghị bổ sung quy định về quản lý tài sản sau đầu tư và cơ quan quản lý, vận hành.</p> | Sở KHĐT tỉnh Hải Dương | <p>Tiếp thu, Bộ Kế hoạch và Đầu tư hoàn thiện: <i>"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 hoặc thỏa thuận thống nhất phương án quản lý, khai thác, duy tu, bảo trì bảo đảm hiệu quả đầu tư dự án"</i></p> |
| | <p>Đề nghị bổ sung điều khoản về “Giao Chính phủ hướng dẫn cụ thể thực hiện Nghị quyết”.</p> | | <p>Tiếp thu Bộ Kế hoạch và Đầu tư hoàn thiện: <i>"1. Tổ chức thực hiện Nghị quyết này và chỉ đạo các cơ quan liên quan phối hợp với Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Giao thông vận tải, Bộ Tài chính, các cơ quan trung ương và địa phương triển khai thực hiện".</i></p> |
| 15. | <p>Đề nghị chỉnh sửa khoản 3 Điều 5 dự thảo Nghị quyết thành: Trường hợp cần thiết, Hội đồng nhân dân các tỉnh thống nhất việc sử dụng ngân sách của cấp mình hỗ trợ cấp khác để đầu tư dự án.</p> | Sở KHĐT tỉnh Hà Tĩnh | <p>Tiếp thu Bộ Kế hoạch và Đầu tư hoàn thiện: <i>"Hội đồng nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương có dự án thống nhất việc</i></p> |

| TT | Nội dung góp ý | Cơ quan | Tiếp thu, giải trình |
|-----|---|--------------------|--|
| | | | <i>sử dụng ngân sách địa phương này hỗ trợ địa phương khác để đầu tư dự án".</i> |
| 16. | <p>Đề nghị sửa đổi, bổ sung Điều 5 như sau:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Chính sửa Khoản 1 thành: “Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có tỷ trọng vốn đầu tư lớn hơn làm cơ quan chủ quản đối với các dự án có các công trình cầu, hầm, đường bộ hoặc nút giao nằm trên ranh giới, địa giới hành chính giữa hai tỉnh”. - Bổ sung thêm 01 khoản: “Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh xem xét, quyết định giao Ủy ban nhân dân cấp huyện có tỷ trọng vốn đầu tư lớn hơn làm cơ quan chủ quản đối với các dự án có các công trình cầu, hầm, đường bộ hoặc nút giao nằm trên ranh giới, địa giới hành chính giữa hai huyện, thị xã, thành phố thuộc tỉnh.” - Chính sửa Khoản 2 thành: “Toàn bộ chi phí công tác xây lắp công trình cầu, hầm, đường bộ hoặc nút giao và các chi phí liên quan sẽ thuộc về một dự án thành phần do địa phương có tỷ trọng vốn đầu tư lớn hơn chịu trách nhiệm bố trí nguồn vốn thực hiện. Riêng chi phí bồi thường, hỗ trợ, tái định cư để giải phóng mặt bằng phần đất thuộc địa phương nào thì do địa phương đó chịu trách nhiệm bố trí vốn thực hiện”. - Chính sửa Khoản 3 thành: “Trường hợp cần thiết, Hội đồng nhân dân các tỉnh thống nhất việc sử dụng ngân sách địa phương này hỗ trợ địa phương khác để đầu tư dự án nằm trên ranh giới, địa giới hành chính giữa hai tỉnh, Hội đồng nhân dân các huyện thống nhất việc sử dụng ngân sách địa phương này hỗ trợ địa phương khác để đầu tư dự án nằm trên ranh giới, địa giới hành chính giữa hai huyện, thị xã, thành phố thuộc tỉnh” - Trường hợp Nghị quyết không chi tiết tới cấp huyện thì đề nghị bổ sung điều khoản giao Hội đồng nhân dân cấp tỉnh ban hành cơ chế, chính sách để đầu tư xây dựng đường bộ đối với các địa phương cấp dưới. | UBND tỉnh Bắc Ninh | <p>Tiếp thu Bộ Kế hoạch và Đầu tư hoàn thiện:</p> <p><i>"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. 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 Nghị quyết của 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.</i></p> <p><i>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.</i></p> <p><i>3. 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 để đầu tư dự án.</i></p> <p><i>4. 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 hoặc thỏa thuận thống nhất phương án quản lý, khai thác, duy tu, bảo trì bảo đảm hiệu quả đầu tư dự án".</i></p> |

| TT | Nội dung góp ý | Cơ quan | Tiếp thu, giải trình |
|-----|---|----------------------|--|
| 17. | Bổ sung chỉnh sửa khoản 2 Điều 5 dự thảo thành: “2. Toàn bộ chi phí công tác xây lắp công trình cầu, hầm, đường bộ hoặc nút giao và các chi phí liên quan sẽ thuộc về một dự án thành phần...” | UBND tỉnh Lạng Sơn | Bộ đã bỏ điều khoản này trong Dự thảo |
| 18. | Khoản 1 Điều 5 dự thảo quy định: “1. Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có tỷ trọng vốn đầu tư lớn hơn làm cơ quan” là chưa phù hợp. Việc xác định Ủy ban nhân dân cấp tỉnh “có tỷ trọng vốn đầu tư lớn hơn” làm cơ quan chủ quản trong trường hợp này được coi là nguyên tắc thì không cần việc xem xét, quyết định của Thủ tướng Chính phủ nữa. Vì vậy, đề nghị chỉ cần quy định: “Ủy ban nhân dân tỉnh có tỷ trọng vốn đầu tư lớn hơn làm cơ quan chủ quản đối với các dự án có các công trình cầu, hầm hoặc nút giao nằm trên ranh giới hành chính giữa hai tỉnh”. | Sở KHĐT tỉnh Phú Thọ | Tiếp thu, Bộ KHĐT chỉnh sửa các dự án giao thông đường bộ qua nhiều địa phương: <i>"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. 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 Nghị quyết của 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.</i> <i>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"</i> |
| 19. | Hiện nay, theo quy định của pháp luật về đầu tư công, cơ quan chủ quản có được giải thích nhưng trách nhiệm của cơ quan chủ quản là chưa được rõ ràng trong việc xác định thẩm quyền quyết định đầu tư dự án. Đề nghị sau khi Quốc hội ban hành Nghị quyết thì Bộ Kế hoạch và Đầu tư sớm tham mưu Chính phủ ban hành hướng dẫn thực hiện, trong đó đề nghị quy định rõ: “Dự án liên kết vùng được giao cho một địa phương làm cơ quan chủ quản thì Hội đồng nhân dân cấp tỉnh của địa phương đó là cơ quan quyết định chủ trương đầu tư dự án”; để tháo gỡ vướng mắc cho 2 tỉnh Lào Cai - Lai Châu đã có thỏa thuận thực hiện dự án Hầm đường bộ qua đèo Hoàng Liên; theo ý kiến của Phó Thủ tướng Chính phủ tại Văn bản số 1281/VPCP-CN ngày 01/3/2023 của Văn phòng Chính phủ, yêu cầu tỉnh Lai Châu hoàn thiện hồ sơ dự án, trình cấp có | UBND tỉnh Lào Cai | Không tiếp thu. Lý do: Thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư, quyết định đầu tư dự án đã được quy định tại Điều 17 (Thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư), Điều 35 (Thẩm quyền quyết định đầu tư) của Luật Đầu tư công. Trường hợp Thủ tướng Chính phủ đã giao cho các địa phương quản lý đầu tư (cơ quan chủ quản đầu tư) thì HĐND, UBND các tỉnh được giao có thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư, quyết định đầu tư các dự án |

| TT | Nội dung góp ý | Cơ quan | Tiếp thu, giải trình |
|-----|--|---------------------|--|
| | thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư theo quy định. Nhưng qua nghiên cứu Luật Đầu tư công, thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư đối với dự án này là chưa có quy định cụ thể. | | được giao làm cơ quan chủ quản theo trình tự, thủ tục quy định của pháp luật về đầ u tư công. |
| 20. | <p>- Tại khoản 1 Điều 5: Đề nghị nghiên cứu điều chỉnh nội dung “Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có tỷ trọng vốn đầu tư lớn hơn làm cơ quan chủ quản đối với các dự án có các công trình cầu, hầm hoặc nút giao nằm trên ranh giới, địa giới hành chính giữa hai tỉnh” thành “Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có khả năng cân đối, huy động nguồn lực đầu tư cao hơn cho dự án hoặc Ủy ban nhân dân cấp tỉnh đề nghị được làm cơ quan chủ quản đối với các dự án có các công trình cầu, hầm hoặc nút giao nằm trên ranh giới, địa giới hành chính giữa hai tỉnh”.</p> <p>- Tại khoản 2 Điều 5: Đề nghị nghiên cứu điều chỉnh nội dung “Toàn bộ chi phí công tác xây lắp công trình cầu, hầm hoặc nút giao và các chi phí liên quan sẽ thuộc về một dự án thành phần do địa phương có tỷ trọng vốn đầu tư lớn hơn chịu trách nhiệm chi trả. Riêng chi phí bồi thường, hỗ trợ, tái định cư được tách thành dự án thành phần do từng địa phương chịu trách nhiệm bố trí vốn thực hiện” thành “Toàn bộ chi phí công tác xây lắp công trình cầu, hầm hoặc nút giao và các chi phí liên quan sẽ thuộc về một 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 tách thành dự án thành phần do từng địa phương chịu trách nhiệm bố trí vốn thực hiện”.</p> | UBND tỉnh Thanh Hoá | <p>Tiếp thu, Bộ KHĐT chỉnh sửa thành: "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. 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 Nghị quyết của 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".</p> |
| 21. | <p>Tại khoản 2 Điều 5 dự thảo Nghị quyết về các dự án liên kết vùng quy định “Toàn bộ chi phí xây lắp công trình cầu, hầm hoặc nút giao và các chi phí liên quan sẽ thuộc về một dự án thành phần do địa phương có tỷ trọng vốn đầu tư lớn hơn chịu trách nhiệm chi trả”.</p> <p>Đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét điều chỉnh các nội dung này trong dự thảo Nghị quyết, theo hướng có cơ chế cho các dự án liên kết vùng (nằm trên địa phận hai địa phương trở lên) sẽ được giao cho Bộ, ngành Trung ương chủ quản thực hiện dự án liên vùng và được sử dụng vốn ngân sách Trung ương để hỗ trợ đầu tư.</p> | UBND tỉnh Bến Tre | <p>Không tiếp thu, Lý do: Không thực hiện đúng chủ trương của Đảng và Nhà nước về việc phân cấp, phân quyền trong quản lý đầu tư.</p> |

| TT | Nội dung góp ý | Cơ quan | Tiếp thu, giải trình |
|-----|---|----------------------------|---|
| 22. | <p>Đối với các dự án liên vùng thường có quy mô đầu tư lớn, liên quan nhiều địa phương nên kiến nghị điều chỉnh cụm từ cuối tại Khoản 1 Điều 5 “, địa giới hành chính hai tỉnh.” thành “, địa giới hành chính từ hai tỉnh trở lên.”; điều chỉnh Khoản 2 Điều 5 dự thảo Nghị quyết thành “2. Công tác xây lắp công trình đường, cầu, hầm hoặc nút giao và các chi phí liên quan sẽ thuộc về một dự án thành phần đầu tư từ nguồn vốn ngân sách các địa phương theo thỏa thuận, vốn ngân sách trung ương (nếu có). Riêng chi phí bồi thường, hỗ trợ, tái định cư được tách thành dự án thành phần do từng địa phương chịu trách nhiệm bố trí vốn.”.</p> | UBND tỉnh Bình Dương | <p>Tiếp thu, Bộ KHĐT chỉnh sửa thành: “”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. 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 Nghị quyết của 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”.</p> |
| 23. | <p>Ủy ban nhân dân Thành phố đề nghị điều chỉnh, bổ sung như sau: “1. Trên cơ sở thống nhất và đề xuất của các địa phương, Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh của một địa phương làm cơ quan chủ quản đối với dự án đầu tư xây dựng công trình đường bộ đi qua địa giới hành chính của hai địa phương trở lên; đồng thời quyết định việc hỗ trợ ngân sách Trung ương để thực hiện các hạng mục xây lắp của dự án. 2. Đối với các dự án đầu tư công nhóm A, B, C, giao Hội đồng nhân dân cấp tỉnh của địa phương được giao làm cơ quan chủ quản theo quy định tại khoản 1 Điều này chịu trách nhiệm quyết định chủ trương đầu tư dự án. 3. Được phép tách riêng việc bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, giải phóng mặt bằng của dự án thành các dự án thành phần. Dự án thành phần bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, giải phóng mặt bằng trên địa bàn địa phương nào thì địa phương đó chịu trách nhiệm bố trí vốn và tổ chức thực hiện theo quy định.</p> | UBND thành phố Hồ Chí Minh | <p>Tiếp thu, Bộ KHĐT hoàn thiện như sau: 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. 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 Nghị quyết của 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.</p> |

| TT | Nội dung góp ý | Cơ quan | Tiếp thu, giải trình |
|-----|--|-----------------------|--|
| | <p>4. Đối với dự án thành phần xây dựng công trình (dự án xây lắp), Ủy ban nhân dân cấp tỉnh của địa phương được giao làm cơ quan chủ quản theo quy định tại khoản 1 Điều này chịu trách nhiệm quyết định đầu tư dự án.</p> <p>5. Trường hợp cần thiết, Hội đồng nhân dân cấp tỉnh quyết định việc hỗ trợ địa phương khác để thực hiện đầu tư dự án.</p> <p>Chính phủ hướng dẫn chi tiết việc hỗ trợ này.”</p> | | <p>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.</p> <p>3. 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 để đầu tư dự án.</p> <p>4. 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 hoặc thỏa thuận thống nhất phương án quản lý, khai thác, duy tu, bảo trì bảo đảm hiệu quả đầu tư dự án”.</p> |
| 24. | <p>Tại khoản 3 Điều 5: đề nghị điều chỉnh cụm từ “Hội đồng nhân dân các tỉnh” thành “Hội đồng nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương” để rõ ràng, dễ hiểu.</p> | UBND tỉnh Ninh Thuận | <p>Tiếp thu, Bộ KHĐT hoàn thiện như sau: “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. 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 Nghị quyết của 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”.</p> |
| 25. | <p>- Đối với việc giao UBND cấp tỉnh có tỷ trọng vốn đầu tư lớn hơn làm cơ quan chủ quản dự án nằm trên ranh giới hành chính giữa 02 tỉnh: Đề nghị làm rõ cơ sở, hồ sơ để thực hiện việc xác định tỷ trọng vốn đầu tư của từng địa phương.</p> | UBND thành phố Hà Nội | <p>Giải trình: Việc xác định tỷ trọng vốn đầu tư lớn hơn thông qua báo cáo nghiên cứu tiền khả thi hoặc đề xuất dự án. Theo đó, ngay từ giai đoạn đầu nghiên cứu đã có thể xác định</p> |

| TT | Nội dung góp ý | Cơ quan | Tiếp thu, giải trình |
|----|--|--------------------|--|
| | <p>- Khoản 2 Điều 5 tại Dự thảo Nghị quyết quy định: “Toàn bộ chi phí công tác xây lắp công trình cầu, hầm hoặc nút giao và các chi phí liên quan sẽ thuộc về một dự án thành phần do địa phương có tỷ trọng lớn hơn chịu trách nhiệm chi trả. Riêng chi phí bồi thường, hỗ trợ, tái định cư được tách thành dự án thành phần do từng địa phương chịu trách nhiệm bố trí vốn thực hiện”. Như vậy với 01 dự án tổng thể nằm trên địa giới hành chính của 02 tỉnh sẽ được thực hiện theo 03 dự án thành phần (01 dự án xây lắp và 02 dự án giải phóng mặt bằng). Theo đó đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo kiểm tra xem xét đối với thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư của dự án tổng thể, cũng như đối với các dự án thành phần theo phương án nêu trên.</p> | | <p>được địa phương nào chiếm tỷ trọng lớn hơn để báo cáo Thủ tướng Chính phủ.</p> <p>Không tiếp thu, Lý do: Thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư, quyết định đầu tư dự án đã được quy định tại Điều 17 (Thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư), Điều 35 (Thẩm quyền quyết định đầu tư) của Luật Đầu tư công. Trường hợp Thủ tướng Chính phủ đã giao cho các địa phương quản lý đầu tư (cơ quan chủ quản đầu tư) thì HĐND, UBND các tỉnh được giao có thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư, quyết định đầu tư các dự án được giao làm cơ quan chủ quản theo trình tự, thủ tục quy định của pháp luật về đầu tư công. Việc phân chia các dự án thành phần theo quy định hiện hành.</p> |
| 5 | Tổ chức thực hiện (Điều 6) | | |
| 1. | <p>Đề nghị điều chỉnh điểm c, Khoản 1, Điều 6 Dự thảo Nghị quyết: “<i>Đề xuất hoàn thiện hệ thống pháp luật về các cơ chế, chính sách đã thực hiện thí điểm, báo cáo Quốc hội xem xét, ban hành nghị quyết về cơ chế, chính sách đặc thù phát triển đường bộ trong giai đoạn tiếp theo hoặc lồng ghép những nội dung cần thiết trong điều chỉnh, sửa đổi hoặc bổ sung Luật Giao thông đường bộ.</i>” để đảm bảo phù hợp quy định về tên gọi của Luật</p> | UBND tỉnh Hòa Bình | <p>Không tiếp thu Lý do: Tại Nghị quyết số 13/NQ-CP ngày 30/01/2022: “Chính phủ thống nhất đổi tên dự án Luật giao thông đường bộ (sửa đổi) thành dự án Luật đường bộ và dự án Luật bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ thành dự án Luật trật tự an toàn giao thông đường bộ”. Do đó, Bộ Kế hoạch và Đầu tư hoàn thiện: “<i>Giao Bộ Giao thông vận tải, các địa phương sơ kết, tổng kết việc thực hiện Nghị</i></p> |

| TT | Nội dung góp ý | Cơ quan | Tiếp thu, giải trình |
|----------|---|---|---|
| | | | <i>quyết này để báo cáo Quốc hội sửa đổi các quy định tại một số luật liên quan đến đầu tư xây dựng đường bộ trong giai đoạn tiếp theo"</i> |
| 2. | Xem xét bổ sung thêm 01 Điều tại dự thảo nội dung như sau: "Điều 6. Điều chỉnh nguồn vốn thực hiện chi phí xử lý cơ chế chia sẻ phần giảm doanh thu quy định tại khoản 2 Điều 82 Luật PPP như sau: chi phí xử lý cơ chế chia sẻ phần giảm doanh thu được sử dụng từ nguồn ngân sách địa phương đối với dự án do Hội đồng nhân dân cấp tỉnh quyết định chủ trương đầu tư." để các địa phương chủ động xác định nguồn thực hiện chia sẻ giảm doanh thu dự án PPP. | UBND tỉnh Lạng Sơn | Không tiếp thu, Lý do: Không thuộc phạm vi của Nghị quyết |
| 6 | <i>Kiểm tra, giám sát (Điều 7)</i> | | |
| | Các bộ ngành và địa phương không có ý kiến về nội dung này | | |
| 7 | <i>Hiệu lực thi hành (Điều 8)</i> | | |
| 1. | Đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư nghiên cứu, gộp Điều 6, Điều 7, Điều 8 tại dự thảo Nghị quyết thành một Điều khoản thi hành và kết cấu lại gồm các nội dung: (1) Hiệu lực thi hành của Nghị quyết; (2) Trường hợp có quy định khác nhau về cùng một vấn đề giữa Nghị quyết này và các văn bản khác; (3) Trách nhiệm của Chính phủ; (4) Trách nhiệm của các cơ quan thuộc Quốc hội, Hội đồng nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương, Mặt trận Tổ quốc Việt Nam trong việc giám sát thực hiện Nghị quyết. | Bộ Nội Vụ | Tiếp thu, Bộ KHĐT đã gộp Điều 6 và Điều 7 |
| 2. | Luật Đường bộ năm 2008 vẫn đang có hiệu lực do đó quy định tại khoản 1 Điều 8 dự thảo Nghị quyết chưa rõ ràng | UBND các tỉnh, TP: Hải Phòng, Sơn La, Nghệ An | Tiếp thu, Bộ KHĐT chỉnh sửa thành: " <i>Nghị quyết này có hiệu lực thi hành từ ngày ký ban hành và được thực hiện trong thời gian 03 năm</i> " |

| TT | Nội dung góp ý | Cơ quan | Tiếp thu, giải trình |
|----|--|----------------------------|--|
| 3. | <p>Ủy ban nhân dân Thành phố đề nghị điều chỉnh, bổ sung như sau: “1. Nghị quyết này có hiệu lực thi hành từ ngày ... tháng ... năm cho đến khi có Nghị quyết hoặc văn bản luật mới thay thế.”</p> <p>Hiện nay, Thành phố Hồ Chí Minh đang kiến nghị Quốc hội ban hành Nghị quyết thay thế Nghị quyết số 54/2017/QH14 về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển Thành phố Hồ Chí Minh. Tại dự thảo Nghị quyết này, Thành phố cũng có nội dung liên quan đến tỷ lệ vốn Ngân sách Thành phố tham gia trong các dự án PPP (tỷ lệ là không quá 70%). Do đó, trong trường hợp Quốc hội không thống nhất nội dung điều chỉnh tỷ lệ vốn Nhà nước tham gia dự án PPP là không quá 70% (vẫn giữ là 65%) tại Nghị quyết này, thì việc quy định tại Khoản 2 Điều 8 sẽ ảnh hưởng đến cơ chế, chính sách đặc thù phát triển Thành phố Hồ Chí Minh. Do đó, đề nghị xem xét lại quy định này.</p> | UBND thành phố Hồ Chí Minh | <p>Tiếp thu, Bộ KHĐT chỉnh sửa "Nghị quyết này có hiệu lực thi hành từ ngày ký ban hành và được thực hiện trong thời gian 03 năm"</p> <p>Giải trình: Bộ KHĐT đã điều chỉnh tỷ lệ theo hướng "Đối với các dự án giao thông đường bộ đi qua địa bàn kinh tế - xã hội khó khăn và các dự án đi qua đô thị loại III, tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP không bao gồm chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ, tái định cư". Do đó, sẽ không ảnh hưởng đến cơ chế, chính sách đặc thù phát triển Thành phố Hồ Chí Minh.</p> |
| IV | CÁC Ý KIẾN KHÁC | | |
| 1. | Đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư rà soát, chỉ nêu căn cứ pháp lý liên quan trực tiếp, gồm: Hiến pháp nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam, Luật Tổ chức Quốc hội số 57/2014/QH13 đã được sửa đổi, bổ sung một số điều theo Luật số 65/2020/QH14, Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật số 80/2015/QH13 đã được sửa đổi, bổ sung một số điều theo Luật số 2/63/2020/QH14, bảo đảm đúng quy định về việc ban hành Nghị quyết thuộc thẩm quyền của Quốc hội. | Bộ Nội Vụ | Tiếp thu, Bộ KHĐT đã hoàn thiện tại dự thảo Nghị quyết, bổ sung thêm căn cứ Luật Tổ chức Quốc hội số 57/2014/QH13 đã được sửa đổi, bổ sung một số điều theo Luật số 65/2020/QH14; Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật số 80/2015/QH13, được sửa đổi, bổ sung tại Luật số 63/2020/QH14 |
| 2. | Nội dung dự thảo Nghị quyết thí điểm một số cơ chế, chính sách mới có tính đột phá, đặc thù để đầu tư xây dựng đường bộ, tập trung vào 03 nhóm vấn đề: (1) Tỷ lệ vốn nhà nước tham gia đầu tư trong các dự án đầu tư xây dựng đường bộ theo phương thức PPP; (2) Việc phân cấp cho địa phương có thẩm quyền làm cơ quan chủ quản các dự án đầu tư xây dựng đường bộ; (3) Việc sử dụng ngân sách địa phương đầu tư các dự án liên vùng. Đề các Bộ, ngành, địa phương thực hiện hiệu quả cơ chế, chính sách thí điểm nêu trên thì sau khi | Bộ Nội Vụ | Tiếp thu, Bộ KHĐT đã hoàn thiện như sau: "Chính phủ, trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm: 1. Tổ chức thực hiện Nghị quyết này và chỉ đạo các cơ quan liên quan phối hợp với Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Giao thông vận tải, |

| TT | Nội dung góp ý | Cơ quan | Tiếp thu, giải trình |
|----|---|------------|---|
| | <p>Quốc hội thông qua Nghị quyết, Chính phủ cần giao trách nhiệm cho các Bộ, ngành xây dựng các văn bản hướng dẫn cụ thể. Do vậy, đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư nghiên cứu, bổ sung rõ trách nhiệm của từng Bộ, ngành có liên quan trong việc triển khai, thực hiện các cơ chế, chính sách tại Nghị quyết</p> | | <p><i>Bộ Tài chính, các cơ quan trung ương và địa phương triển khai thực hiện.</i></p> <p><i>2. Giao Bộ Giao thông vận tải, các địa phương sơ kết, tổng kết việc thực hiện Nghị quyết này để báo cáo Quốc hội sửa đổi các quy định tại một số luật liên quan đến đầu tư xây dựng đường bộ trong giai đoạn tiếp theo.</i></p> <p><i>3. Ủy ban Thường vụ Quốc hội, Hội đồng Dân tộc và các Ủy ban của Quốc hội, các Đoàn đại biểu Quốc hội, đại biểu Quốc hội, Hội đồng nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương, Mặt trận Tổ quốc Việt Nam và các tổ chức thành viên, trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình, giám sát việc thực hiện Nghị quyết này".</i></p> |
| 3. | <p>Khoản 2 Điều 4 Nghị định số 34/2016/NĐ-CP ngày 14/5/2016 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật quy định: “<i>Nghị quyết của Quốc hội quy định tại điểm b và c khoản 2 Điều 15 của Luật</i>” thuộc trường hợp lập đề nghị xây dựng văn bản quy phạm pháp luật. Trong trường hợp này, cơ quan chủ trì soạn thảo phải lập đề nghị xây dựng Nghị quyết của Quốc hội về thí điểm tháo gỡ một số cơ chế, chính sách quy định tại các Luật về đầu tư xây dựng đường bộ gửi cơ quan có thẩm quyền thẩm định để báo cáo Chính phủ trình cơ quan nhà nước có thẩm quyền xem xét thông qua để đưa vào Chương trình xây dựng Nghị quyết, pháp lệnh của Quốc hội (bước 1). Sau khi được đưa vào Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh, cơ quan chủ trì soạn thảo tiến hành xây dựng dự thảo Nghị quyết gửi cơ quan có thẩm quyền thẩm định để trình Chính phủ xem xét trình Quốc hội ban hành (bước 2). Vì vậy, đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư tuân thủ quy định nêu trên lập đề nghị xây dựng Nghị quyết trước khi xây dựng Nghị quyết theo đúng trình tự, thủ tục của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật.</p> <p>Trường hợp ban hành Nghị quyết theo trình tự, thủ tục rút gọn đề nghị thực</p> | Bộ Tư pháp | Tiếp thu, Bộ KHĐT sẽ thực hiện theo quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật |

| TT | Nội dung góp ý | Cơ quan | Tiếp thu, giải trình |
|----|---|--|---|
| | <p>hiện theo quy định tại khoản 1 Điều 147 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật. Theo đó “<i>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</i>”.</p> <p>Đề nghị cơ quan lập đề nghị xây dựng Nghị quyết hoàn thiện hồ sơ dự thảo Nghị quyết theo Điều 37 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật và gửi Bộ Tư pháp thẩm định trước khi trình Chính phủ theo quy định tại Điều 39 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật.</p> | | |
| 4. | <p>Tại Nghị quyết số 31/NQ-CP ngày 07/3/2023, Chính phủ giao nhiệm vụ nghiên cứu tháo gỡ các vướng mắc để huy động tối đa các nguồn lực để đầu tư các công trình nói chung thuộc nhiệm vụ chi của ngân sách trung ương, do vậy đề nghị cần nhắc mở rộng phạm vi cho các lĩnh vực khác của ngành GTVT như đường sắt, đường thủy nội địa.</p> | Bộ Giao thông vận tải | Không tiếp thu, Bộ KHĐT giữ nguyên như dự thảo do phạm vi của Nghị quyết trước mắt tập trung tháo gỡ cho giao thông vận tải đường bộ. |
| 5. | <p>Do đây là Nghị quyết thí điểm nên đề nghị áp dụng cho danh mục dự án cụ thể do Thủ tướng quyết định.</p> | Bộ Tài chính | <p>Không tiếp thu, Lý do: Nghị quyết của Quốc hội là văn bản quy phạm pháp luật chỉ quy định những vấn đề mang tính chất nguyên tắc chung nhất. Mục tiêu của chính sách nhằm tháo gỡ vướng mắc tại một số luật liên quan đến xây dựng công trình giao thông đường bộ và áp dụng cho toàn bộ các dự án thuộc phạm vi của chính sách. Đồng thời, tùy từng dự án tại từng thời điểm lập báo cáo nghiên cứu tiền khả thi, sẽ có những phương án giải quyết khác nhau, không nên xác định cứng danh mục dự án, tránh việc phải trình Thủ tướng Chính phủ nhiều lần sửa đổi, bổ sung, dẫn đến tăng thời gian chuẩn bị đầu tư.</p> |
| 6. | <p>Đề nghị bổ sung nội dung liên quan đến bàn giao, quản lý tài sản hình thành sau đầu tư đối với các trường hợp sử dụng ngân sách địa phương để đầu tư các tuyến quốc lộ, cao tốc, các công trình trên tuyến quốc lộ và dự án liên kết vùng.</p> | UBND TP Hải Phòng, UBND tỉnh Vĩnh Phúc | <p>Tiếp thu, Bộ KHĐT bổ sung quy định “<i>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 hoặc thỏa</i></p> |

| TT | Nội dung góp ý | Cơ quan | Tiếp thu, giải trình |
|----|--|---------------------|---|
| | | | <i>thuận thống nhất phương án quản lý, khai thác, duy tu, bảo trì bảo đảm hiệu quả đầu tư dự án"</i> |
| 7. | Bổ sung điều khoản quy định cụ thể hơn về thẩm quyền quyết định đầu tư (quyết định chủ trương đầu tư và dự án đầu tư) của các dự án khi địa phương đã được Thủ tướng Chính phủ giao làm cơ quan chủ quản đầu tư. Kiến nghị thực hiện theo hướng giao địa phương được quyền quyết định chủ trương đầu tư và quyết định dự án đầu tư. | UBND tỉnh Vĩnh Phúc | Không tiếp thu, Lý do: Thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư, quyết định đầu tư dự án đã được quy định tại Điều 17 (Thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư), Điều 35 (Thẩm quyền quyết định đầu tư) của Luật Đầu tư công. Trường hợp Thủ tướng Chính phủ đã giao cho các địa phương quản lý đầu tư (cơ quan chủ quản đầu tư) thì HĐND, UBND các tỉnh được giao có thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư, quyết định đầu tư các dự án được giao làm cơ quan chủ quản theo trình tự, thủ tục quy định của pháp luật về đầu tư công. |
| 8. | Đề nghị bổ sung thêm đối với chính sách có thể huy động kết hợp giữa nguồn vốn của Trung ương và địa phương trong đầu tư xây dựng đường bộ | UBND tỉnh Sơn La | Tiếp thu, Bộ KHĐT hoàn thiện như sau: " <i>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) làm cơ quan chủ quản đầu tư các dự án quốc lộ, cao tốc đi qua địa phương mình"</i> |
| 9. | Hiện nay, trên địa bàn tỉnh đã và đang triển khai đầu tư một số công trình, hạng mục công trình trong phạm vi dự án BOT (cao tốc Hà Nội – Bắc Giang; Bắc Giang – Lạng Sơn)... nhằm giải quyết các nút thắt trong kết cấu hạ tầng giao thông của tỉnh, phục vụ yêu cầu phát triển kinh tế (được Thủ tướng Chính phủ đồng ý nguyên tắc); các công trình dự án chuẩn bị hoàn thành, đưa vào | UBND tỉnh Bắc Giang | Tiếp thu, Bổ sung tại Điều 8: " <i>Các dự án đã được Thủ tướng Chính phủ đồng ý về nguyên tắc cho phép Ủy ban nhân dân các tỉnh làm cơ quan chủ quản bằng văn bản hoặc đã được Thủ</i> |

| TT | Nội dung góp ý | Cơ quan | Tiếp thu, giải trình |
|-----|--|-------------------------------|--|
| | khai thác, sử dụng. Tuy nhiên, việc bàn giao tài sản công trình dự án gặp khó khăn bởi vướng các quy định của pháp luật hiện hành và sự đồng thuận từ phía Nhà đầu tư dự án BOT. Do vậy, để thuận lợi cho việc hoàn thành, bàn giao, chuyển giao các dự án tỉnh Bắc Giang đầu tư, đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư dự thảo bổ sung quy định đối với trường hợp dự án thực hiện trước thời điểm Nghị quyết Quốc hội có hiệu lực | | <i>tuong Chính phủ giao kế hoạch vốn trước thời điểm Nghị quyết này có hiệu lực thì được tiếp tục thực hiện theo các văn bản đó”.</i> |
| 10. | Đề nghị bổ sung thêm 01 cơ chế đặc thù là thí điểm đầu tư phát triển hệ thống hạ tầng giao thông đường bộ theo hình thức BOT trên tuyến đường đang khai thác (đề xuất áp dụng cụ thể đối với Quốc lộ 14D) | Sở KH&ĐT tỉnh Quảng Nam | Giải trình: Luật PPP không cho phép thu phí từ người sử dụng đối với các dự án nâng cấp, cải tạo cơ sở hạ tầng sẵn có. Do đó, để có thể thực hiện được cần đánh giá, tổng kết Luật PPP, trường hợp cần thiết sẽ báo cáo Quốc hội sau khi tổng kết Luật PPP. |
| 11. | Tại khoản 1 Điều 5 Luật Đầu tư công quy định: “ <i>Trường hợp thật sự cần thiết tách riêng việc bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, giải phóng mặt bằng thành dự án độc lập, đối với dự án quan trọng quốc gia do Quốc hội xem xét, quyết định; đối với dự án nhóm A do Thủ tướng Chính phủ, Hội đồng nhân dân cấp tỉnh xem xét, quyết định theo thẩm quyền. Việc tách riêng dự án độc lập được thực hiện khi phê duyệt chủ trương đầu tư dự án quan trọng quốc gia, dự án nhóm A</i> ”. Kiến nghị Trung ương nghiên cứu, mở rộng đối tượng dự án được tách riêng việc bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, giải phóng mặt bằng thành dự án độc lập để địa phương chủ động, linh hoạt hơn trong việc triển khai thực hiện dự án đẩy nhanh giải ngân kế hoạch đầu tư công. | Sở KH&ĐT tỉnh Lâm Đồng | Không tiếp thu, Lý do: Việc tách GPMB thành dự án độc lập đã được Chính phủ trình Quốc hội, tuy nhiên Quốc hội chưa xem xét mà dự kiến đưa vào Luật Đất đai sửa đổi. |
| 12. | Đề nghị bổ sung cho tỉnh Đồng Nai nguồn thu được từ tiền giao đất tái định cư Khu tái định cư Lộc An - Bình Sơn thuộc Dự án thu hồi đất, bồi thường, hỗ trợ tái định cư Cảng hàng không quốc tế Long Thành | UBND tỉnh Đồng Nai | Không tiếp thu, Lý do: Không thuộc phạm vi Nghị quyết |
| | Bổ sung thêm cơ chế để hỗ trợ các địa phương được sử dụng nguồn vốn hình thành từ đấu giá đất, giao đất tái định cư, cho thuê đất đối với các dự án đầu tư quốc lộ, cao tốc có sử dụng vốn trung ương để đầu tư cho mục tiêu đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng của các địa phương | | Không tiếp thu, Lý do: Không thuộc phạm vi Nghị quyết |
| 13. | Kiến nghị Trung ương xem xét phân cấp thẩm quyền chuyển đổi mục đích rừng tự nhiên cho HĐND cấp tỉnh theo một định mức về diện tích nhất định | Sở KH&ĐT tỉnh Bắc Kạn | Không tiếp thu, Lý do: không thuộc phạm vi của Nghị quyết |

| TT | Nội dung góp ý | Cơ quan | Tiếp thu, giải trình |
|-----|---|------------------------|--|
| | <p>(đề xuất là Diện tích < 10 héc ta) để thuận lợi trong việc triển khai thực hiện các thủ tục đầu tư; xem xét điều chỉnh tăng hạn mức diện tích đất trồng lúa, đất rừng phòng hộ, đất rừng đặc dụng thuộc thẩm quyền quyết định của UBND cấp tỉnh từ "...dưới 10 héc ta đất trồng lúa, dưới 20 héc ta đất rừng phòng hộ, đất rừng đặc dụng" thành "...dưới 20 héc ta đất trồng lúa, dưới 30 héc ta đất rừng phòng hộ, đất rừng đặc dụng" để địa phương chủ động trong việc thực hiện các công việc tiếp theo của dự án (có nhiều thủ tục liên quan đến các Bộ, ngành từ Trung ương đến địa phương)</p> | | |
| | <p>Kiến nghị Trung ương xem xét đưa ra hạn mức diện tích đất lúa mà dự án có yêu cầu chuyển đổi mục đích sử dụng phải thực hiện đánh giá tác động môi trường.</p> | | <p>Không tiếp thu, Lý do: không thuộc phạm vi Nghị quyết</p> |
| | <p>Kiến nghị Trung ương giao cho cơ quan chủ quản dự án liên kết vùng xây dựng khung chính sách bồi thường, hỗ trợ, tái định cư và trình Thủ tướng Chính phủ xem xét quyết định để tạo sự chủ động trong công tác giải phóng mặt bằng, góp phần đẩy nhanh tiến độ thực hiện, giải ngân dự án.</p> | | <p>Không tiếp thu, Lý do: không thuộc phạm vi Nghị quyết</p> |
| 14. | <p>Đề nghị bổ sung các quy định cụ thể về thẩm quyền thẩm định thiết kế và cấp hạng các nhà thầu được tham gia khi đầu tư mở rộng quốc lộ hoặc cao tốc; nguồn vốn, quản lý tài sản sau khi đầu tư hoàn thành, kinh phí bảo trì và bảo dưỡng khi sử dụng vốn ngân sách địa phương để đầu tư các dự án cao tốc, quốc lộ đi qua địa phương hoặc đầu tư bổ sung, mở rộng các hạng mục cầu, đường bộ trong phạm vi dự án PPP đang khai thác nhưng chưa được đầu tư trong dự án PPP; phương án điều chỉnh tài chính đối với mở rộng dự án BOT vào Nghị quyết hoặc giao cho Chính phủ hướng dẫn chi tiết thi hành.</p> | Sở KHĐT tỉnh Hải Dương | <p>Không tiếp thu, Lý do: Nghị quyết Quốc hội chỉ quy định việc điều chỉnh thẩm quyền, còn lại trình tự thủ tục theo quy định hiện hành. Đồng thời Chính phủ sẽ ban hành Nghị quyết để hướng dẫn</p> |
| | <p>Đề nghị nghiên cứu bổ sung vào Nghị quyết một số chính sách về:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Cho phép tách dự án giải phóng mặt bằng thành dự án độc lập để rút ngắn thời gian đầu tư xây dựng các dự án. - Giao thẩm quyền thu hồi đất lúa >10ha cho UBND cấp tỉnh đối với dự án đầu tư đường bộ bằng vốn đầu tư công. - Cho thực hiện đầu tư theo phương thức đối tác công tư bằng hợp đồng BT theo hướng tách biệt dự án BT và dự án khác tạo nguồn thanh toán cho dự án BT (lập dự án riêng, tổ chức lựa chọn nhà thầu riêng,...). | | <ul style="list-style-type: none"> - Không tiếp thu về việc tách GPMB thành dự án độc lập. Lý do: Việc tách GPMB thành dự án độc lập đã được Chính phủ trình Quốc hội, tuy nhiên Quốc hội chưa xem xét mà dự kiến đưa vào Luật Đất đai sửa đổi. - Không tiếp thu về thẩm quyền thu hồi đất lúa: do không thuộc phạm vi Nghị quyết. - Không tiếp thu về thực hiện đầu tư theo phương thức BT: Luật PPP đã quy định rõ: |

| TT | Nội dung góp ý | Cơ quan | Tiếp thu, giải trình |
|-----|---|-----------------------------|--|
| | | | không thực hiện đầu tư theo phương thức BT. Vấn đề này sẽ được nghiên cứu trong quá trình tổng kết, đánh giá Luật PPP. |
| 15. | Kiến nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư nghiên cứu, bổ sung thêm chính sách đề xuất trình Quốc hội nhằm tháo gỡ các khó khăn, vướng mắc để địa phương chủ động, linh hoạt trong việc triển khai quỹ đất vùng phụ cận ngoài diện tích đất phục vụ dự án để tạo vốn phát triển tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh. | UBND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu | Không tiếp thu, Lý do: không thuộc phạm vi Nghị quyết |
| 16. | <p>Kiến nghị bổ sung các chính sách đề:</p> <p>(1) Tháo gỡ về cơ chế, chính sách thực hiện một số nội dung Luật Đất đai 2013, theo hướng mở rộng việc phân cấp, phân quyền cho các địa phương quyết định việc chuyển đổi đất lúa (trên 10 ha) đã có trong quy hoạch được cấp có thẩm quyền phê duyệt, để xây dựng, phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, công nghiệp, dịch vụ...</p> <p>(2) Đề nghị thực hiện việc ủy quyền cho các tỉnh tổ chức thẩm định, phê duyệt báo cáo đánh giá tác động môi trường (ĐTM) đối với các dự án có diện tích chuyển đổi đất trồng lúa từ 10 ha để đẩy nhanh việc xây dựng phát triển kinh tế - xã hội của các địa phương.</p> <p>(3) Đề tháo gỡ khó khăn trong việc triển khai thực hiện Dự án thành phần 1.2 thuộc dự án Đầu tư xây dựng đường vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội; Ủy ban nhân dân tỉnh Hưng Yên kính đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét, báo cáo Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ trình Ủy ban Thường vụ Quốc hội ban hành Nghị quyết riêng cho dự án Đầu tư xây dựng đường vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội, trong đó cho phép các địa phương được phê duyệt dự án thành phần theo tiến độ đã được Thủ tướng Chính phủ ban hành tại Nghị quyết số 106/NQ-CP ngày 18/8/2022, việc điều chỉnh chủ trương đầu tư dự án thành phần sẽ được thực hiện sau.</p> | UBND tỉnh Hưng Yên | Không tiếp thu, Lý do: không thuộc phạm vi Nghị quyết |

Danh sách các đơn vị có ý kiến

| STT | Bộ ngành và địa phương | Số văn bản |
|-------------------------------|------------------------------------|--|
| Bộ, cơ quan trung ương | | |
| 1. | Bộ Giao thông vận tải | 2952/BGTVT-KHĐT ngày 27/3/2023 |
| 2. | Bộ Nội vụ | 1250/BNV-TCBC ngày 22/3/2023 |
| 3. | Bộ Tư pháp | 1134/BTP-PLDSKT ngày 29/3/2023 |
| 4. | Bộ Quốc phòng | 941/BQP-KHĐT ngày 25/3/2023 |
| 5. | Bộ Ngoại giao | 1287/BNG-QTTV ngày 27/3/2023 |
| 6. | Ngân hàng nhà nước Việt Nam | 2217/NHNN-TD ngày 29/3/2023 |
| 7. | <i>Đài Tiếng nói Việt Nam</i> | <i>09/TNVN-VP ngày 25/3/2023</i> |
| 8. | <i>Thông tấn xã Việt Nam</i> | <i>18/TTX-KHTC ngày 25/3/2023</i> |
| 9. | <i>Bộ Tài nguyên và Môi trường</i> | <i>136/BTNMT-KHTC-m ngày 03/4/2023</i> |
| Địa phương | | |
| 1. | UBND TP Hải Phòng | 596/UBND-GT ngày 22/3/2023 |
| 2. | UBND tỉnh Sơn La | 935/UBND-KT ngày 24/3/2023 |
| 3. | UBND tỉnh Bắc Giang | 692/SKHDT-KTN ngày 23/3/2023 |

| STT | Bộ ngành và địa phương | Số văn bản |
|------------|-------------------------------|---|
| 4. | UBND tỉnh Nghệ An | 2026/UBND-CN ngày 23/3/2023 |
| 5. | Sở KH&ĐT tỉnh Quảng Ngãi | 504/SKHĐT-KTN ngày 23/3/2023 |
| 6. | Sở KH&ĐT tỉnh Phú Yên | 701/SKHĐT-KT ngày 23/3/2023 |
| 7. | UBND tỉnh Đồng Nai | 2585/UBND-KTNS ngày 23/3/2023 |
| 8. | UBND tỉnh Khánh Hòa | 2775/UBND-XDND ngày 24/3/2023; 2986/UBND-XDND ngày 30/3/2023 |
| 9. | Sở KH&ĐT tỉnh Bắc Kạn | 523/KH&ĐT-KTN ngày 24/3/2023 |
| 10. | Sở KH&ĐT tỉnh Hải Dương | 696/SKHĐT-KTN ngày 25/3/2023 |
| 11. | UBND tỉnh Bà Rịa - Vũng tàu | 3222/UBND-VP ngày 24/3/2023 |
| 12. | Sở KH&ĐT tỉnh Quảng Nam | 700/SKHĐT-QHTH ngày 23/3/2023 |
| 13. | Sở KH&ĐT tỉnh Lâm Đồng | 644/KHĐT-ĐTTĐ ngày 23/3/2023 |
| 14. | UBND tỉnh Kon Tum | 793/UBND-KTTH ngày 23/3/2023 |
| 15. | UBND tỉnh Hòa Bình | 377/UBND-KTN ngày 24/3/2023 |
| 16. | Sở KH&ĐT tỉnh Gia Lai | 699/SKHĐT-QLN ngày 23/3/2023 |
| 17. | Sở KH&ĐT tỉnh Bình Định | 631/SKHĐT-KTN ngày 23/3/2023 |
| 18. | UBND tỉnh Đồng Tháp | 116/UBND-ĐTXD ngày 25/3/2023 |

| STT | Bộ ngành và địa phương | Số văn bản |
|------------|-------------------------------|---------------------------------|
| 19. | UBND tỉnh Lai Châu | 1043/UBND-KTN ngày 24/3/2023 |
| 20. | Sở KH&ĐT tỉnh Thái Nguyên | 831/SKHĐT-KTN ngày 23/3/2023 |
| 21. | Sở KH&ĐT tỉnh Vĩnh Phúc | 786/SKHĐT-TĐ ngày 22/3/2023 |
| 22. | Sở GTVT tỉnh Ninh Bình | 559/SGTVT-QLXD ngày 23/3/2023 |
| 23. | UBND tỉnh Ninh Bình | 250/UBND-VP4 ngày 25/3/2023 |
| 24. | Sở KHĐT tỉnh Tuyên Quang | 501/SKH-QLĐT XD ngày 23/3/2023 |
| 25. | UBND tỉnh Bắc Ninh | 72/UBND-XDCB ngày 24/3/2023 |
| 26. | UBND tỉnh Nam Định | 240/UBND-VP5 ngày 25/3/2023 |
| 27. | UBND tỉnh Lạng Sơn | 365/UBND-KT ngày 30/3/2023 |
| 28. | Sở KHĐT tỉnh Phú Thọ | 477/SKH&ĐT-KTN ngày 22/3/2023 |
| 29. | UBND tỉnh Cao Bằng | 673/UBND-GT ngày 28/3/2023 |
| 30. | UBND tỉnh Hà Giang | 800/UBND-KTTH ngày 25/3/2023 |
| 31. | Sở KHĐT tỉnh Quảng Ninh | 1022/KHĐT-TĐGSĐT ngày 29/3/2023 |
| 32. | UBND tỉnh Lào Cai | 1243/UBND-XD ngày 25/3/2023 |
| 33. | UBND tỉnh Thừa Thiên Huế | 2650/UBND-GT ngày 25/3/2023 |

| STT | Bộ ngành và địa phương | Số văn bản |
|------------|-------------------------------|--------------------------------|
| 34. | UBND tỉnh Thanh Hoá | 3902/UBND-CN ngày 25/3/2023 |
| 35. | UBND thành phố Hà Nội | 944/UBND-DT ngày 04/4/2023 |
| 36. | UBND tỉnh Bến Tre | 1711/UBND-TCĐT ngày 25/3/2023 |
| 37. | UBND tỉnh An Giang | 295/UBND-KTN ngày 24/3/2023 |
| 38. | Sở KHĐT tỉnh Trà Vinh | 512/SKHĐT-ĐT ngày 24/3/2023 |
| 39. | Sở KHĐT Đà Nẵng | 742/SKHĐT-KTN ngày 24/3/2023 |
| 40. | UBND tỉnh Hậu Giang | 426/UBND-NCTH ngày 25/3/2023 |
| 41. | UBND tỉnh Sóc Trăng | 663/UBND-XD ngày 24/3/2023 |
| 42. | UBND tỉnh Cà Mau | 2010/UBND-XD ngày 25/3/2023 |
| 43. | UBND thành phố Hồ Chí Minh | 1069/UBND-DA ngày 23/3/2023 |
| 44. | UBND tỉnh Thái Bình | 867/UBND-CTXDGT ngày 24/3/2023 |
| 45. | Sở KH&ĐT tỉnh Đắk Nông | 623/SKHĐT-THQH ngày 23/3/2023 |
| 46. | UBND tỉnh Quảng Trị | 1216/UBND-KT ngày 24/3/2023 |
| 47. | UBND tỉnh Hưng Yên | 707/UBND-KT1 ngày 28/3/2023 |
| 48. | UBND tỉnh Bình Dương | 1553/UBND-KT ngày 31/3/2023 |

| STT | Bộ ngành và địa phương | Số văn bản |
|------------|-------------------------------|-------------------------------|
| 49. | Sở KHĐT tỉnh Yên Bái | 06/SKHĐT-TĐ ngày 28/3/2023 |
| 50. | UBND tỉnh Tiền Giang | 55/UBND-KT ngày 24/3/2023 |
| 51. | UBND tỉnh Hà Nam | 36/UBND-NNTNMT ngày 28/3/2023 |
| 52. | UBND tỉnh Bạc Liêu | 121/UBND-KT ngày 24/3/2023 |
| 53. | UBND tỉnh Đắk Lắk | 877/SKHĐT-KTN ngày 13/4/2023 |
| 54. | UBND tỉnh Kiên Giang | 585/UBND-KT ngày 05/4/2023 |
| 55. | UBND tỉnh Tây Ninh | 999/UBND-KT ngày 07/4/2023 |
| 56. | UBND tỉnh Ninh Thuận | 980/SKHĐT-TĐGS ngày 22/3/2023 |

CHÍNH PHỦ

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

Số: 69/NQ-CP

Hà Nội, ngày 05 tháng 5 năm 2023

NGHỊ QUYẾT

Về 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

CHÍNH PHỦ

Căn cứ Luật Tổ chức Chính phủ ngày 19 tháng 6 năm 2015; Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Tổ chức Chính phủ và Luật Tổ chức chính quyền địa phương ngày 22 tháng 11 năm 2019;

Căn cứ Nghị định số 39/2022/NĐ-CP ngày 18 tháng 6 năm 2022 của Chính phủ ban hành Quy chế làm việc của Chính phủ;

Xét đề nghị của Bộ trưởng Bộ Kế hoạch và Đầu tư tại văn bản số 3082/TTr-BKHĐT ngày 24 tháng 4 năm 2023, văn bản số 3352/TTr-BKHĐT ngày 04 tháng 5 năm 2023 về 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;

Trên cơ sở kết quả biểu quyết của các Thành viên Chính phủ,

QUYẾT NGHỊ:

Điều 1. Thông qua 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 theo đề nghị của Bộ Kế hoạch và Đầu tư tại văn bản số 3082/TTr-BKHĐT và số 3352/BKHĐT-PTHTĐT nêu trên. Bộ Kế hoạch và Đầu tư tiếp thu ý kiến các thành viên Chính phủ trong quá trình xây dựng, hoàn thiện dự thảo Nghị quyết của Quốc hội theo đúng quy định; chịu trách nhiệm về các nội dung, số liệu báo cáo, đề xuất.

Điều 2. Giao Bộ trưởng Bộ Tư pháp thừa ủy quyền Thủ tướng Chính phủ, thay mặt Chính phủ báo cáo Ủy ban Thường vụ Quốc hội bổ sung dự án 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 vào Chương trình xây dựng Luật, Pháp lệnh năm 2023 và cho phép xây dựng dự thảo Nghị quyết theo trình tự, thủ tục rút gọn, trình Quốc hội thông qua tại một kỳ họp (tháng 5 năm 2023). Bộ Kế hoạch và Đầu tư có trách nhiệm phối hợp chặt chẽ với Bộ Tư pháp và cung cấp đầy đủ hồ sơ, tài liệu liên quan cho Bộ Tư pháp theo quy định, bảo đảm tiến độ báo cáo Ủy ban Thường vụ Quốc hội theo yêu cầu.

Điều 3. Nghị quyết này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký ban hành.

Điều 4. Bộ trưởng Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ trưởng Bộ Tư pháp và các Bộ trưởng, Thủ trưởng các cơ quan liên quan chịu trách nhiệm thi hành Nghị quyết này./.

Nơi nhận:

- Như Điều 4;
- Các đồng chí Thành viên Chính phủ;
- VPCP: các PCN,
các Vụ: QHĐP, TH;
- Lưu: VT, KTTH (2)-H.Dương

**TM. CHÍNH PHỦ
KT. THỦ TƯỚNG
PHÓ THỦ TƯỚNG**



Trần Hồng Hà

BỘ KẾ HOẠCH VÀ ĐẦU TƯ CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: **3352**/BKHDĐT-PTHĐT

Hà Nội, ngày **04** tháng 5 năm 2023

V/v tiếp thu ý kiến Thành viên Chính phủ đối với 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

Kính gửi: Thủ tướng Chính phủ

Thực hiện nhiệm vụ được giao tại các Nghị quyết số 31/NQ-CP ngày 07/3/2023 về phiên họp thường kỳ Chính phủ tháng 02/2023, số 46/NQ-CP ngày 31/3/2023 về phiên họp chuyên đề về xây dựng pháp luật tháng 3/2023; Thông báo số 96a/TB-VPCP ngày 26/3/2023 kết luận Thường trực Chính phủ; ý kiến chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ¹, Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã có Tờ trình số 3082/TTr-BKHĐT ngày 24/4/2023 trình Chính phủ Đề nghị xây dựng Nghị quyết 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 (sau đây gọi tắt là Dự thảo Nghị quyết của Quốc hội).

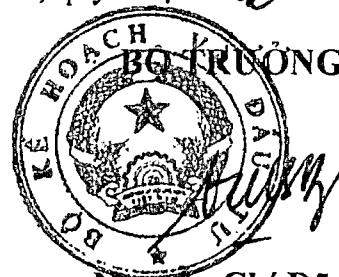
Ngày 26/4/2023, Văn phòng Chính phủ có văn bản số 118/PLYK/2023 lấy ý kiến các Thành viên Chính phủ về vấn đề nêu trên. Theo văn bản số 3073/VPCP-KTTH ngày 30/4/2023 và thông tin do Văn phòng Chính phủ cung cấp, đến ngày 04/5/2023 đã có 21/27 ý kiến Thành viên Chính phủ, theo đó toàn bộ 21/21 ý kiến đồng ý với các nội dung lấy ý kiến, đồng thời có 06 ý kiến góp ý thêm².

Thực hiện văn bản số 39/TTg-KTTH ngày 03/5/2023 về việc hoàn thiện báo cáo trình Ủy ban Thường vụ Quốc hội, Quốc hội, Bộ Kế hoạch và Đầu tư xin tiếp thu, giải trình ý kiến các Thành viên Chính phủ và đã hoàn thiện dự thảo Nghị quyết của Quốc hội (xin gửi kèm theo Bảng tổng hợp tiếp thu, giải trình ý kiến các Thành viên Chính phủ và dự thảo Nghị quyết của Quốc hội).

Kính trình Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định./

Nơi nhận:


- Như trên;
- Văn phòng Chính phủ;
- Lưu: VT, PTHĐT&ĐT. (L.H 3)



Nguyễn Chí Dũng

¹ Tại các văn bản số 1506/VPCP-KTTH ngày 10/3/2023 và số 2372/VPCP-KTTH ngày 08/4/2023.

² Các ý kiến của đồng chí Phó Thủ tướng, Bộ trưởng các Bộ: Tài nguyên và môi trường, Giao thông vận tải, Xây dựng, Công An, Tài chính.


Phụ lục
BẢNG TIẾP THU, GIẢI TRÌNH Ý KIẾN THÀNH VIÊN CHÍNH PHỦ
(Mẫu theo Nghị định số 33/2018/NĐ-CP)
(Số 3352 /BKHĐT-PTHTĐT ngày 04/5/2023)

| Thành viên Chính phủ có ý kiến khác | Tóm tắt ý kiến của Thành viên Chính phủ | Tiếp thu, giải trình |
|---|---|--|
| Phó Thủ tướng Chính phủ - Bộ trưởng Bộ Tài nguyên và Môi trường Trần Hồng Hà | Trong quá trình trình ban hành Nghị quyết này, đề nghị bám sát các quy định của Luật Đất đai và các Nghị quyết đặc thù của các tỉnh để bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật. | Xin tiếp thu. - Đối với Luật Đất đai: Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã rà soát quy định của Luật Đất đai 2013, dự thảo Luật Đất đai sửa đổi, qua đó không có xung đột giữa các quy định này với nội dung tại Dự thảo về các nội dung: phân cấp thẩm quyền đầu tư dự án quốc lộ, cao tốc đi qua các địa phương; giao một Ủy ban nhân dân cấp tỉnh làm cơ quan chủ quản thực hiện đầu tư dự án giao thông đường bộ qua nhiều địa phương. Những quy định về việc triển khai thực hiện công tác giải phóng mặt bằng, tái định cư được thực hiện theo quy định hiện hành về đất đai và quy định khác có liên quan. - Đối với Nghị quyết đặc thù của các tỉnh đã ban hành: tại các Nghị quyết do Quốc hội đã ban hành về thí điểm cơ chế đặc thù của các tỉnh, thành phố đã có quy định: "Trường hợp có quy định khác nhau về cùng một vấn đề giữa Nghị quyết này với luật, nghị quyết khác của Quốc hội thì áp dụng quy định của Nghị quyết này. Trường hợp văn bản quy phạm pháp luật khác có quy định cơ chế, chính sách ưu |

| | | |
|--|--|---|
| | | <p><i>đãi hoặc thuận lợi hơn Nghị quyết này thì việc áp dụng do Hội đồng nhân dân tỉnh, Thành phố quyết định". Do đó, việc áp dụng pháp luật nào thuận lợi hơn sẽ do Hội đồng nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương quyết định.</i></p> <p>- Đối với dự thảo Nghị quyết đang trình Quốc hội: Tại điểm c khoản 5 Điều 4 dự thảo Nghị quyết Quốc hội thay thế Nghị quyết số 54/2017/QH14 ngày 24/11/2017 về thí điểm cơ chế, chính sách đặc thù đối với Thành phố Hồ Chí Minh đang được Chính phủ trình Quốc hội quy định mức tham gia vốn Nhà nước được tăng tỷ lệ trên mức 50% nhưng không quá 70% đối với dự án BOT đầu tư xây dựng nâng cấp, mở rộng công trình đường bộ hiện hữu trong trường hợp chi phí bồi thường giải phóng mặt bằng chiếm tỷ trọng lớn hơn 50% trong tổng mức đầu tư của dự án và phương án tài chính sơ bộ của dự án PPP không đảm bảo khả năng hoàn vốn. Trong khi đó, Dự thảo Nghị quyết 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 nghiên cứu các dự án theo pháp luật về PPP (không có trường hợp đầu tư BOT trên đường hiện hữu) nên không có sự mâu thuẫn, trùng lặp về chính sách quy định mức tham gia vốn Nhà nước giữa 02 dự thảo Nghị quyết quốc hội nêu trên.</p> |
|--|--|---|

| | | |
|---|--|---|
| <p>Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải Nguyễn Văn Thăng</p> | <p>Đề nghị điều chỉnh nội dung Điều 3 dự thảo Nghị quyết về tỷ lệ vốn Nhà nước tham gia dự án PPP theo hướng: không quy định giới hạn phạm vi các dự án được áp dụng cơ chế thí điểm để tăng tính khả thi, hấp dẫn của các dự án khi kêu gọi PPP, cũng như thuận lợi trong quá trình tổ chức thực hiện</p> | <p>Bộ Kế hoạch và Đầu tư có ý kiến như sau:</p> <p>Mục đích của việc tăng tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP là nhằm tăng tính khả thi, hấp dẫn của các dự án PPP, đảm bảo các điều kiện cần thiết trong việc huy động vốn tư khu vực tư nhân và các tổ chức tín dụng.</p> <p>Việc giới hạn phạm vi các dự án được áp dụng thí điểm trong thời gian 03 năm, nhằm hạn chế việc cơ quan có thẩm quyền vận dụng tràn lan, lợi dụng chính sách nhằm tăng vốn nhà nước tham gia dự án trong khi một số dự án PPP vẫn đảm bảo phương án tài chính. Do đó, Bộ Kế hoạch và Đầu tư chỉ kiến nghị áp dụng đối với các dự án giao thông đường bộ đi qua địa bàn kinh tế - xã hội khó khăn, đặc biệt khó khăn do lưu lượng giao thông không cao và các dự án đi qua đô thị loại III trở lên có chi phí giải phóng mặt bằng, tái định cư chiếm tỷ lệ cao trong tổng mức đầu tư, phù hợp với thực tiễn hiện nay đang tồn tại vướng mắc cần tháo gỡ.</p> <p>Sau thời gian thí điểm, Chính phủ sẽ chỉ đạo tổng kết, đánh giá và kiến nghị Quốc hội sửa đổi các quy định của Luật PPP, trong đó có nội dung nêu trên.</p> |
| <p>Bộ trưởng Bộ Xây dựng Nguyễn Thanh Nghị</p> | <p>Đề nghị làm rõ cơ sở lựa chọn các dự án đi qua đô thị loại III được quy định tại dự thảo Nghị quyết</p> | <p>Bộ Kế hoạch và Đầu tư có ý kiến như sau:</p> <p>Tại Nghị quyết số 1210/2016/UBTVQH13 ngày 25/5/2016 (được sửa đổi, bổ sung một số điều tại Nghị quyết số 26/2022/UBTVQH15 ngày 21/9/2022) của Ủy ban Thường vụ Quốc hội về</p> |

| | | |
|------------------------------------|---|--|
| | | <p>phân loại đô thị đã quy định về tiêu chí phân loại đô thị, trong đó tại Điều 6 có đô thị loại III (là trung tâm tổng hợp hoặc trung tâm chuyên ngành về kinh tế, tài chính, văn hóa, giáo dục, đào tạo, du lịch, y tế, khoa học và công nghệ cấp tỉnh, đầu mối giao thông; quy mô dân số toàn đô thị đạt từ 100.000 người trở lên; khu vực nội thành, nội thị đạt từ 50.000 người trở lên...).</p> <p>Các dự án giao thông đường bộ đi qua các đô thị từ loại III trở lên thường có chi phí giải phóng mặt bằng chiếm tỷ lệ cao trong tổng mức đầu tư, dẫn đến không đảm bảo phương án tài chính của dự án PPP, hạn chế trong việc huy động vốn tư nhân và các tổ chức tín dụng. Do đó, Bộ Kế hoạch và Đầu tư kiến nghị thực hiện thí điểm đối với các dự án giao thông đường bộ đi qua khu vực đô thị loại III trở lên và hoàn thiện dự thảo theo hướng "<i>Đối với các dự án giao thông đường bộ đi qua địa bàn kinh tế - xã hội khó khăn và các dự án đi qua đô thị loại III trở lên</i>".</p> |
| <p>Bộ trưởng Bộ Công an Tô Lâm</p> | <p>Đề nghị nghiên cứu, bổ sung vào dự thảo Nghị quyết quy định về công tác kiểm tra, giám sát, thanh tra việc tổ chức thực hiện Nghị quyết, bảo đảm không để xảy ra việc lợi dụng chính sách trực lợi, lợi ích nhóm, gây thất thoát, lãng phí tài sản nhà nước.</p> | <p>Xin tiếp thu.</p> <p>Bộ Kế hoạch và Đầu tư bổ sung thêm quy định về trách nhiệm của Ủy ban nhân dân các tỉnh tại Điều 6 - Tổ chức thực hiện như sau:</p> <p><i>"Ủy ban nhân dân các tỉnh được phân cấp hoặc được giao làm cơ quan chủ quản thực hiện theo chức năng, nhiệm vụ được giao tại Luật Xây dựng và các quy định khác có liên quan; thực hiện chức năng, nhiệm vụ của cơ quan được phân cấp và cơ</i></p> |

| | | |
|---------------------------------------|---|--|
| | | <p>chế kiểm tra, giám sát, thanh tra bảo đảm không để xảy ra việc trục lợi chính sách, lợi ích nhóm, thất thoát, lãng phí".</p> <p>Việc thanh tra, kiểm tra, giám sát của các cơ quan khác thực hiện theo quy định hiện hành.</p> |
| Bộ trưởng Bộ Tài chính Hồ Đức Phớc | <p>1. Về tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP: Trường hợp vốn nhà nước tham gia dự án quá lớn, đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư nghiên cứu bổ sung các quy định tiêu chí cụ thể (ví dụ: hiệu quả kinh tế - xã hội, hiệu quả tài chính, chi phí đầu tư, chi phí vận hành,...) để làm cơ sở cho cấp có thẩm quyền lựa chọn giữa phương thức đầu tư PPP và phương thức đầu tư công, đảm bảo hiệu quả sử dụng các nguồn lực của nhà nước.</p> | <p>Bộ Kế hoạch và Đầu tư có ý kiến như sau:</p> <p>Tại khoản 1 Điều 14 Luật PPP đã quy định về việc Lựa chọn dự án và lập báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án PPP, theo đó có nội dung về sự cần thiết đầu tư; lợi thế đầu tư theo phương thức PPP so với các hình thức đầu tư khác... Đồng thời tại Nghị định số 35/2021/NĐ-CP ngày 29/3/2021 đã quy định rõ những nội dung cần báo cáo trong quá trình lập, thẩm định báo cáo nghiên cứu tiền khả thi và quyết định chủ trương đầu tư dự án PPP.</p> <p>Do đó, Bộ Kế hoạch và Đầu tư kiến nghị không cần thiết phải quy định thêm.</p> |
| | <p>2. Về bố trí vốn ngân sách địa phương đối với các dự án đầu tư đường quốc lộ, cao tốc (khoản 2 Điều 4): Đề nghị quy định địa phương tự cân đối nguồn ngân sách địa phương để thực hiện đầu tư dự án (ngân sách trung ương không hỗ trợ).</p> | <p>Bộ Kế hoạch và Đầu tư có ý kiến như sau:</p> <p>Tại Thông báo số 96a/TB-VPCP ngày 26/3/2023, Thường trực Chính phủ đã kết luận: "Cơ bản thống nhất với đề xuất của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về các chính sách: (i) Giao thẩm quyền cho địa phương làm cơ quan chủ quản, được sử dụng vốn ngân sách địa phương và vốn hỗ trợ của trung ương đầu tư các dự án quốc lộ, cao tốc...".</p> |

| | | |
|--|--|--|
| | | Do đó, Bộ Kế hoạch và Đầu tư đề nghị giữ nguyên như Dự thảo. |
| | <p>3. Khoản 4 Điều 4 dự thảo quy định: “Sau khi hoàn thành xây dựng và quyết toán dự án, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh bàn giao công trình cho Bộ Giao thông vận tải quản lý, vận hành, khai thác”. Đề nghị nghiên cứu quy định việc bàn giao công trình hoàn thành đưa vào sử dụng thực hiện theo pháp luật về đầu tư xây dựng (sau khi hoàn thành xây dựng công trình, nghiệm thu công trình đảm bảo chất lượng theo quy định sẽ bàn giao đưa vào sử dụng), không quy định sau khi quyết toán dự án mới bàn giao đưa vào sử dụng vì thường khi công trình hoàn thành bàn giao đưa vào sử dụng cần thời gian để thực hiện quyết toán dự án hoàn thành.</p> | <p>Xin tiếp thu.</p> <p>Bộ Kế hoạch và Đầu tư hoàn thiện khoản 4 Điều 4 của Dự thảo Nghị quyết Quốc hội như sau: “4. Về việc quản lý tài sản sau đầu tư: a) Đối với các công trình thuộc trung ương quản lý: sau khi hoàn thành xây dựng, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh bàn giao công trình cho Bộ Giao thông vận tải quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì theo quy định của pháp luật về xây dựng và các quy định khác có liên quan; b) Đối với các công trình thuộc địa phương quản lý: địa phương quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì theo quy định của pháp luật về xây dựng và các quy định khác có liên quan”.</p> |
| | <p>4. Về quản lý, sử dụng tài sản công:</p> <p>- Tại Điều 4, Điều 5 dự thảo Đề cương chi tiết và Điều 4, Điều 5 dự thảo Nghị quyết có đề cập đến nội dung:</p> <p>+ Đối với các dự án quốc lộ, cao tốc: Sau khi hoàn thành xây dựng và quyết toán dự án, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh bàn giao công trình cho Bộ Giao thông vận tải quản lý, vận hành, khai thác.</p> <p>+ Đối với các dự án giao thông đường bộ qua nhiều địa phương: 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 hoặc</p> | <p>Xin tiếp thu.</p> <p>Bộ Kế hoạch và Đầu tư hoàn thiện khoản 4 Điều 4 và bổ sung khoản 5 vào Điều 4 của Dự thảo Nghị quyết Quốc hội như sau: “4. Về việc quản lý tài sản sau đầu tư: a) Đối với các công trình thuộc trung ương quản lý: sau khi hoàn thành xây dựng, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh bàn giao công trình cho Bộ Giao thông vận tải quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì theo quy định của pháp luật về xây dựng và các quy định khác có liên quan. b) Đối với các công trình thuộc địa phương quản lý: địa phương quản lý, vận</p> |

thỏa thuận thống nhất phương án quản lý, khai thác, duy tu, bảo trì đảm bảo hiệu quả đầu tư dự án.

- Pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công (Chương IV Luật Quản lý, sử dụng tài sản công, Nghị định số 33/2019/NĐ-CP ngày 23/4/2019 của Chính phủ) và pháp luật về giao thông đường bộ quy định trách nhiệm quản lý, bảo trì, khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ đối với đối tượng được giao quản lý tài sản (trong đó có tài sản thuộc trung ương quản lý (Bộ Giao thông vận tải): đường quốc lộ, cao tốc...; tài sản thuộc địa phương quản lý (Ủy ban nhân dân cấp tỉnh): đường tỉnh, đường huyện...

Như vậy, theo nội dung dự thảo Đề cương chi tiết và dự thảo Nghị quyết nêu trên thì:

(1) Chưa rõ: (i) “dự án quốc lộ, cao tốc”, “dự án giao thông đường bộ qua nhiều địa phương” là dự án đầu tư mới hay dự án nâng cấp, mở rộng đối với đường cao tốc, đường quốc lộ, đường tỉnh... để xác định việc có hay không phải thực hiện việc bàn giao tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ hiện có, trách nhiệm quản lý, vận hành thực hiện trong thời gian thực hiện dự án nâng cấp, mở rộng tài sản đối với trường hợp cơ quan chủ quản đầu tư khác với cơ quan chủ quản quản lý tài sản.

(2) Trường hợp giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh làm cơ quan chủ quản dự án nâng cấp, mở rộng (gọi tắt là dự án) đối với tài sản kết cấu hạ tầng đường bộ

hành, khai thác, bảo trì theo quy định của pháp luật về xây dựng và các quy định khác có liên quan.

5. Việc quyết toán các dự án sau khi hoàn thành được nghiệm thu bàn giao đưa vào sử dụng được thực hiện theo quy định hiện hành".

Bộ Kế hoạch và Đầu tư hoàn thiện khoản 4 Điều 5 và bổ sung khoản 5 vào Điều 5 của Dự thảo Nghị quyết Quốc hội như sau: "4. Sau khi hoàn thành công trình, các địa phương chịu trách nhiệm quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì đối với phần công trình nằm trên địa bàn mình hoặc thỏa thuận thống nhất phương án quản lý, khai thác, duy tu, bảo trì bảo đảm hiệu quả đầu tư dự án.

5. Việc quyết toán các dự án sau khi hoàn thành được nghiệm thu bàn giao đưa vào sử dụng được thực hiện theo quy định hiện hành".

| | | |
|--|---|---|
| | <p>hiện có thuộc trung ương quản lý (Bộ Giao thông vận tải), địa phương khác quản lý thì tại dự thảo Nghị quyết cần bổ sung quy định rõ một số nội dung để tránh vướng mắc trong quá trình thực hiện; cụ thể:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trong thời gian đầu tư dự án (cơ quan chủ quản đầu tư khác với cơ quan chủ quản quản lý tài sản) thì việc bàn giao, quản lý, vận hành thực hiện trong thời gian đầu tư nâng cấp, mở rộng tài sản như thế nào; trách nhiệm quản lý, bảo trì tài sản để đảm bảo thông suốt, an toàn. - Sau khi dự án hoàn thành, giá trị của tài sản sau đầu tư được quyết toán, xử lý như thế nào; việc bàn giao lại tài sản cho đối tượng được giao quản lý theo quy định. | |
| | <p>5. Về cơ chế tài chính các dự án liên vùng sử dụng vốn vay ODA:</p> <p>Bộ Kế hoạch và Đầu tư giải trình theo quy định của Nghị định số 114/2021/NĐ-CP ngày 16/12/2021 của Chính phủ, cơ chế tài chính của dự án thuộc thẩm quyền quyết định của Thủ tướng Chính phủ, không thuộc thẩm quyền của Quốc hội.</p> <p>Giải trình này của Bộ Kế hoạch và Đầu tư là không chính xác do việc phê duyệt cơ chế tài chính của Thủ tướng Chính phủ gắn liền với việc xác định cơ quan chủ quản dự án và xác định nhiệm vụ chi được quy định tại Luật Quản lý nợ công, Luật Ngân sách</p> | <p>Bộ Kế hoạch và Đầu tư có ý kiến như sau:</p> <p>Hiện nay, có một số dự án liên kết vùng trong khu vực đồng bằng sông Cửu Long như các cầu qua địa phận tỉnh Bến Tre, Tiền Giang, Trà Vinh, Cần Thơ, Đồng Tháp... sử dụng vốn ODA và vốn vay ưu đãi thuộc trách nhiệm đầu tư của địa phương phát sinh vướng mắc là các công trình cầu vượt sông nằm giữa ranh giới hành chính của 02 địa phương. Các địa phương chỉ đề xuất xây dựng nửa hạng mục cầu thuộc địa phương dẫn tới việc khó đảm bảo tính đồng bộ, khả năng kết nối và ảnh hưởng đến hiệu quả dự án.</p> |

| | | |
|--|--|--|
| | <p>nhà nước. Trường hợp địa phương thực hiện nhiệm vụ của trung ương và ngược lại là không phù hợp. Cơ chế tài chính đối với trường hợp này do Quốc hội quyết định. Bộ Tài chính kiến nghị trong mọi trường hợp cần đảm bảo nguyên tắc địa phương vay lại vốn vay nước ngoài của Chính phủ để thực hiện các nhiệm vụ chi của địa phương theo quy định hiện hành.</p> | <p>- Trường hợp các địa phương vay lại vốn ODA, dự thảo Nghị quyết đã có điều khoản "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 để đầu tư dự án". Do đó, các địa phương có thể hỗ trợ lẫn nhau.</p> <p>- Trường hợp Thủ tướng Chính phủ phê duyệt các đề xuất dự án, trong đó cơ chế tài chính trong nước là cấp phát, dự thảo Nghị quyết đã quy định cho phép 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.</p> <p>Do đó, dự thảo Nghị quyết Quốc hội đã tháo gỡ được vấn đề do Bộ Tài chính đề cập và thẩm quyền quyết định cơ chế vay lại hay cấp phát thuộc thẩm quyền của Thủ tướng Chính phủ theo Nghị định số 114/2021/NĐ-CP ngày 16/12/2021 nêu trên.</p> |
| | <p>6. Do đây là Nghị quyết thí điểm nên đề nghị áp dụng cho danh mục dự án cụ thể do Thủ tướng Chính phủ quyết định.</p> | <p>Bộ Kế hoạch và Đầu tư có ý kiến như sau:</p> <p>Do đây là Nghị quyết thí điểm nên phạm vi dự thảo của Nghị quyết hiện chỉ áp dụng đối với các dự án giao thông đường bộ. Ngoài ra, Nghị quyết của Quốc hội là văn bản quy phạm pháp luật chỉ quy định những vấn đề mang tính chất nguyên tắc chung nhất. Mục tiêu của chính sách nhằm tháo gỡ vướng mắc tại một số luật liên quan đến xây dựng công trình giao thông đường bộ và áp dụng cho toàn bộ các dự án thuộc phạm vi của chính sách. Đồng thời, tùy từng dự án tại từng thời điểm lập báo cáo nghiên</p> |

| | | |
|--|---|--|
| | | <p>cứu tiền khả thi, sẽ có những phương án giải quyết khác nhau, không nên xác định cứng danh mục dự án, tránh việc phải trình Quốc hội cho phép khi có sự thay đổi danh mục dự án khi triển khai cụ thể sau này.</p> |
| | <p>7. Về hiệu lực thi hành: Tại Điều 7 dự thảo quy định “Nghị quyết này có hiệu lực thi hành từ ngày ký ban hành và được thực hiện trong thời gian 03 năm”.</p> <p>Đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo cân nhắc, có đánh giá để báo cáo cấp có thẩm quyền xem xét về thời gian có hiệu lực thi hành của Nghị quyết. Do các dự án được áp dụng cơ chế đặc thù tại Nghị quyết của Quốc hội là dự án có tổng mức đầu tư lớn, thời gian thực hiện kéo dài (trên 3 năm); việc quy định như dự thảo có thể dẫn đến khó khăn, vướng mắc đối với nhà đầu tư, các cơ quan, đơn vị có liên quan trong triển khai thực hiện.</p> | <p>Bộ Kế hoạch và Đầu tư có ý kiến như sau:</p> <p>Các dự án đường bộ có tổng mức đầu tư lớn, thời gian thực hiện thường trên 03 năm. Tuy nhiên, dự thảo Nghị quyết Quốc hội chỉ quy định những nội dung trong giai đoạn chuẩn bị đầu tư và báo cáo cấp có thẩm quyền xem xét, quyết định về: tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP; phân cấp thẩm quyền đầu tư dự án quốc lộ, cao tốc đi qua các địa phương và giao thẩm quyền cho 01 Ủy ban nhân dân cấp tỉnh đối với các dự án giao thông đường bộ qua nhiều địa phương.</p> <p>Việc triển khai đầu tư dự án, bàn giao, khai thác quản lý và thành, quyết toán thực hiện theo quy định hiện hành, có thể kéo dài trên 03 năm tùy theo từng dự án.</p> |

QUỐC HỘI

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

Nghị quyết số: /2023/QH15

Hà Nội, ngày... thángnăm ...

DỰ THẢO (tiếp thu ý kiến Thành viên Chính phủ)

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

QUỐC HỘI

Căn cứ Hiến pháp nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam;

Căn cứ Luật Tổ chức Quốc hội số 57/2014/QH13 đã được sửa đổi, bổ sung một số điều theo Luật số 65/2020/QH14;

Căn cứ Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật số 80/2015/QH13, được sửa đổi, bổ sung tại Luật số 63/2020/QH14;

Căn cứ Luật Giao thông đường bộ số 23/2008/QH12;

Căn cứ Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư số 64/2020/QH14;

Căn cứ Luật Đầu tư công số 39/2019/QH14;

Căn cứ Luật Ngân sách nhà nước số 83/2015/QH13;

Căn cứ Luật Tổ chức chính quyền địa phương số 77/2015/QH13;

Trên cơ sở xem xét Tờ trình số/TTr-CP ngày tháng năm 2023 của Chính phủ, Báo cáo thẩm tra số /BC-UBKT15 ngày tháng năm 2023 của Ủy ban Kinh tế, Báo cáo tiếp thu, giải trình số /BC-UBTVQH15 ngày tháng năm 2023 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội và ý kiến của các đại biểu Quốc hội;

QUYẾT NGHỊ:

Điều 1. Phạm vi điều chỉnh

Nghị quyết này quy định một số cơ chế, chính sách thí điểm để tháo gỡ vướng mắc về tỷ lệ vốn nhà nước trong dự án PPP, phân cấp thẩm quyền đầu tư và nhiệm vụ chi ngân sách nhà nước các cấp tại một số luật liên quan đến đầu tư xây dựng các công trình giao thông đường bộ.

Điều 2. Đối tượng áp dụng

1. Các Bộ, ngành, Hội đồng nhân dân cấp tỉnh và Ủy ban nhân dân cấp tỉnh.
2. 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.

Điều 3. Về tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP

Đối với các dự án giao thông đường bộ đi qua địa bàn kinh tế - xã hội khó khăn, **đặc biệt khó khăn** và các dự án đi qua đô thị loại III trở lên, tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP không bao gồm chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ, tái định cư.

Điều 4. Về thẩm quyền đầu tư dự án quốc lộ, cao tốc đi qua các địa phương

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 Nghị quyết của Hội đồng nhân dân cấp tỉnh về vấn đề nêu trên, 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) làm cơ quan chủ quản đầu tư các dự án quốc lộ, cao tốc đi qua địa phương mình.

3. Các địa phương được phân cấp thực hiện thủ tục quyết định chủ trương đầu tư, quyết định đầu tư và triển khai thực hiện dự án theo quy định của pháp luật về đầu tư công, xây dựng, các quy định pháp luật khác có liên quan và có cơ chế kiểm tra, giám sát, thanh tra bảo đảm không để xảy ra việc trục lợi chính sách, lợi ích nhóm, thất thoát, lãng phí.

4. Về việc quản lý tài sản sau đầu tư:

a) Đối với các công trình thuộc trung ương quản lý: sau khi hoàn thành xây dựng, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh bàn giao công trình cho Bộ Giao thông vận tải quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì theo quy định của pháp luật về xây dựng và các quy định khác có liên quan.

b) Đối với các công trình thuộc địa phương quản lý: địa phương quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì theo quy định của pháp luật về xây dựng và các quy định khác có liên quan.

5. Việc quyết toán các dự án sau khi hoàn thành được nghiệm thu bàn giao đưa vào sử dụng được thực hiện theo quy định hiện hành.

Điều 5. Về các dự án giao thông đường bộ qua nhiều địa phương

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. 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 Nghị quyết của 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. 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 để đầu tư dự án.

4. Sau khi hoàn thành công trình, các địa phương chịu trách nhiệm **quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì** đối với phần công trình nằm trên địa bàn mình hoặc thỏa thuận thống nhất phương án quản lý, khai thác, duy tu, bảo trì bảo đảm hiệu quả đầu tư dự án.

5. Việc quyết toán các dự án sau khi hoàn thành được nghiệm thu bàn giao đưa vào sử dụng được thực hiện theo quy định hiện hành.

Điều 6. Tổ chức thực hiện

1. Chính phủ, trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm:

a) Tổ chức thực hiện Nghị quyết này và chỉ đạo các cơ quan liên quan phối hợp với Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Giao thông vận tải, Bộ Tài chính, các cơ quan trung ương và địa phương triển khai thực hiện.

b) Giao Bộ Giao thông vận tải, các địa phương sơ kết, tổng kết việc thực hiện Nghị quyết này để báo cáo Quốc hội sửa đổi các quy định tại một số luật liên quan đến đầu tư xây dựng đường bộ trong giai đoạn tiếp theo.

2. Ủy ban nhân dân các tỉnh được phân cấp hoặc được giao làm cơ quan chủ quản thực hiện theo chức năng, nhiệm vụ được giao tại Luật Xây dựng và các quy định khác có liên quan; thực hiện chức năng, nhiệm vụ của cơ quan được phân cấp và cơ chế kiểm tra, giám sát, thanh tra bảo đảm không để xảy ra việc trục lợi chính sách, lợi ích nhóm, thất thoát, lãng phí.

3. Ủy ban Thường vụ Quốc hội, Hội đồng Dân tộc và các Ủy ban của Quốc hội, các Đoàn đại biểu Quốc hội, đại biểu Quốc hội, Hội đồng nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương, Mặt trận Tổ quốc Việt Nam và các tổ chức thành viên, trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình, giám sát việc thực hiện Nghị quyết này.

Điều 7. Hiệu lực thi hành

Nghị quyết này có hiệu lực thi hành từ ngày ký ban hành và được thực hiện trong thời gian 03 năm.

Điều 8. Quy định chuyển tiếp

1. Các dự án đã được Thủ tướng Chính phủ đồng ý về nguyên tắc cho phép Ủy ban nhân dân các tỉnh làm cơ quan chủ quản bằng văn bản hoặc đã được Thủ tướng Chính phủ giao kế hoạch vốn trước thời điểm Nghị quyết này có hiệu lực thì được tiếp tục thực hiện theo các văn bản đó.

2. Trường hợp có quy định khác nhau về cùng một vấn đề giữa Nghị quyết này với luật, nghị quyết khác của Quốc hội thì áp dụng theo quy định của Nghị quyết này. Trường hợp văn bản quy phạm pháp luật ban hành sau ngày Nghị quyết này có hiệu lực thì áp dụng theo quy định của văn bản đó.

Nghị quyết này được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam khóa XV, kỳ họp thứ thông qua ngày ... tháng ... năm 2023.

CHỦ TỊCH QUỐC HỘI

Vương Đình Huệ