

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

Số: 6950/TTr-BKHĐT

Hà Nội, ngày 26 tháng 8 năm 2023

TỜ TRÌNH

Về việc 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

(Phục vụ công tác thẩm định của Bộ Tư pháp)

Kính gửi: Chính phủ

Tại Tờ trình số 199/TTr-CP ngày 08/5/2023, Chính phủ trình Ủy ban Thường vụ Quốc hội 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. Tại Thông báo số 2276/TB-TTKQH ngày 15/5/2023 và Thông báo số 2295/TB-TTKQH ngày 16/5/2023 của Tổng thư ký Quốc hội, Ủy ban Thường vụ Quốc hội đã có ý kiến: *Chính phủ tiếp tục nghiên cứu, làm rõ các nội dung đề nghị thí điểm, trong đó, việc thực hiện thí điểm cần phải có địa chỉ, thời gian, giới hạn cụ thể, không quy định như một đạo luật khác song song với luật hiện hành¹; hoàn thiện hồ sơ, trình Quốc hội xem xét, quyết định tại kỳ họp thứ 6 hoặc vào thời gian phù hợp.*

Thực hiện kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, thực hiện nhiệm vụ Chính phủ giao tại Nghị quyết số 115/NQ-CP ngày 28/7/2023, thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ² và của Phó Thủ tướng Chính phủ Lê Minh Khái³, Bộ Kế hoạch và Đầu tư trình Chính phủ 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 (sau đây gọi tắt là Nghị quyết của Quốc Hội).

So với Tờ trình số 199/TTr-CP ngày 08/5/2023 của Chính phủ, dự thảo Nghị quyết của Quốc hội bổ sung: (i) Chính sách số 04 về khai thác mỏ khoáng

¹ Tại Thông báo số 2186/TB-TTKQH ngày 14/4/2023 của Tổng Thư ký Quốc hội về Kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội về dự kiến Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2024, điều chỉnh Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2023 đã đề nghị Chính phủ: Hạn chế tối đa việc đề xuất quy định trong Nghị quyết của Quốc hội các nội dung thuộc phạm vi điều chỉnh của luật. Trường hợp cần thiết, đề nghị Chính phủ tổng kết đánh giá kỹ lưỡng các chính sách đặc thù đang được thực hiện theo các Nghị quyết của Quốc hội, đề xuất sửa đổi các luật có liên quan trình Quốc hội, Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét theo quy định của pháp luật.

² Tại Thông báo số 132/TB-VPCP ngày 05/8/2023 và Thông báo số 331/TB-VPCP ngày 17/8/2023.

³ Tại Văn bản số 5924/VPCP-KTTH ngày 03/8/2023, Thông báo số 130/TB-VPCP ngày 05/8/2023 và Thông báo số 353/TB-VPCP ngày 25/8/2023.

sản làm vật liệu xây dựng thông thường; (ii) 04 chính sách về điều hành kinh tế vĩ mô; (iii) Danh mục dự án áp dụng đối với từng chính sách. Nội dung cụ thể như sau:

I. SỰ CẦN 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 Giây⁴, 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 theo phương thức đối tác công tư (PPP), Xây dựng, Tổ chức chính quyền địa phương, Khoáng sản...) vào thực tiễn đầu tư phát triển các dự án đường bộ bao gồm cả phương thức đầu tư công và đầu 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 không chế tỷ lệ vốn nhà nước tham gia không vượt

⁴ Đến nay, cả nước đã đưa vào khai thác 1.729km; đang xây dựng 1.636km; đang chuẩn bị đầu tư, khởi công trong giai đoạn 2023-2025 khoảng 693km; đang lập chủ trương đầu tư khoảng 928km.

quá 50% tổng mức đầu tư dự án PPP⁵. 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, 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 bàn⁶. Bên cạnh đó, Quyết định⁷ 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

⁵ 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.

⁶ 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.

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

Xây dựng⁸, 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 nước⁹, 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 hiện¹⁰. 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 phủ¹¹. 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 khác¹². 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 khác¹³.

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

⁸ 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".

⁹ 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".

¹⁰ 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.

¹¹ 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.

¹² 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...".

¹³ Điều 2 khoản 2 Điều 11 Luật Tổ chức chính quyền địa phương số 77/2015/QH13.

trường hợp cụ thể, cần có quy định chung để tháo gỡ vướng mắc nêu trên.

Bốn là, về việc khai thác mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường phục vụ thi công các dự án giao thông đường bộ

Khi triển khai thi công các dự án giao thông đường bộ, nguồn cung cấp vật liệu cho dự án còn khó khăn, bất cập, phụ thuộc chủ yếu vào các chủ mỏ đã cấp nên các nhà đầu tư, nhà thầu không chủ động được nguồn cung cấp vật liệu, khó khăn trong việc tổ chức triển khai thi công, đảm bảo tiến độ. Trong khi đó, thủ tục cấp phép mỏ mới theo quy định của Luật Khoáng sản¹⁴ còn phức tạp, kéo dài qua nhiều khâu, nhiều cấp, chưa đáp ứng tiến độ triển khai các dự án.

Do vậy, cần có cơ chế đặc thù trong khai thác vật liệu xây dựng thông thường cho dự án, cụ thể: Nhà đầu tư, nhà thầu thi công xây dựng không phải đề nghị cấp giấy phép khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường mà sản phẩm khai thác chỉ sử dụng cho các dự án đường bộ.

Năm là, một số vướng mắc liên quan đến các dự án sử dụng nguồn tăng thu ngân sách trung ương năm 2022 và tăng thu ngân sách trung ương năm 2021 đã bố trí cho Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội để thực hiện chính sách hỗ trợ tiền thuê nhà cho người lao động còn dư

a) Về việc quyết định chủ trương đầu tư dự án thực hiện 02 Kỳ kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025

Theo quy định tại Điều 18 Luật Đầu tư công, một trong các điều kiện để quyết định chủ trương đầu tư dự án là “*Phù hợp với khả năng cân đối nguồn vốn đầu tư công và khả năng huy động nguồn vốn khác đối với chương trình, dự án sử dụng nhiều vốn*”. Tuy nhiên, trong phương án dự kiến sử dụng nguồn tăng thu ngân sách Trung ương (NSTW) năm 2022, một số dự án thuộc nhiệm vụ chi của NSTW mới được bố trí một phần vốn, nhu cầu còn thiếu chiếm khoảng 43,2% tổng nhu cầu vốn NSTW bố trí cho dự án. Do đó, để phê duyệt chủ trương đầu tư các dự án dự kiến sử dụng nguồn tăng thu NSTW năm 2022 cần có cơ chế đặc thù cho các dự án này.

b) Về việc bố trí vốn cho các dự án do địa phương quản lý đã có trong Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025

Thực tế trong quá trình triển khai kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025, do nguồn lực NSTW khó khăn trong khi phạm vi, đối tượng nhận hỗ trợ từ NSTW rộng nên một số dự án thuộc nhiệm vụ của NSTW nhưng đã yêu cầu các địa phương cam kết bố trí một phần vốn để thực hiện công tác giải phóng mặt bằng (như đầu tư tuyến đường cao tốc, quốc lộ...).

¹⁴ Các Điều 47, Điều 59, Điều 64 Luật Khoáng sản; tại Điều 49 và Điều 51 Nghị định số 158/2016/NĐ-CP ngày 29/11/2016 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật khoáng sản. Trường hợp khai thác khoáng sản ngoài phạm vi đất của dự án, nhà đầu tư phải thực hiện toàn bộ trình tự, thủ tục cấp giấy phép khai thác khoáng sản theo quy định. Tính chung, phải thực hiện qua 07 bước, tổng thời gian khoảng 357 ngày (01 năm).

Bên cạnh đó, một số địa phương khó khăn, cần hỗ trợ từ NSTW để thực hiện các dự án trọng điểm, liên kết vùng tạo động lực phát triển kinh tế - xã hội của địa phương thì theo quy định tại Nghị quyết số 29/2021/QH15 ngày 28/7/2021 về Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025, trường hợp dự án đã có trong Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025 khi tăng tổng mức đầu tư hoặc điều chỉnh cơ cấu vốn sẽ không được NSTW hỗ trợ.

c) Về việc phân bổ, giải ngân nguồn vốn tăng thu ngân sách trung ương hằng năm theo quy định của Luật NSNN 2015

Theo quy định Điều 59 Luật NSNN 2015, khoản tăng thu NSTW năm 2022 được Ủy ban Thường vụ Quốc hội quyết nghị bổ sung dự toán thu NSTW năm 2022 và tăng dự toán chi đầu tư phát triển NSTW năm 2023. Do đó, nguồn vốn này sử dụng cho đầu tư công chỉ được giao dự toán, kế hoạch trong năm 2023.

Theo quy định tại Điều 53 Luật Đầu tư công, dự án đầu tư công được giao kế hoạch vốn sau khi được cấp có thẩm quyền quyết định đầu tư; đồng thời theo quy định tại Điều 64 Luật NSNN và khoản 2 Điều 68 Luật Đầu tư công, thời gian giải ngân các dự án này tối đa đến ngày 31/12/2024.

Tuy nhiên, hầu hết các dự án dự kiến bố trí vốn từ nguồn tăng thu NSTW năm 2022 là dự án khởi công mới nên việc thời gian hoàn thiện quyết định đầu tư và giải ngân theo quy định đến 31/12/2024 (16 tháng) là không khả thi vì riêng thủ tục làm quyết định chủ trương đầu tư, quyết định đầu tư tối thiểu 6-8 tháng. Do đó, để bảo đảm hiệu quả sử dụng vốn, cần có cơ chế riêng đối với việc phân bổ, giao kế hoạch, giải ngân các dự án sử dụng nguồn tăng thu NSTW năm 2022.

d) về đối tượng đầu tư công

Luật Đầu tư công đã quy định 06 đối tượng đầu tư công. Tuy nhiên, trong thực tế phát sinh một số khoản chi thuộc nghĩa vụ của NSTW phải trả trực tiếp cho nhà đầu tư, doanh nghiệp, người dân ví dụ như chi trả đền bù giải phóng mặt bằng, lãi phạt chậm trả cho người dân khi dự án đã quyết toán, chi phí phạt trả lãi vay do thanh toán cho nhà đầu tư chậm đối với các dự án sử dụng vốn ODA và vay ưu đãi của các nhà tài trợ,...

Để xử lý chi phí phát sinh sau khi Dự án đã kết thúc, cần có cơ chế thanh toán, quyết toán riêng thực hiện nghĩa vụ trả nợ của NSTW.

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, 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 ương¹⁵, 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 vùng¹⁶ 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 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"*;

¹⁵ Kết luận số 20-KL/TW ngày 16/10/2021 của Ban Chấp hành Trung ương về kinh tế - xã hội năm 2021-2022.

¹⁶ 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.

+ 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 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"***.

- Nghị quyết Đại hội lần thứ XIII của Đảng đã chỉ rõ định hướng phát triển đất nước giai đoạn 2021-2030: ***"Chủ động thích ứng có hiệu quả với biến đổi khí hậu, phòng chống và giảm nhẹ thiên tai, dịch bệnh, quản lý, khai thác, sử dụng hợp lý, tiết kiệm, hiệu quả và bền vững tài nguyên..."***.

- Nghị quyết số 10-NQ/TW ngày 10/02/2022 của Bộ Chính trị về định hướng chiến lược địa chất, khoáng sản và công nghiệp khai khoáng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 đã nêu nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu: ***"Rà soát, sửa đổi, bổ sung hoàn thiện quy định về đấu giá quyền khai thác khoáng sản, thăm dò, khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường phù hợp với thực tiễn; hoàn thiện cơ chế quản lý theo nguyên tắc thị trường; kiểm tra, kiểm soát chặt chẽ hoạt động khai thác khoáng sản, bảo đảm công bằng, công khai, minh bạch, chống tiêu cực, lãng phí tài nguyên khoáng sản, tăng nguồn thu cho ngân sách. Ưu tiên cấp phép khai thác khoáng sản là vật liệu xây dựng thông thường cho xây dựng các công trình kết cấu hạ tầng, nhất là công trình trọng điểm quốc gia"***.

3.2. Cơ sở pháp lý

Nghị quyết số 31/2021/QH15 ngày 12/11/2021 của Quốc hội về Kế hoạch cơ cấu lại nền kinh tế giai đoạn 2021-2025 đã nêu nhiệm vụ của cơ cấu lại đầu tư công ***"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”.

Theo quy định tại điểm b khoản 2 Điều 15 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Quốc hội là cơ quan có thẩm quyền quyết định ban hành Nghị quyết 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 hành¹⁷. Do đó, Chính phủ trình Quốc hội ban hành Nghị quyết thí điểm một số chính sách để tháo gỡ những vấn đề vướng mắc trong quá trình tổ chức triển khai đầu tư xây dựng các dự án giao thông đường bộ hiện nay là thực hiện đúng thẩm quyền và đúng quy định.

Theo quy định tại điểm e 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 để quyết định các vấn đề khác thuộc thẩm quyền Quốc hội. Do các nội dung đề xuất khác với các quy định tại Luật Đầu tư công, Chính phủ trình Quốc hội ban hành các chính sách đặc thù áp dụng riêng cho các dự án sử dụng nguồn tăng thu NSTW năm 2022 và tăng thu NSTW năm 2021 còn dư của chính sách hỗ trợ tiền thuê nhà cho người lao động của Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội để sử dụng hiệu quả nguồn vốn này.

3.3. 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

¹⁷ 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.

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 bàn¹⁸. Đến nay, các địa phương được giao làm cơ quan chủ quản các dự án này đang tích cực chuẩn bị đầu tư, một số dự án đã khởi công xây dựng 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) hoặc cao hơn 50% tổng mức đầu tư (vành đai 4 thành phố Hồ Chí Minh đoạn qua Đồng Nai, Long An...).

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 - Phả Lại 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...)¹⁹.

Thời gian gần đây, các dự án đầu tư xây dựng công trình đường bộ cao tốc được triển khai tại cùng một thời điểm, dẫn đến thời hạn của giấy phép khai thác và trữ lượng của các mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường không đáp ứng nhu cầu phục vụ các dự án quan trọng quốc gia, công trình trọng điểm ngành giao thông vận tải.

¹⁸ 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.

¹⁹ 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.

c) Đối với nguồn vật liệu phục vụ thi công các dự án

Nhằm tháo gỡ nút thắt về nguồn cung cấp vật liệu cho các dự án đường bộ cao tốc, trong đó có quy định về trình tự, thủ tục cấp phép thăm dò, khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường, tại Nghị quyết số 43/2022/QH15 ngày 11/01/2022 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 áp dụng cơ chế đặc thù về vấn đề này trong hai năm 2022 và 2023: *"nhà thầu thi công không phải thực hiện thủ tục cấp Giấy phép khai thác mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường nằm trong Hồ sơ khảo sát vật liệu xây dựng phục vụ dự án hạ tầng giao thông quan trọng quốc gia thuộc Chương trình; việc khai thác mỏ khoáng sản quy định tại khoản này được thực hiện đến khi hoàn thành dự án. Nhà thầu thi công có trách nhiệm thực hiện đánh giá tác động môi trường; chịu sự quản lý, giám sát đối với việc khai thác, sử dụng khoáng sản; nộp thuế, phí và thực hiện các nghĩa vụ bảo vệ, cải tạo, phục hồi môi trường theo quy định của pháp luật"*.

Đồng thời, đến nay, Chính phủ đã ban hành 09 Nghị quyết tháo gỡ về nguồn cung cấp vật liệu cho các dự án đường bộ cao tốc Bắc Nam và các dự án đường bộ cao tốc khác liên vùng²⁰. Do đó, để tiếp tục tháo gỡ vướng mắc toàn diện hơn trong đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ, cần có cơ chế đặc thù trong khai thác vật liệu xây dựng thông thường phục vụ thi công công trình.

d) Một số cơ chế đặc thù đã áp dụng cho các dự án đầu tư công

Quốc hội đã quyết định chủ trương đầu tư²¹ 02 dự án quan trọng quốc gia: Đường vành đai 4 Vùng Thủ đô Hà Nội và Đường vành đai 3 thành phố Hồ Chí Minh. Trong giai đoạn 2021-2025, vốn ngân sách nhà nước (NSTW và NSDP) bố trí đáp ứng khoảng 59% tổng mức đầu tư (85.813 tỷ đồng) đối với dự án Đường vành đai 4 Vùng Thủ đô và 80% tổng mức đầu tư (75.378 tỷ đồng) đối với dự án Đường vành đai 3 thành phố Hồ Chí Minh; nhu cầu còn thiếu của 02 dự án được Quốc hội quyết nghị bố trí trong giai đoạn 2026-2030.

- Quốc hội cho phép số vốn dự phòng NSTW đã bổ sung cho tỉnh Bình Thuận từ năm 2016 để thực hiện dự án Hồ chứa nước Ka Pét, huyện Hàm Thuận

²⁰ Trên cơ sở đề nghị của Bộ Tài nguyên và Môi trường, Chính phủ đã ban hành 09 Nghị quyết: (1) số 60/NQ-CP ngày 16/6/2021 về việc áp dụng cơ chế đặc thù trong cấp phép khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường cung cấp cho dự án đầu tư xây dựng một số đoạn đường bộ trên tuyến cao tốc Bắc - Nam phía đông giai đoạn 2021-2025; (2) số 133/NQ-CP ngày 19/10/2021 về sửa đổi bổ sung nghị quyết số 60/NQ-CP nêu trên, (3) số 18/NQ-CP ngày 11/02/2022 về triển khai Nghị quyết số 44/2022/QH15 về chủ trương đầu tư xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía đông giai đoạn 2021-2025; (4) số 119/NQ-CP ngày 08/9/2022 sửa đổi Nghị quyết số 18/NQ-CP nêu trên; (5) số 89/NQ-CP ngày 25/7/2022 về triển khai Nghị quyết số 58/2022/QH15 về chủ trương đầu tư công trình đường bộ cao tốc Khánh Hòa - Buôn Mê Thuột; (6) số 90/NQ-CP ngày 25/7/2022 về việc triển khai Nghị quyết số 59/2022/QH15 về chủ trương đầu tư công trình đường bộ cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu; (7) số 91/NQ-CP ngày 25/7/2022 về triển khai Nghị quyết 60/2022/QH15 về chủ trương đầu tư công trình đường bộ cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng; (8) số 31/NQ-CP ngày 07/3/2023 về Phiên họp Chính phủ thường kỳ tháng 02/2023; (9) số 47/NQ-CP ngày 01/4/2023 về tháo gỡ khó khăn cấp phép khai thác các mỏ đất đắp phục vụ dự án cao tốc Bắc - Nam đoạn Vĩnh Hào - Phan Thiết.

²¹ Các Nghị quyết số 56/2022/QH15 ngày 16/6/2022 và số 57/2022/QH15 ngày 16/6/2022.

Nam, tỉnh Bình Thuận được giải ngân đến hết ngày 31/12/2023 để phù hợp với tiến độ thực hiện dự án²².

4. Về thẩm quyền ban hành Nghị quyết

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 đang nghiên cứu, sửa Luật Giao thông đường bộ, Luật Ngân sách nhà nước nhưng cần 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.

Việc trình Quốc hội 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. Theo đó, Chính phủ đã trình Ủy ban Thường vụ Quốc hội tại Tờ trình số 199/TTr-CP ngày 08/5/2023 về dự thảo 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.

Tại Thông báo số 2276/TB-TTKQH ngày 15/5/2023 và Thông báo số 2295/TB-TTKQH ngày 16/5/2023, Ủy ban Thường vụ Quốc hội đã kết luận: đề nghị Chính phủ tiếp tục nghiên cứu, làm rõ các nội dung đề nghị thí điểm, trong đó, việc thực hiện thí điểm cần phải có địa chỉ, thời gian, giới hạn cụ thể, không quy định như một đạo luật khác song song với luật hiện hành; hoàn thiện hồ sơ, trình Quốc hội xem xét, quyết định tại kỳ họp thứ 6 hoặc vào thời gian phù hợp.

Thực hiện ý kiến nêu trên, Bộ Kế hoạch và Đầu tư trình Chính phủ xem xét, 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 kèm theo danh mục dự án cụ thể theo trình tự, thủ tục rút gọn của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật²³. 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

²² Nghị quyết số 101/2023/QH15 ngày 24/6/2023 về kỳ họp thứ 5, Quốc hội khoá XV

²³ 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".

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 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. Các dự án được áp dụng phải có địa chỉ, thời gian, giới hạn cụ thể.

(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.

(6) Cơ chế được xây dựng bảo đảm phù hợp với đặc thù của nguồn vốn tăng thu, góp phần đẩy mạnh phân bổ, giải ngân và nâng cao hiệu quả sử dụng nguồn vốn này.

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 188/TTr-CP ngày 05/5/2023

trình Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét, bổ sung Nghị quyết 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 76/NQ-CP ngày 08/5/2023 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 số 199/TTr-CP ngày 08/5/2023 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.

Thực hiện ý kiến của Ủy ban Thường vụ Quốc hội tại các Thông báo số 2276/TB-TTKQH ngày 15/5/2023 và Thông báo số 2295/TB-TTKQH ngày 16/5/2023, Chính phủ đã giao Bộ Kế hoạch và Đầu tư hoàn thiện hồ sơ trình Chính phủ về dự thảo Nghị quyết của Quốc hội trên cơ sở Tờ trình số 199/TTr-CP của Chính phủ ngày 08/5/2023 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, tiếp tục làm rõ cơ sở chính trị, cơ sở pháp lý, cơ sở thực tiễn, phạm vi, thẩm quyền, đối tượng, thời hạn, danh mục các dự án.

Tại Nghị quyết số 115/NQ-CP ngày 28/7/2023, Chính phủ đã cơ bản đồng ý với nội dung Tờ trình, Báo cáo và dự thảo Nghị quyết trình Ủy ban Thường vụ Quốc hội, Quốc hội về dự thảo Nghị quyết của Quốc hội.

Tại Tờ trình số 369/TTr-CP ngày 05/8/2023, Bộ trưởng Bộ Tư pháp đã thừa ủy quyền của Thủ tướng Chính phủ, thay mặt Chính phủ báo cáo đề nghị Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét, bổ sung 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 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 theo quy trình một kỳ họp Quốc hội (tại Kỳ họp thứ 6, tháng 10/2023).

Đối với 04 chính sách về điều hành kinh tế vĩ mô: Thực hiện chỉ đạo của Chính phủ tại Nghị quyết số 10/NQ-CP ngày 3/2/2023, chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại **02 văn bản**²⁴, chỉ đạo của Phó Thủ tướng Chính phủ Lê Minh Khái tại **16 Thông báo**²⁵, **03 Thông báo** Kết luận của Thường trực Chính phủ²⁶, **01**

²⁴ Chi thị số 03/CT-TTg ngày 27/01/2023 và Thông báo số 132/TB-VPCP ngày 9/8/2023.

²⁵ Thông báo số 09/TB-VPCP ngày 04/2/2023, văn bản số 422/VPCP-KTTH ngày 9/2/2023, số 515/VPCP-KTTH ngày 20/2/2023, số 28/TB-VPCP ngày 13/3/2023, văn bản 680/VPCP-KTTH ngày 6/3/2023, văn bản 1431/VPCP ngày 29/4/2023, Thông báo số 67/TB-VPCP ngày 4/5/2023, văn bản số 1670/VPCP-KTTH ngày 19/5/2023, Thông báo số 89/TB-VPCP ngày 13/6/2023, Văn bản 1891/VPCP ngày 6/6/2023, Thông báo số 107/TB-VPCP ngày 04/7/2023, Thông báo 42/TB-VPCP, văn bản 2515/VPCP-KTTH ngày 21/7/2023, Thông báo số 130/TB-VPCP ngày 5/8/2023, Thông báo số 353/TB-VPCP ngày 25/8/2023.

²⁶ Thông báo số 27/TB-VPCP ngày 13/3/2023, Thông báo số 32/TB-VPCP ngày 20/3/2023, Thông báo số 135/TB-VPCP ngày 15/8/2023.

Thông báo của Ban cán sự đảng Chính phủ²⁷, Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã phối hợp chặt chẽ với Bộ Tài chính tổng hợp đề xuất của các bộ, ngành và địa phương, báo cáo Lãnh đạo Chính phủ, Ban cán sự đảng Chính phủ về nguyên tắc, tiêu chí, danh mục dự án sử dụng nguồn tăng thu NSTW năm 2022. Quá trình tổng hợp phương án phân bổ nguồn tăng thu NSTW năm 2022 đã trải qua nhiều lần xin ý kiến, được Ban cán sự đảng Chính phủ, Thường trực Chính phủ, Lãnh đạo Chính phủ tổ chức nhiều cuộc họp cho ý kiến, có **22 văn bản** chỉ đạo Bộ Kế hoạch và Đầu tư chủ trì, phối hợp chặt chẽ với Bộ Tài chính tổng hợp danh mục.

Thực hiện các chỉ đạo nêu trên, Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã tổng hợp thêm 04 chính sách đặc thù áp dụng riêng cho các dự án sử dụng nguồn tăng thu NSTW năm 2022 và năm 2021 còn dư của chính sách hỗ trợ tiền thuê nhà cho người lao động của Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội vào 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, báo cáo cấp có thẩm quyền theo quy định.

IV. BỐ CỤC CỦA DỰ THẢO NGHỊ QUYẾT

Dự thảo Nghị quyết của Quốc hội được bố cục thành 10 Điều, cụ thể như sau:

- Điều 1. Phạm vi điều chỉnh (Danh mục dự án áp dụng kèm theo).
- 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. Về cơ chế đặc thù trong khai thác mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường.
- Điều 7. Về cơ chế đặc thù áp dụng đối với các dự án sử dụng nguồn tăng thu ngân sách trung ương năm 2022 và tăng thu ngân sách trung ương năm 2021 đã bố trí cho Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội để thực hiện chính sách hỗ trợ tiền thuê nhà cho người lao động còn dư.

- Điều 8. Tổ chức thực hiện.
- Điều 9. Điều khoản chuyển tiếp.
- Điều 10. Hiệu lực thi hành.

V. NỘI DUNG CƠ BẢN CỦA NGHỊ QUYẾT

Các cơ chế, chính sách trong dự thảo Nghị quyết được xây dựng gồm 05 nhóm: (i) về tỷ lệ vốn nhà nước trong dự án PPP; (ii) phân cấp thẩm quyền đầu tư; (iii) nhiệm vụ chi ngân sách nhà nước các cấp nhằm tháo gỡ vướng mắc liên quan đến các Luật PPP, Giao thông đường bộ, Ngân sách nhà nước, Tổ chức

²⁷ Kết luận số 1790-KL/BCSĐCP ngày 13/4/2023.

chính quyền địa phương; (iv) cơ chế đặc thù trong khai thác mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường; (v) cơ chế chính sách đặc thù áp dụng đối với các dự án sử dụng nguồn vốn tăng thu NSTW năm 2022 và tăng thu NSTW năm 2021 đã bố trí cho Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội để thực hiện chính sách hỗ trợ tiền thuê nhà cho người lao động còn dư.

Theo phạm vi điều chỉnh, các chính sách này sẽ được áp dụng cho danh mục các dự án giao thông đường bộ kèm theo Nghị quyết.

1. Về tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP - Điều 3 (khác so với quy định tại khoản 2 Điều 69 Luật PPP)

Dự thảo Nghị quyết của Quốc hội quy định: *Đối với các dự án giao thông đường bộ, tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án đầu tư theo phương thức đối tác công tư 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 tư²⁸. 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, 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 nhiều²⁹, 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 nâng tỷ lệ tham gia của nhà nước trong dự án PPP (thông qua việc không tính chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ, tái định cư) 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;

²⁸ 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...".

²⁹ 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 49%.

- Dự án đường bộ hình thành sẽ mở rộng không gian phát triển kinh tế - xã hội cho các địa bàn khó khăn, 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.

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.

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, cao tốc đi qua các địa phương - Điều 4 (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)

Khoản 1 và khoản 2 Dự thảo Nghị quyết quy định 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: *1. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh báo cáo Hội đồng nhân dân cùng cấp xem xét, chấp thuận về việc báo cáo Thủ tướng Chính phủ giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh làm cơ quan chủ quản 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 báo cáo Thủ tướng Chính phủ về việc giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh làm cơ quan chủ quản thực hiện dự án. 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 thực hiện dự án quốc lộ, cao tốc, bao gồm cả đoạn đi qua địa phương mình.*

Các khoản 3, 4, 5 Dự thảo Nghị quyết quy định về việc 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: *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. 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 hiện hành 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 hiện hành 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 pháp luật 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, 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...

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.

3. Về giao cho một địa phương làm cơ quan chủ quản thực hiện đầu tư 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 - Điều 5 (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)

Khoản 1 và khoản 2 Dự thảo Nghị quyết quy định 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: *1. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có dự án giao thông đường bộ đi qua báo cáo Hội đồng nhân dân cùng cấp để chấp thuận việc thực hiện dự án và đồng thuận với địa phương còn lại về cơ quan chủ quản thực hiện dự án theo một trong những nguyên tắc: tỷ trọng vốn đầu tư lớn hơn, khối lượng công việc nhiều hơn hoặc theo thỏa thuận giữa các địa phương. Căn cứ các Nghị quyết của Hội đồng nhân dân cấp tỉnh, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh được thống nhất làm cơ quan chủ quản thực hiện dự án báo cáo Thủ tướng Chính phủ. 2. Căn cứ Nghị quyết của Hội đồng nhân dân các tỉnh về vấn đề nêu trên, 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.

Khoản 3, 4 và khoản 5 Dự thảo Nghị quyết 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 (bao gồm cả vốn hỗ trợ từ ngân sách Trung ương nếu có) hỗ trợ địa phương khác để đầu tư dự án.* 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 hiện hành liên quan. b) Đối với các công trình thuộc địa phương quản lý: 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.*

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 lên³⁰;

³⁰ 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

- 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.

4. Về cơ chế đặc thù trong khai thác mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường - Điều 6 (tương tự như khoản 2 Điều 5 Nghị quyết số 43/2022/QH15 ngày 11/01/2022 của Quốc hội về chính sách tài khóa, tiền tệ hỗ trợ Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội)

Khoản 1 và 2 dự kiến quy định về vấn đề nêu trên: "*1. Nhà thầu thi công không phải thực hiện thủ tục cấp Giấy phép khai thác mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường nằm trong Hồ sơ khảo sát vật liệu xây dựng phục vụ dự án hạ tầng giao thông đường bộ. 2. Việc khai thác mỏ khoáng sản quy định tại khoản 1 Điều này được thực hiện đến khi hoàn thành dự án. Nhà thầu thi công có trách nhiệm thực hiện đánh giá tác động môi trường; chịu sự quản lý, giám sát đối với việc khai thác, sử dụng khoáng sản; nộp thuế, phí và thực hiện các nghĩa vụ bảo vệ, cải tạo, phục hồi môi trường theo quy định của pháp luật*".

Thời gian gần đây, các dự án đầu tư xây dựng công trình đường bộ cao tốc được triển khai tại cùng một thời điểm, dẫn đến thời hạn của giấy phép khai thác và trữ lượng của các mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường không đáp ứng nhu cầu phục vụ các dự án quan trọng quốc gia, công trình trọng điểm ngành giao thông vận tải. Việc cho phép Chính phủ tổ chức thực hiện tương tự như khoản 2 Điều 5 Nghị quyết số 43/2022/QH15 ngày 11/01/2022 của Quốc hội về chính sách tài khóa, tiền tệ hỗ trợ Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội là nhằm:

phù 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".

- Tháo gỡ vướng mắc về việc cấp phép khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường, đáp ứng đủ nguồn cung cấp vật liệu góp phần đảm bảo tiến độ thi công các dự án và mang lại hiệu quả kinh tế - xã hội.

- Rút ngắn thủ tục, giảm các khâu trung gian, tránh tình trạng đầu cơ, nâng giá, đảm bảo tiến độ triển khai các dự án đường bộ.

- Góp phần ổn định giá vật liệu xây dựng thông thường, hạn chế việc tăng chi phí xây dựng công trình.

5. Về cơ chế đặc thù áp dụng đối với các dự án sử dụng nguồn tăng thu NSTW năm 2022 và tăng thu NSTW năm 2021 đã bố trí cho Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội để thực hiện chính sách hỗ trợ tiền thuê nhà cho người lao động còn dư - Điều 7

Những chính sách này chỉ áp dụng cho một số đối tượng đã xác định, không có tính chất lặp đi lặp lại nhiều lần. Theo quy định tại điểm e 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 để quyết định các vấn đề khác thuộc thẩm quyền Quốc hội. Do các nội dung đề xuất khác với các quy định tại Luật Đầu tư công, Chính phủ trình Quốc hội ban hành các chính sách đặc thù áp dụng riêng cho các dự án sử dụng nguồn tăng thu ngân sách trung ương năm 2022 và tăng thu ngân sách trung ương năm 2021 còn dư của chính sách hỗ trợ tiền thuê nhà cho người lao động của Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội để sử dụng hiệu quả nguồn vốn này.

Chính phủ đề nghị không coi việc điều hành kinh tế vĩ mô đối với nguồn vốn tăng thu ngân sách trung ương năm 2022 và tăng thu ngân sách trung ương năm 2021 còn dư của chính sách hỗ trợ tiền thuê nhà cho người lao động của Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội và cơ chế đầu tư các dự án cầu Cổ Chiên 2 và cầu Cửa Đại trên địa bàn các tỉnh Tiền Giang, Bến Tre và Trà Vinh là các chính sách để xây dựng theo quy trình của Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật. Cụ thể như sau:

- Khoản 1 Điều 7 dự thảo Nghị quyết quy định: *Cấp có thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư các dự án khởi công mới trong giai đoạn 2021-2025 được dự kiến bố trí từ nguồn tăng thu ngân sách trung ương năm 2022; số vốn NSNN còn thiếu sẽ tiếp tục được bố trí khi có điều kiện trong năm 2024-2025 hoặc trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2026-2030.*

Theo quy định tại Điều 89 Luật Đầu tư công *Cơ quan, tổ chức, cá nhân và người đứng đầu tổ chức quyết định chủ trương đầu tư chương trình, dự án có thời gian thực hiện trong 02 kỳ kế hoạch đầu tư công trung hạn liên tiếp phải bảo đảm tổng số giá trị tổng mức đầu tư của các chương trình, dự án phải thực hiện trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn sau không vượt quá 20% tổng số vốn kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn trước của Bộ, cơ quan trung ương, địa phương đó.*

Theo quy định tại Điều 59 Luật NSNN, tăng thu NSTW được sử dụng để ***tăng chi đầu tư một số dự án quan trọng.***

Trong phương án dự kiến sử dụng nguồn tăng thu NSTW năm 2022, một số dự án đầu tư quan trọng lớn thuộc nhiệm vụ chi của NSTW mới được bố trí một phần vốn, nhu cầu còn thiếu chiếm khoảng 43,2% tổng nhu cầu vốn NSTW bố trí cho dự án³¹. Các bộ, cơ quan trung ương và địa phương cũng không còn hạn mức để có thể quyết định chủ trương đầu tư các dự án này thực hiện trong 2 Kỳ kế hoạch theo quy định tại Khoản 2 Điều 89 do đây là dự án lớn, lượng vốn chuyển sang giai đoạn sau khá lớn đồng thời với tiến độ thực hiện và khả năng bố trí vốn NSTW hằng năm như hiện nay (mới đạt 49 % kế hoạch trung hạn), áp lực bố trí vốn giai đoạn sau cho các dự án đã có trong Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025 là rất lớn.

Thực tế này cũng xảy ra đối với 02 dự án quan trọng quốc gia đã được Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư³² gồm Dự án đầu tư xây dựng đường vành đai 4 vùng Thủ đô Hà Nội và Dự án đầu tư xây dựng đường vành đai 3 thành phố Hồ Chí Minh. Trong giai đoạn 2021-2025, vốn ngân sách nhà nước (NSTW và NSDP) bố trí đáp ứng khoảng 59% tổng mức đầu tư (85.813 tỷ đồng) đối với dự án Đường vành đai 4 vùng Thủ đô và 80% tổng mức đầu tư (75.378 tỷ đồng) đối với dự án Đường vành đai 3 thành phố Hồ Chí Minh; nhu cầu còn thiếu của 02 dự án được Quốc hội quyết nghị bố trí trong giai đoạn 2026-2030.

- Khoản 2 Điều 7 dự thảo Nghị quyết quy định: *Các dự án do địa phương quản lý đã có trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025 được điều chỉnh quyết định chủ trương đầu tư, quyết định đầu tư tương ứng với số vốn ngân sách trung ương bố trí tăng thêm cho dự án từ nguồn tăng thu ngân sách trung ương năm 2022.*

Theo quy định tại khoản 4 Điều 4 Nghị quyết số 29/2021/QH15 về Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025: *các địa phương được bố trí vốn NSTW giai đoạn 2021-2025 phải cam kết bố trí phần vốn còn thiếu từ nguồn NSDP và nguồn vốn hợp pháp khác để hoàn thành dự án đúng tiến độ. Trong trường hợp điều chỉnh tăng tổng mức đầu tư của dự án so với tổng mức đầu tư đã được cấp có thẩm quyền giao kế hoạch đầu tư trung hạn, địa phương phải tự cân đối vốn để hoàn thành dự án đúng tiến độ, bảo đảm chất lượng.*

Trong phương án dự kiến bố trí tăng thu NSTW năm 2022, có 05 dự án đã có trong Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025. Nếu bổ sung vốn từ nguồn tăng thu NSTW năm 2022 cho các dự án, mức vốn NSTW hỗ trợ cho dự án sẽ cao hơn số vốn NSTW đã bố trí cho dự án trong Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025, chưa phù hợp với quy định tại khoản 4 Điều 4 Nghị quyết số 29/2021/QH15 về Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025. Tuy nhiên, theo báo cáo của các địa phương, các địa phương

³¹ Đây mới là số nhu cầu, số vốn chính thức sẽ xác định sau khi dự án được phê duyệt chủ trương đầu tư.

³² Các Nghị quyết số 56/2022/QH15 ngày 16/6/2022 và số 57/2022/QH15 ngày 16/6/2022.

khó khăn do nguồn thu NSDP không đạt dự kiến, nhất là nguồn thu từ tiền sử dụng đất, đấu giá quyền sử dụng đất giảm mạnh. Đồng thời, các địa phương phải bố trí cho các nhiệm vụ phát sinh mới nhằm thực hiện Nghị quyết của Bộ Chính trị về phát triển vùng cũng như các chính sách an sinh – xã hội nên việc cân đối vốn NSDP cho Dự án trong giai đoạn này là rất khó khăn. Đây là các dự án cần thiết, có tác động lớn đến sự phát triển KTXH của địa phương và của vùng, do đó để đẩy nhanh tiến độ, sớm đưa dự án vào khai thác, sử dụng cũng như thực hiện các Nghị quyết của Bộ Chính trị về phát triển vùng thì cần có cơ chế áp dụng riêng cho các dự án này.

- Khoản 3 Điều 7 dự thảo Nghị quyết quy định: *Giao kế hoạch từ nguồn tăng thu ngân sách trung ương năm 2022 và tăng thu ngân sách trung ương năm 2021 đã bố trí cho Chương trình phục hồi để thực hiện chính sách hỗ trợ tiền thuê nhà cho người lao động còn dư cho các dự án khi các dự án được cấp có thẩm quyền phê duyệt chủ trương đầu tư và nguồn vốn này được thực hiện và giải ngân trong 03 năm từ 2023-2025.*

Theo quy định Điều 59 Luật NSNN 2015, khoản tăng thu NSTW năm 2022 được Ủy ban Thường vụ Quốc hội quyết nghị bổ sung dự toán thu NSTW năm 2022 và tăng dự toán chi đầu tư phát triển NSTW năm 2023. Do đó, nguồn vốn này sử dụng cho đầu tư công chỉ được giao dự toán, kế hoạch trong năm 2023.

Theo quy định tại Điều 53 Luật đầu tư công, dự án đầu tư công được giao kế hoạch vốn sau khi được cấp có thẩm quyền quyết định đầu tư; đồng thời theo quy định tại Điều 64 Luật NSNN và khoản 2 Điều 68 Luật Đầu tư công, thời gian giải ngân các dự án này tối đa đến ngày 31/12/2024.

Tuy nhiên, hầu hết các dự án dự kiến bố trí vốn từ nguồn tăng thu NSTW năm 2022 là dự án khởi công mới, có thể hoàn thành phê duyệt chủ trương đầu tư trong năm 2023 nhưng để có quyết định đầu tư thì có thể kéo dài sau ngày 31/12/2023.

Do đặc thù nguồn tăng thu NSTW năm 2022 bố trí trong dự toán năm 2023 và trong năm 2023 mới xác định chính xác nguồn tăng thu NSTW năm 2021 đã bố trí cho Chương trình phục hồi để thực hiện chính sách hỗ trợ tiền thuê nhà cho người lao động còn dư nên để giao kế hoạch năm cho dự án cần có cơ chế giao kế hoạch khi dự án có quyết định phê duyệt chủ trương đầu tư, không chờ đến quyết định đầu tư. Đồng thời cho phép các dự án sử dụng nguồn này được thực hiện và giải ngân đến hết năm 2025 bảo đảm vòng đời của 01 dự án từ chuẩn bị đầu tư (Quyết định chủ trương đầu tư, quyết định đầu tư), thực hiện dự án (thi công, giải ngân...), kết thúc hạng mục hoặc dự án và phù hợp với thời điểm tổng hợp, đánh giá kết quả thực hiện kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025.

- Khoản 4 Điều 7 dự thảo Nghị quyết quy định: *Bố trí vốn cho Ủy ban nhân dân tỉnh Nghệ An để thực hiện thanh toán kinh phí đền bù, giải phóng mặt bằng (bao gồm cả phần chậm trả) của dự án nâng cấp, mở rộng quốc lộ 1 đoạn*

qua tỉnh Nghệ An.

Việc đền bù GPMB (bao gồm cả phần chậm trả) là để thực hiện Dự án cải tạo, nâng cấp Quốc lộ 1. Đây là dự án do Bộ Giao thông vận tải quản lý và giao cho Ủy ban nhân dân tỉnh Nghệ An thực hiện công tác đền bù GPMB.

Theo báo cáo của Bộ Giao thông vận tải, do Ủy ban nhân dân tỉnh Nghệ An kiểm đếm chưa đủ nên số vốn 573 tỷ đồng để thực hiện nhiệm vụ đền bù GPMB của các dự án cải tạo, nâng cấp Quốc lộ 1 (04 dự án đầu tư công và 01 dự án BOT) chưa được thực hiện.

Việc này dẫn đến khiếu kiện nhiều năm, thuộc trách nhiệm của các đơn vị tham gia thực hiện Dự án. Đến nay theo báo cáo của Ủy ban nhân dân tỉnh Nghệ An và Bộ Giao thông vận tải thì số vốn phải bố trí thực hiện nội dung này là khoảng 1.283 tỷ đồng (573 tỷ đồng bồi thường hỗ trợ cho người dân, 8 tỷ đồng cho hội đồng bồi thường và 702 tỷ đồng tiền chậm trả tính đến ngày 31/12/2022 được quy định tại Luật Đất đai). Theo quy định thì đây là nghĩa vụ của NSTW nhưng đến nay chưa được bố trí vốn để thực hiện. Điều 5 Luật Đầu tư công quy định, đối tượng đầu tư công là nhiệm vụ, chương trình, dự án, tuy nhiên, dự án cải tạo, nâng cấp Quốc lộ 1, trong đó đoạn qua tỉnh Nghệ An đã hoàn thành công tác quyết toán nên không có cơ sở để bố trí vốn đầu tư.

Do đó, để không xảy ra khiếu kiện gây nhức nhối cho cơ quan quản lý, đồng thời giải quyết quyền lợi chính đáng của người dân thì cần bố trí vốn để thanh toán kinh phí đền bù, GPMB (bao gồm phần chậm trả) cho các hộ dân và số vốn này được quản lý, quyết toán riêng (nghĩa vụ trả nợ của NSTW). Ủy ban nhân dân tỉnh Nghệ An chủ trì, thống nhất với Bộ Giao thông vận tải xây dựng phương án bồi thường cho người dân bảo đảm đúng quy định.

6. Về tổ chức thực hiện - Điều 8

Khoản 1 Dự thảo Nghị quyết quy định về tổ chức thực hiện Nghị quyết của Ủy ban Thường vụ Quốc hội: *Trong thời gian giữa hai kỳ họp Quốc hội, trường hợp cần thiết Chính phủ báo cáo Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét, quyết định áp dụng các cơ chế, chính sách thí điểm quy định tại Nghị quyết này đối với các dự án thuộc diện chưa đáp ứng nguyên tắc rà soát trong danh mục thí điểm kèm theo Nghị quyết này khi đã đáp ứng nguyên tắc về đảm bảo nguồn vốn hoặc các dự án mới tương tự các dự án trong danh mục thí điểm đáp ứng các nguyên tắc thí điểm và báo cáo Quốc hội tại kỳ họp gần nhất.*

Khoản 2 Dự thảo Nghị quyết quy định trách nhiệm của Chính phủ: *Chính phủ hướng dẫn, tổ chức thực hiện Nghị quyết này; báo cáo tổng kết việc thực hiện Nghị quyết vào kỳ họp gần nhất sau khi hết thời gian thí điểm của Nghị quyết.*

Khoản 3 Dự thảo Nghị quyết quy định trách nhiệm của các địa phương được giao làm cơ quan chủ quản: *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*

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.

Khoản 4 Dự thảo Nghị quyết quy định trách nhiệm của các cơ quan thuộc Quốc hội và các cơ quan khác: 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.

7. Về điều khoản chuyển tiếp - Điều 9

Dự thảo Nghị quyết quy định: 1. Các dự án PPP, hoặc trường hợp đã được Quốc hội quyết nghị cho phép áp dụng về tỷ lệ vốn nhà nước tham gia trong dự án PPP, được phân cấp làm cơ quan chủ quản thì được tiếp tục thực hiện theo các Nghị quyết đó cho đến khi hoàn thành, quyết toán dự án. 2. Các dự án đã được Thủ tướng Chính phủ đồng ý bằng văn bản cho phép Ủy ban nhân dân các tỉnh làm cơ quan chủ quản thì được tiếp tục thực hiện theo các văn bản đó cho đến khi hoàn thành, quyết toán và bàn giao dự án. 3. Các dự án PPP đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt chủ trương đầu tư trước ngày Nghị quyết này có hiệu lực thi hành nhưng việc điều chỉnh chủ trương đầu tư tại thời điểm Nghị quyết này có hiệu lực thi hành thì được áp dụng Nghị quyết này về tỷ lệ vốn nhà nước trong các trường hợp cơ quan có thẩm quyền đảm bảo được khả năng cân đối nguồn lực cho đến khi hoàn thành, quyết toán dự án.

8. Về hiệu lực thi hành - Điều 10

Dự thảo Nghị quyết quy định: 1. Nghị quyết này có hiệu lực thi hành từ ngày ký ban hành và được thực hiện trong thời gian 05 năm đối với các cơ chế đặc thù quy định tại các Điều 3, 4, 5, 6 của Nghị quyết. Đối với các cơ chế đặc thù áp dụng đối với các dự án sử dụng nguồn tăng thu ngân sách trung ương năm 2022 và tăng thu ngân sách trung ương năm 2021 đã bố trí cho Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội để thực hiện chính sách hỗ trợ tiền thuê nhà cho người lao động còn dư thừa Quốc hội chấp thuận chủ trương một lần. 2. Các dự án được áp dụng tỷ lệ vốn nhà nước, được phân cấp thẩm quyền đầu tư, giao cơ quan chủ quản và cơ chế đặc thù trong khai thác mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường theo quy định của Nghị quyết này được thực hiện đến khi hoàn thành dự án.

VI. VỀ DANH MỤC CÁC DỰ ÁN THÍ ĐIỂM

1. Đối với nhóm 04 chính sách đề nghị thí điểm

a) Quá trình tổng hợp danh mục trên cơ sở đề xuất của địa phương

Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã có các văn bản³³ gửi Bộ Giao thông vận tải và Ủy

³³ Tại văn bản số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023, đơn đốc tại các văn bản số 6173/BKHĐT-TH ngày 02/8/2023.

ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương đề rà soát, đề xuất dự án giao thông đường bộ áp dụng cơ chế, chính sách tháo gỡ vướng mắc tại một số luật liên quan. Đến hết ngày 18/8/2023, Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã nhận được 61/63 ý kiến của các địa phương đề xuất 69 dự án thí điểm (*Bảng tổng hợp nhu cầu kèm theo*). Đối với 02 địa phương còn lại, coi như không có nhu cầu thí điểm³⁴.

b) Nguyên tắc lựa chọn dự án thí điểm

Tại văn bản số 6084/BKHĐT-PTHTĐT ngày 31/7/2023, Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã báo cáo Thủ tướng Chính phủ về các nguyên tắc rà soát danh mục thí điểm như sau: (i) có đề xuất bằng văn bản của Bộ Giao thông vận tải và/hoặc Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương³⁵; (ii) đã xác định hoặc dự kiến được nguồn vốn đầu tư để có thể triển khai thực hiện dự án; trường hợp sử dụng vốn ngân sách địa phương **phải có cam kết bố trí vốn của Hội đồng nhân dân cấp tỉnh trước khi cấp có thẩm quyền ban hành Nghị quyết thí điểm**, quyết định danh mục dự án được áp dụng chính sách thí điểm làm cơ sở triển khai, thực hiện; (iii) có địa điểm, thời gian thực hiện rõ ràng, cụ thể; (iv) các dự án đề xuất thí điểm phải thuộc một trong các nhóm chính sách đang đề xuất thí điểm nêu tại Mục V nêu trên.

c) Tổng hợp nhu cầu và kết quả rà soát

Trên cơ sở nguyên tắc nêu trên, cập nhật nhu cầu của các địa phương có nhu cầu và bổ sung thêm 01 chính sách thí điểm về áp dụng cơ chế đặc thù trong khai thác mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường, Bộ Kế hoạch và Đầu tư báo cáo như sau:

- Có 67 dự án/69 dự án do 61 địa phương đề xuất có nhu cầu áp dụng thí điểm đối với 04 chính sách. Cụ thể theo từng chính sách như sau:

(i) Danh mục các dự án đề nghị thí điểm chính sách về tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP (**Chính sách số 01**):

Bộ Kế hoạch và Đầu tư nhận được 09 dự án PPP có nhu cầu đề nghị áp dụng chính sách 01 về tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP nhưng các dự án đều chưa đáp ứng nguyên tắc thí điểm do đang ở giai đoạn đề xuất, chưa rõ nguồn vốn hoặc đang triển khai thực hiện đề nghị bổ sung thêm vốn ngân sách trung ương để tăng phần góp vốn của ngân sách nhà nước trong khi chưa có nguồn ngân sách trung ương để bố trí.

(Phụ lục số 1 kèm theo)

³⁴ Còn 02 địa phương còn lại chưa có ý kiến gồm: Điện Biên, Quảng Ninh. Tại văn bản số 6137/BKHĐT-TH ngày 02/8/2023, Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã nêu: "Sau ngày 05/8/2023, trường hợp Bộ Kế hoạch và Đầu tư không nhận được văn bản của Quý Ủy ban thì được hiểu là Quý Ủy ban không có nhu cầu đề xuất dự án cho phép thực hiện thí điểm".

³⁵ Trường hợp đã có sự thỏa thuận, thống nhất giữa Bộ Giao thông vận tải và các địa phương đối với trường hợp dự án thuộc nhiệm vụ chỉ của Ngân sách trung ương do Bộ Giao thông vận tải thực hiện nhưng giao cho địa phương thực hiện, thì cần phải có cả 02 văn bản của Bộ Giao thông vận tải và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương.

(ii) Danh mục các dự án đề nghị thí điểm chính sách về 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 (**Chính sách số 02**) có 35 dự án, trong đó:

- Có 10 dự án đáp ứng nguyên tắc thí điểm thuộc địa bàn các tỉnh: Sơn La, Hòa Bình, Ninh Bình, Đà Nẵng, Bình Phước, Đắk Lắk, Bà Rịa - Vũng Tàu, Hậu Giang, Long An, Cần Thơ.

- Có 25 dự án chưa đáp ứng nguyên tắc thí điểm do các nguyên nhân chủ yếu sau: một số dự án đã được cấp có thẩm quyền phân cấp, đang triển khai thực hiện; dự án khởi công trong giai đoạn 2026-2030, dự án chưa rõ nguồn vốn bố trí để thực hiện dự án.

(Phụ lục số 2 kèm theo)

(iii) Danh mục các dự án đề nghị thí điểm chính sách về giao cho một địa phương làm cơ quan chủ quản thực hiện đầu tư 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 (**Chính sách số 03**) có 19 dự án, trong đó:

- Có 08 dự án đáp ứng nguyên tắc thí điểm thuộc địa bàn các tỉnh: Lai Châu, Lào Cai, Bắc Kạn, Tuyên Quang, Bắc Ninh, Hải Dương, Đà Nẵng, Quảng Nam, Vĩnh Long, Bến Tre, Tiền Giang, Long An, Sóc Trăng, Hậu Giang, Cao Bằng, Lạng Sơn.

- Có 11 dự án chưa đáp ứng nguyên tắc thí điểm do các dự án này chủ yếu mới đang ở giai đoạn đề xuất, các địa phương mới có văn bản ghi nhớ chung, chưa rõ nguồn vốn bố trí để triển khai dự án.

(Phụ lục số 3 kèm theo)

(iv) Danh mục các dự án đề nghị thí điểm chính sách về cơ chế đặc thù trong khai thác mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường (**Chính sách số 04**) có 04 dự án, trong đó:

- Có 02 dự án đáp ứng nguyên tắc thí điểm thuộc địa bàn các tỉnh: Thái Bình, Nam Định, Lai Châu, Lào Cai.

- Có 02 dự án chưa đáp ứng nguyên tắc thí điểm thuộc địa bàn tỉnh Long An, thành phố Hồ Chí Minh, Quảng Trị do các dự án này chủ yếu mới đang ở giai đoạn đề xuất, chưa rõ nguồn vốn bố trí để triển khai dự án.

(Phụ lục số 4 kèm theo)

Đối với các dự án địa phương có nhu cầu nhưng chưa đáp ứng nguyên tắc ra soát, trong thời gian 05 năm thực hiện thí điểm chính sách, khi đáp ứng nguyên tắc và Bộ Giao thông vận tải, các địa phương có nhu cầu, đề xuất thì Chính phủ sẽ xem xét, trình Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét, quyết định bổ sung danh mục làm cơ sở để triển khai thí điểm chính sách cho từng dự án cụ thể.

2. Đối với các chính sách đặc thù áp dụng đối với các dự án sử dụng nguồn tăng thu NSTW năm 2022 và tăng thu NSTW năm 2021 đã bố trí cho Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội để thực hiện chính sách hỗ trợ tiền thuê nhà cho người lao động còn dư

Chính phủ báo cáo Ủy ban Thường vụ Quốc hội, Quốc hội xem xét, quyết định nhằm điều hành linh hoạt kinh tế vĩ mô, tăng cường khả năng hấp thụ vốn của nền kinh tế, cụ thể như sau:

(1) Cho phép cấp có thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư các dự án khởi công mới trong giai đoạn 2021-2025 được dự kiến bố trí từ nguồn tăng thu ngân sách trung ương năm 2022; số vốn NSNN còn thiếu theo tổng mức đầu tư được duyệt sẽ được tiếp tục bố trí khi có điều kiện trong các năm 2024-2025 hoặc trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2026-2030, áp dụng cho 06 dự án của, Bộ Giao thông vận tải, Ninh Bình, Thái Bình, Bình Phước, Bình Dương, thành phố Cần Thơ.

(Phụ lục số 5 kèm theo)

(2) Cho phép các dự án do địa phương quản lý đã có trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025 được điều chỉnh quyết định chủ trương đầu tư, quyết định đầu tư tương ứng với số vốn ngân sách trung ương bố trí tăng thêm cho dự án, áp dụng cho 05 dự án của tỉnh Lạng Sơn, Sơn La, Thừa Thiên Huế, Bắc Kạn, Quảng Ngãi.

(Phụ lục số 6 kèm theo)

(3) Cho phép giao kế hoạch từ nguồn tăng thu ngân sách trung ương năm 2022 cho các dự án khi các dự án được cấp có thẩm quyền phê duyệt chủ trương đầu tư và nguồn vốn này được thực hiện và giải ngân trong 03 năm từ 2023-2025, áp dụng cho 30 dự án và 01 nhiệm vụ của, Bộ Giao thông vận tải, Tuyên Quang, Lạng Sơn, Bắc Kạn, Sơn La, Hải Dương, Ninh Bình, Thái Bình, Quảng Trị, Thừa Thiên Huế, Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên, Khánh Hoà, Lâm Đồng, thành phố Hồ Chí Minh, Bình Dương, Bình Phước, Tây Ninh, Vĩnh Long, thành phố Cần Thơ.

(Phụ lục số 7 kèm theo)

(4) Cho phép bố trí vốn cho Ủy ban nhân dân tỉnh Nghệ An để thực hiện thanh toán kinh phí đền bù, giải phóng mặt bằng (bao gồm cả phần chậm trả) của dự án nâng cấp, mở rộng quốc lộ 1 đoạn qua tỉnh Nghệ An, áp dụng cho 01 nhiệm vụ bố trí cho tỉnh Nghệ An.

(Phụ lục số 8 kèm theo)

VII. KIẾN NGHỊ

Bộ Kế hoạch và Đầu tư 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) Dự thảo Tờ trình của Chính phủ trình Quốc hội.
- (2) Dự thảo Nghị quyết Quốc hội kèm theo Danh mục dự án;
- (3) Báo cáo rà soát văn bản quy phạm pháp luật;
- (4) Báo cáo đánh giá tác động chính sách;
- (5) Báo cáo đánh giá thực trạng quan hệ xã hội;
- (6) 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;
- (7) Báo cáo giải trình, tiếp thu ý kiến Thành viên Chính phủ;
- (8) Báo cáo thẩm định Dự thảo Nghị quyết của Bộ Tư pháp;
- (9) Báo cáo giải trình, tiếp thu ý kiến thẩm định Dự thảo Nghị quyết của Bộ Tư pháp;
- (10) Nghị quyết của Chính phủ thông qua Dự thảo Nghị quyết của Quốc hội;

Trên đây là nội dung Tờ trình của Bộ Kế hoạch và Đầu tư 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, Bộ Kế hoạch và Đầu tư kính trình Chính phủ xem xét, cho ý kiến về dự thảo Tờ trình của Chính phủ và dự thảo Nghị quyết của Quốc hội để xem xét, thông qua tại Kỳ họp thứ 6, Quốc hội khóa XV theo quy trình thủ tục rút gọn, thông qua tại một kỳ họp./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Văn phòng Chính phủ;
- Các Bộ: GTVT, TC, TP, TN&MT, XD, CA, QP;
- Các Cục, Vụ: QLĐT, THKTQD, KTĐPLT, PC;
- Lưu: VT, PTHT&ĐT. (L.H)



**KT. BỘ TRƯỞNG
THƯ TRƯỞNG**

Trần Duy Đông

PHỤ LỤC 1

DANH MỤC CÁC DỰ ÁN CÓ NHU CẦU ÁP DỤNG THÍ ĐIỂM CHÍNH SÁCH VỀ TỶ LỆ VỐN NHÀ NƯỚC TRONG DỰ ÁN PPP (CHÍNH SÁCH 01)

Đơn vị: triệu đồng

TT	Dự án	Thời gian khởi công - hoàn thành	Địa điểm xây dựng	Dự kiến tổng mức đầu tư dự án				Tỷ lệ NSNN/ Tổng mức đầu tư	Dự kiến nguồn vốn trong giai đoạn 2021 - 2025			Cơ quan chủ quản	Thực trạng, kiến nghị áp dụng chính sách và nguồn vốn	Ghi chú	Số công văn đề xuất của Tỉnh	
				Tổng số các nguồn vốn	Vốn Nhà đầu tư	Tổng số NSNN	Trong đó:		Tổng số NSNN	Trong đó						
							Trong đó:			NSTW	NSDP					
							NSTW									NSDP
CÁC DỰ ÁN CÓ NHU CẦU NHƯNG CHƯA ĐÁP ỨNG NGUYÊN TẮC																
1	Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ ven biển tỉnh Thái Bình	2019-2023	Thái Bình	3.872.000	1.290.538	2.581.462						UBND tỉnh Thái Bình	<p>1. Chủ trương đầu tư được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt năm 2018, Hợp đồng BOT ký trước khi Luật Đầu tư PPP có hiệu lực, vốn nhà nước tham gia dự án chiếm 66,67%, vốn BOT 33,33%; trong quá trình thực hiện dự án do ảnh hưởng của đại dịch Covid-19, giá cả các nguyên vật liệu có sự tăng đột biến dẫn đến cần phải điều chỉnh tăng tổng mức đầu tư của dự án; để đảm bảo tính khả thi của phương án tài chính, phân vốn nhà nước tham gia dự án cần điều chỉnh tăng thêm khoảng 1.000 tỷ đồng, chiếm trên 70% tổng mức đầu tư điều chỉnh. Luật PPP hiện nay chưa quy định cụ thể đối với trường hợp này;</p> <p>2. Đề nghị cho phép không áp dụng tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án (theo quy định tại khoản 2 Điều 69 Luật PPP)</p> <p>3. Tạo điều kiện bố trí hỗ trợ bổ sung vốn nhà nước cho dự án từ nguồn ngân sách Trung ương.</p>	Chưa rõ nguồn vốn NSTW để bố trí cho phần tăng thêm	2392/UBND-CTXĐGT ngày 19/7/2023	
2	Dự án Đường bộ cao tốc Quy Nhơn - Pleiku	-	Bình Định, Gia Lai	44.200.000	15.470.000	28.730.000						Tại thông báo số 173/TB-VPCP ngày 15/6/2022, UBND tỉnh Gia Lai mới được giao nghiên cứu Dự án PPP	<p>1. Qua thời gian phối hợp nghiên cứu, các Sở, ban ngành của hai tỉnh Gia Lai, Bình Định và đơn vị quan tâm nghiên cứu đề xuất dự án (Công ty CP Hạ tầng và Bất động sản Việt Nam) đã cơ bản thống nhất về quy mô, hướng tuyến, chiều dài tuyến.</p> <p>2. Tỉnh đề xuất áp dụng tỷ lệ vốn nhà nước là 65%</p> <p>3. Tỉnh đang phối hợp với SCIC triển khai các thủ tục nghiên cứu đầu tư dự án và trao đổi thống nhất với tỉnh Bình Định về phương án và khả năng tham gia của SCIC</p>	<p>1. Dự án đã có trong quy hoạch mạng lưới đường bộ cao tốc thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021, tuy nhiên có tiến trình đầu tư sau năm 2030</p> <p>2. Tỉnh chưa nêu rõ phương án đầu tư, nguồn vốn đầu tư từ NSTW và NSNN do dự án đang được trong quá trình nghiên cứu.</p>	1997/SKHĐT-ĐTĐ&GSĐT ngày 14/7/2023 của tỉnh Gia Lai; 4849/UBND-KT ngày 12/7/2023 của UBND tỉnh Bình Định	
3	Dự án Đầu tư xây dựng đường Vành đai 4 thành phố Hồ Chí Minh đoạn qua địa bàn tỉnh Long An	2025-2028	Long An, thành phố Hồ Chí Minh	45.816.000	19.897.000	25.919.000	21.077.000	4.842.000				UBND tỉnh Long An	<p>1. Tỉnh đang hoàn thiện hồ sơ báo cáo nghiên cứu tiền khả thi.</p> <p>2. Tỷ lệ vốn góp của Nhà nước tham gia vào dự án là 56,57% tổng mức đầu tư. Như vậy tỷ lệ vốn đóng góp ngân sách nhà nước > 50% TMDT là chưa phù hợp theo quy định tại Điều 69 của Luật PPP.</p> <p>3. Tỉnh có cam kết về nguồn vốn NSDP là 2.341,9 tỷ đồng, đề nghị NSTW hỗ trợ 21.077 tỷ đồng</p>	Chưa rõ về nguồn vốn NSTW.	3161/SKHĐT-TH ngày 14/7/2023 (đã có văn bản ủy quyền của UBND tỉnh)	

TT	Dự án	Thời gian khởi công - hoàn thành	Địa điểm xây dựng	Dự kiến tổng mức đầu tư dự án				Tỷ lệ NSNN/ Tổng mức đầu tư	Dự kiến nguồn vốn trong giai đoạn 2021 - 2025			Cơ quan chủ quản	Thực trạng, kiến nghị áp dụng chính sách và nguồn vốn	Ghi chú	Số công văn đề xuất của Tỉnh	
				Tổng số các nguồn vốn	Vốn Nhà đầu tư	Tổng số NSNN	Trong đó:		Tổng số NSNN	Trong đó						
							NSTW			NSDP	NSTW					NSDP
4	Dự án cao tốc Quảng Ngãi - Kon Tum (giai đoạn 1: Quảng Ngãi - Măng Đen)	2024-2030	Quảng Ngãi, Kon Tum	22.900.000	10.900.000	12.000.000	10.500.000	1.500.000				Thủ tướng Chính phủ chưa giao Quảng Ngãi là cơ quan có thẩm quyền	1. Dự án chưa trong quy hoạch mạng lưới đường bộ cao tốc thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021. 2. Các tỉnh đã có cam kết về nguồn vốn NSDP để GPMB trên địa bàn mỗi tỉnh. Tuy nhiên, chưa rõ nguồn vốn từ NSTW	2204/UBND-HTKT ngày 13/7/2023 của Kon Tum; 3358/UBND-KTN của Quảng Ngãi		
5	Dự án đường bộ cao tốc Cam Lộ - Lao Bảo theo phương thức PPP	2024-2029	Quảng Trị	7.938.000	3.969.000	3.969.000	3.169.000	800.000				UBND tỉnh Quảng Trị	1. Hiện nay, UBND tỉnh Quảng Trị đã chấp thuận cho Công ty TNHH Tập đoàn Sơn Hải (Tập đoàn Sơn Hải) là Nhà đầu tư lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án. 2. Dự án đang gặp khó khăn trong quá trình tìm kiếm nguồn vốn, xác định phương án đầu tư. Đề nghị hỗ trợ ngân sách nhà nước để làm cơ sở triển khai các bước tiếp theo. 3. Tỉnh đang làm việc với ĐSQ Nhật Bản để vay 100% ODA cho Dự án tuy nhiên gặp khó khăn do hạn mức vay lại của tỉnh còn thấp. 4. UBND tỉnh sẽ báo cáo cấp có thẩm quyền bố trí phần vốn ngân sách địa phương để tham gia vào dự án (nếu có) đảm bảo theo đúng quy định. 5. Việc áp dụng các cơ chế, chính sách đặc thù như tăng tỷ lệ phần vốn nhà nước tham gia vào dự án PPP và sử dụng linh hoạt ngân sách nhà nước trong quá trình đầu tư xây dựng các dự án PPP sẽ tạo thuận lợi, tăng tính khả thi của Dự án; thu hút được nhiều nhà đầu tư	1. Dự án có phần tham gia của Nhà nước chưa vượt 50%. 2. Đối với Tỉnh đề nghị từ nguồn tăng thu năm 2022 bố trí vốn đầu tư công từ nguồn vốn ngân sách nhà nước tham gia dự án là 3.169 tỷ đồng nhưng NSTW chưa có khả năng cân đối	1485/SGTVT-KHTC ngày 19/7/2023 của SGTVT Quảng Trị (theo đề xuất của BGTVT tại văn bản số 8003/BGTVT-KHĐT ngày 25/7/2023); 3923/UBND-KT ngày 04/8/2023	
6	Dự án Đầu tư xây dựng đường Vành đai 4 thành phố Hồ Chí Minh đoạn qua địa bàn tỉnh Đồng Nai (giai đoạn 1)	2025-2027	Đồng Nai	16.953.090	8.646.080	8.307.010		8.307.010				UBND tỉnh Đồng Nai	1. Tỉnh đang hoàn thiện hồ sơ báo cáo nghiên cứu tiền khả thi. 2. Địa phương báo cáo phần vốn NSDP rất lớn, gặp nhiều khó khăn trong việc cân đối nguồn vốn của tỉnh do đó chưa có cam kết về vốn NSDP. 3. Tỉnh đề nghị NSTW hỗ trợ 5.000 tỷ đồng để bồi thường GPMB, hỗ trợ tái định cư.	1. Dự án có phần tham gia của Nhà nước chưa vượt 50%. 2. Dự án chưa rõ về nguồn vốn NSTW.	7314/UBND-KTN ngày 20/7/2023	
7	Dự án Đầu tư mở rộng đường cao tốc Hòa Lạc - Hòa Bình	2024-2027	Hòa Bình, Hà Nội	8.228.000	4.311.000	3.917.000		3.917.000				UBND tỉnh Hòa Bình	1. Dự án đã được Thủ tướng Chính phủ giao UBND tỉnh Hòa Bình là cơ quan có thẩm quyền, đã có nhà đầu tư quan tâm và lập đề xuất dự án. UBND tỉnh Hòa Bình đã chấp thuận nhà đầu tư nghiên cứu, lập hồ sơ để xuất phương án đầu tư 2. Theo quy định tại Điều 69, Luật PPP, vốn ngân sách nhà nước tham gia vào dự án PPP không vượt quá 50% tổng mức đầu tư dự án. Trong bối cảnh kinh tế khó khăn, phương án tài chính của dự án là kém khả thi, không tạo lợi thế thu hút các nhà đầu tư mới. Phần vốn của nhà đầu tư dự án tăng cao cũng khiến thời gian thu phí kéo dài, làm giảm hiệu quả kinh tế - xã hội của dự án. 3. Ủy ban nhân dân tỉnh Hòa Bình đề xuất cho phép áp dụng các cơ chế, chính sách đặc thù tại Công văn số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 để thực hiện dự án.	1. Dự án có phần tham gia của Nhà nước chưa vượt 50%. 2. Dự án chưa rõ về nguồn vốn NSDP.	1135/UBND-KTN ngày 14/7/2023	

TT	Dự án	Thời gian khởi công - hoàn thành	Địa điểm xây dựng	Dự kiến tổng mức đầu tư dự án				Tỷ lệ NSNN/ Tổng mức đầu tư	Dự kiến nguồn vốn trong giai đoạn 2021 - 2025			Cơ quan chủ quản	Thực trạng, kiến nghị áp dụng chính sách và nguồn vốn	Ghi chú	Số công văn đề xuất của Tỉnh	
				Tổng số các nguồn vốn	Vốn Nhà đầu tư	Tổng số NSNN	Trong đó:		Tổng số NSNN	Trong đó						
							Trong đó:			NSTW	NSDP					
							NSTW									NSDP
8	Dự án đầu tư xây dựng cầu Tứ Liên và Dự án xây dựng cầu Trần Hưng Đạo		Hà Nội	-		-						UBND thành phố Hà Nội	<p>1. Theo Nghị quyết số 28/NQ-HĐND ngày 08/12/2021 của Hội đồng nhân dân Thành phố thì Dự án đầu tư xây dựng cầu Tứ Liên và Dự án đầu tư xây dựng cầu Trần Hưng Đạo được xác định là công trình trọng điểm của Thành phố dự kiến đầu tư giai đoạn 2021-2025 với hình thức đầu tư PPP, có sự tham gia của Ngân sách nhà nước.</p> <p>2. Khi nghiên cứu sơ bộ phương án đầu tư PPP gặp vướng mắc về tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP (Khoản 2 Điều 69 Luật PPP quy định tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP không quá 50% tổng mức đầu tư của dự án) dẫn tới 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.</p>	<p>1. Không đủ thông tin của dự án, dự án chưa được phê duyệt chủ trương đầu tư</p> <p>2. Dự án mới đang trong giai đoạn nghiên cứu đề xuất sơ bộ phương án đầu tư theo phương thức PPP, đề nghị áp dụng chính sách để huy động nguồn vốn NĐT thuận lợi hơn</p>	2411/UBND-ĐT ngày 02/8/2023 của UBND Hà Nội	
9	Dự án đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh đoạn qua tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu giai đoạn 1		Bà Rịa - Vũng Tàu	7.772.000	4.953.000	2.819.000						UBND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu	<p>1. Đã hoàn thành Báo cáo Nghiên cứu tiền khả thi dự án. UBND tỉnh đã thành lập Hội đồng thẩm định.</p> <p>2. Chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng hiện đang tính theo Bảng giá đất của nhà nước, khi triển khai thực hiện dự án, áp dụng theo giá đất cụ thể (giá thị trường) thì chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng dự án tăng, trường hợp vượt 50% tổng mức đầu tư dự án là vi phạm quy định tại khoản 2 Điều 69 Luật PPP.</p> <p>3. Kiến nghị điều chỉnh tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP (trên 50%) tùy thuộc vào thực tế từng dự án cụ thể để thu hút, huy động vốn đầu tư tư nhân tham gia đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.</p>	<p>1. Dự án đang nghiên cứu</p> <p>2. Nguồn vốn Dự án chưa xác định</p>	Văn bản số 10235/UBND-VP ngày 04/8/2023 của UBND tỉnh BGVT và số 3327/SGTVT-KHTC ngày 19/7/2023 (theo đề xuất của BGTVT tại văn bản số 8003/BGTVT-KHĐT ngày 25/7/2023)	

PHỤ LỤC 2

DANH MỤC CÁC DỰ ÁN ĐỀ NGHỊ ÁP DỤNG CHÍNH SÁCH VỀ GIAO THẨM QUYỀN CHO CÁC ĐỊA PHƯƠNG LÀM CƠ QUAN CHỦ QUẢN, SỬ DỤNG VỐN NGÂN SÁCH ĐỊA PHƯƠNG

ĐỀ ĐẦU TƯ CÁC DỰ ÁN QUỐC LỘ, CAO TỐC ĐI QUA CÁC ĐỊA PHƯƠNG (CHÍNH SÁCH 02)

Đơn vị: triệu đồng

TT	Dự án	Thời gian khởi công - hoàn thành	Địa điểm xây dựng	Dự kiến TMDT					Dự kiến nguồn vốn NSNN 2021 - 2025			Đề xuất địa phương làm cơ quan chủ quản	Thực trạng và kiến nghị của tỉnh	Số công văn đề xuất của Tỉnh
				Tổng số	Trong đó				Tổng số	Trong đó:				
					Vốn Nhà đầu tư	Vốn NSNN				NSTW	NSDP			
						Tổng số	NSTW	NSDP						
A CÁC DỰ ÁN ĐÁP ỨNG NGUYÊN TẮC														
1	Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ cao tốc Hòa Bình - Mộc Châu, đoạn qua tỉnh Sơn La	2023 - 2026	Sơn La, Hòa Bình	4.190.000		4.190.000	3.500.000	690.000	3.790.000	3.400.000	390.000	Sơn La	1. Giao tỉnh Sơn La làm cơ quan chủ quản dự án. 2. HĐND tỉnh đã có nghị quyết về căn đổi ngân sách địa phương tham gia thực hiện dự án, UBND tỉnh cam kết chỉ đạo, căn đổi đủ phần vốn ngân sách địa phương tham gia thực hiện dự án	Văn bản số 305/BC-UBND ngày 12/7/2023, số 2951/UBND-TH ngày 03/8/2023 của UBND tỉnh Sơn La số 7982/BGTVT-KHĐT ngày 25/7/2023 của Bộ GTVT
2	Xây dựng tuyến đường cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng, (đoạn qua tỉnh Ninh Bình).	2023-2027	Ninh Bình	6.865.000		6.865.000	4.865.000	2.000.000	4.400.000	3.000.000	1.400.000	Ninh Bình	1. Giao tỉnh Ninh Bình làm cơ quan chủ quản dự án 2. Hội đồng nhân dân tỉnh Ninh Bình đã thông qua Nghị quyết số 75/NQ-HĐND ngày 19/5/2023 về việc thống nhất chủ trương sử dụng vốn ngân sách tỉnh để thực hiện	Văn bản số 690/UBND-VP4 ngày 14/7/2023 của UBND tỉnh Ninh Bình và số 7982/BGTVT-KHĐT ngày 25/7/2023 của Bộ GTVT
3	Nâng cấp, mở rộng tuyến đường Quốc lộ 14G (đoạn từ QL14B đến trường Tiểu học Lâm Quang Thụ)	2024 - 2025	Đà Nẵng	50.000		50.000		50.000	50.000		50.000	Đà Nẵng	1. Giao Thành phố Đà Nẵng làm cơ quan chủ quản và cho phép sử dụng vốn ngân sách địa phương để thực hiện dự án 2. Dự án đang ở bước nghiên cứu lập chủ trương đầu tư	Văn bản số 3792/UBND-SKHĐT ngày 20/7/2023 của UBND Thành phố Đà Nẵng; 8003/BGTVT-KHĐT ngày 25/7/2023
4	Dự án đường cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Chơn Thành đoạn qua tỉnh Bình Phước (bồi thường, hỗ trợ, tái định cư)	2023-2026	Bình Phước	314.000		314.000	314.000		314.000	314.000		Bình Phước	Giao UBND tỉnh Bình Phước là cơ quan chủ quản dự án và cho phép sử dụng vốn ngân sách địa phương và vốn hỗ trợ từ NSTW để thực hiện dự án	Văn bản 7982/BGTVT-KHĐT ngày 25/7/2023 của Bộ Giao thông vận tải và văn bản số 3775/UBND-KT ngày 27/7/2023 của UBND tỉnh Bình Dương

TT	Dự án	Thời gian khởi công - hoàn thành	Địa điểm xây dựng	Dự kiến TMĐT					Dự kiến nguồn vốn NSNN 2021 - 2025			Đề xuất địa phương làm cơ quan chủ quản	Thực trạng và kiến nghị của tỉnh	Số công văn đề xuất của Tỉnh
				Tổng số	Vốn Nhà đầu tư	Trong đó			Tổng số	Trong đó:				
						Tổng số	Vốn NSNN			NSTW	NSDP			
							NSTW	NSDP						
5	Dự án đầu tư xây dựng đường Hồ Chí Minh đoạn tránh phía Đông thành phố Buôn Ma Thuột, tỉnh Đắk Lắk (bổ sung kinh phí giải phóng mặt bằng trên địa bàn tỉnh Đắk Lắk)	2021 - 2024	Đắk Lắk	332.000		332.000		332.000	332.000		Đắk Lắk	<p>1. Dự án đã được Bộ Giao thông vận tải phê duyệt chủ trương đầu tư, phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi và phê duyệt điều chỉnh với chi phí bồi thường GPMB theo tổng mức đầu tư được duyệt là 394 tỷ đồng. Tuy nhiên, trong quá trình thực hiện, tổng chi phí bồi thường GPMB của dự án tính toán theo thực tế là 726 tỷ đồng, tăng thêm khoảng 332 tỷ đồng.</p> <p>2. Tỉnh đề nghị giao tỉnh Đắk Lắk làm cơ quan chủ quản thực hiện Dự án và được phép cân đối, sử dụng nguồn vốn đầu tư từ ngân sách địa phương và vốn hỗ trợ từ NSTW</p> <p>3. Phó Thủ tướng Chính phủ đã giao Bộ Giao thông vận tải khẩn trương rà soát các dự án trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025 của Bộ đã được phân bổ để đề xuất điều chỉnh, cân đối bổ sung vốn cho Dự án.</p>	Văn bản số 5434/UBND-TH ngày 27/6/2023 của UBND tỉnh Đắk Lắk; số 1832/SKHĐT-KN ngày 14/7/2023 của Sở KHĐT Đắk Lắk và số 7982/BGTVT-KHĐT ngày 25/7/2023 của Bộ Giao thông vận tải	
6	Dự án Cải tạo, mở rộng Quốc lộ 56 đoạn qua địa bàn tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu	2023-2026	Bà Rịa - Vũng Tàu	150.000		150.000	150.000				Bà Rịa - Vũng Tàu	Tỉnh dự kiến điều chỉnh kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025 để bổ sung cho Dự án, cam kết có văn bản gửi trước thời điểm trình	Văn bản số 10235/UBND-VP ngày 04/8/2023 của UBND tỉnh;	
7	Dự án: Nâng cấp mở rộng tuyến nối Cần Thơ - Hậu Giang (Quốc lộ 61C).	2023-2028	Hậu Giang	5.179.350		5.179.350	3.556.690	1.622.660	228.420	228.420	Hậu Giang	<p>1. Dự án nằm trong Danh mục các dự án phát triển bền vững vùng Đồng bằng sông Cửu Long thích ứng với biến đổi khí hậu được Chính phủ thông qua tại Nghị quyết số 108/NQ-CP ngày 18/7/2023.</p> <p>2. Đề nghị giao cho tỉnh Hậu Giang làm cơ quan chủ quản dự án</p>	Văn bản số 1051/UBND-NCTH ngày 14/7/2023 của UBND tỉnh Hậu Giang; 8003/BGTVT-KHĐT ngày 25/7/2023	
8	Dự án 03 cầu bắc qua sông Cần Giuộc, sông Vàm Cỏ Đông, sông Vàm Cỏ Tây (trên tuyến đường tỉnh 827E được quy hoạch là Quốc lộ 50B)	2023-2030	Long An	4.392.000		4.392.000	3.655.000	737.000	4.798.000	3.655.000	737.000	Long An	<p>1. Dự án nằm trong Danh mục các dự án phát triển bền vững vùng Đồng bằng sông Cửu Long thích ứng với biến đổi khí hậu được Chính phủ thông qua tại Nghị quyết số 108/NQ-CP ngày 18/7/2023.</p> <p>2. Đề nghị phân cấp cho tỉnh Long An làm cơ quan chủ quản dự án.</p>	Văn bản số 3525/SKHĐT-TH ngày 04/8/2023 của Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Long An và số 7054/UBND-KTTC ngày 04/8/2023

TT	Dự án	Thời gian khởi công - hoàn thành	Địa điểm xây dựng	Dự kiến TMĐT				Dự kiến nguồn vốn NSNN 2021 - 2025			Đề xuất địa phương làm cơ quan chủ quản	Thực trạng và kiến nghị của tỉnh	Số công văn đề xuất của Tỉnh	
				Tổng số	Vốn Nhà đầu tư	Trong đó		Tổng số	Trong đó:					
						Tổng số	NSTW		NSDP	NSTW				NSDP
9	Dự án: "Phát triển mạng lưới giao thông vùng Đồng bằng sông Cửu Long thích ứng với biến đổi khí hậu - Dự án 1: Nâng cấp, mở rộng QL61C, đoạn qua địa phận thành phố Cần Thơ và Đường kết nối quận Ô Môn, huyện Thới Lai, thành phố Cần Thơ với huyện Giồng Riềng, tỉnh Kiên Giang, đoạn qua địa phận thành phố Cần Thơ)	2024-2028	Cần Thơ	6.433.000		6.433.000	3.940.200	2.492.800	394.020	394.020	Cần Thơ	1. Dự án nằm trong Danh mục các dự án phát triển bền vững vùng Đồng bằng sông Cửu Long thích ứng với biến đổi khí hậu được Chính phủ thông qua tại Nghị quyết số 108/NQ-CP ngày 18/7/2023. 2. Đề nghị phân cấp cho Thành phố Cần Thơ làm cơ quan chủ quản dự án.	Tờ trình số 13/TTr-UBND ngày 20/02/2023 của UBND tỉnh Cần Thơ; số 2313/UBND-XĐĐT ngày 28/6/2023 của UBND Cần Thơ; số 1799/SKHĐT-KT ngày 13/7/2023 của Sở Kế hoạch và Đầu tư Thành phố Cần Thơ	
10	Dự án nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 91 (đoạn từ Km0 - Km7), thành phố Cần Thơ	2023-2027	Cần Thơ	7.193.000		7.193.000	7.193.000		3.235.000	3.235.000	Cần Thơ	1. Dự án được đang được đề xuất bố trí vốn từ nguồn tăng thu NSTW năm 2022. 2. Đề nghị phân cấp cho Thành phố Cần Thơ làm cơ quan chủ quản dự án	Văn bản số 554/UBND-XĐĐT ngày 23/02/2023 và 1015/UBND-XĐĐT ngày 29/03/2023, 1314/UBND-XĐĐT của UBND thành phố Cần Thơ	
B CÁC DỰ ÁN CÓ NHU CẦU NHƯNG CHƯA ĐÁP ỨNG NGUYÊN TẮC														
1	Dự án cao tốc Tuyên Quang - Hà Giang, đoạn Tân Quang đến cửa khẩu quốc tế Thanh Thủy, tỉnh Hà Giang.	2024-2029	Hà Giang	9.866.000		9.866.000					Hà Giang	1. Tỉnh Hà Giang đã được Thủ tướng Chính phủ cho giao làm cơ quan chủ quản Dự án cao tốc Tuyên Quang - Hà Giang (giai đoạn 1). Đoạn tiếp giáp tỉnh Tuyên Quang đến Tân Quang, sử dụng nguồn vốn đầu tư công (NSTW và NSDP) hiện nay đã hoàn thành các bước chuẩn bị đầu tư, đấu thầu thi công xây lắp, khi được giao làm chủ quản tỉnh đã chủ động trong quá trình triển khai thực hiện đáp ứng được kế hoạch tiến độ theo yêu cầu của Thủ tướng Chính phủ, đặc biệt chủ động trong công tác bồi thường giải phóng mặt bằng, hỗ trợ tái định cư. 2. Tỉnh Hà Giang cam kết bố trí nguồn vốn của địa phương để tham gia thực hiện dự án. Tuy nhiên chưa rõ nguồn vốn NSTW	1093/SGTVT-KHTC ngày 27/07/2023	

TT	Dự án	Thời gian khởi công - hoàn thành	Địa điểm xây dựng	Dự kiến TMĐT					Dự kiến nguồn vốn NSNN 2021 - 2025			Đề xuất địa phương làm cơ quan chủ quản	Thực trạng và kiến nghị của tỉnh	Số công văn đề xuất của Tỉnh
				Tổng số	Vốn Nhà đầu tư	Trong đó			Tổng số	Trong đó:				
						Tổng số	Vốn NSNN			NSTW	NSDP			
							NSTW	NSDP						
2	Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Tuyên Quang - Phú Thọ kết nối với cao tốc Nội Bài - Lào Cai	2021-2023	Tuyên Quang, Phú Thọ	3.753.000		3.753.000	2.900.000	853.000			Tuyên Quang	Dự án đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt chủ trương đầu tư tại Quyết định số 1768/QĐ-TTg ngày 06/12/2019; phê duyệt điều chỉnh chủ trương đầu tư tại Quyết định số 2275/QĐ-TTg ngày 31/12/2020, Quyết định số 426/QĐ-TTg ngày 06/4/2022 và Quyết định số 586/QĐ-TTg ngày 29/5/2023. Dự án đã được UBND tỉnh Tuyên Quang phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi. Hiện nay đang trong quá trình thực hiện	1408/SKH-QLĐT XD ngày 12/7/2023	
3	Dự án cao tốc Tuyên Quang - Há Giang (giai đoạn 1) - đoạn qua tỉnh Tuyên Quang	2023-2025	Tuyên Quang	6.800.000		6.800.000	4.497.170	2.302.830			Tuyên Quang	Dự án được Thủ tướng Chính phủ phân cấp cho UBND tỉnh Tuyên Quang làm cơ quan chủ quản đầu tư tại Quyết định số 17/2021/QĐ-TTg ngày 28/7/2022, theo đó Hội đồng nhân dân tỉnh Tuyên Quang đã phê duyệt chủ trương đầu tư tại Nghị quyết số 25/NQ-HĐND ngày 16/8/2022 và Nghị quyết số 45/NQ-HĐND ngày 09/12/2022. + Về dự án đầu tư: Dự án đã được Ủy ban nhân dân tỉnh Tuyên Quang phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi tại Quyết định số 1868/QĐ-UBND ngày 21/12/2022. Hiện, đang triển khai công tác giải phóng mặt bằng, thiết kế kỹ thuật, tổ chức đấu thầu, dự kiến khởi công trong tháng 7/2023.	1408/SKH-QLĐT XD ngày 12/7/2023	
4	Cải tạo nâng cấp tuyến Tỉnh lộ 153 (đoạn Bắc Ngám - Bắc Hà) và Tỉnh lộ 159 (đoạn Bắc Hà - Lũng Phình), tỉnh Lào Cai (quy hoạch nâng cấp lên Quốc lộ 4E)		Lào Cai								Lào Cai	1. Tỉnh Lào Cai cam kết bố trí đủ vốn ngân sách địa phương để tiến hành nâng cấp, cải tạo tuyến đường đáp ứng tiêu chuẩn quy hoạch và mở rộng đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế của địa phương 2. Tỉnh chưa cung cấp đủ thông tin	3635/UBND-XD ngày 27/07/2023; 3800/UBND-XD ngày 04/8/2023	
5	Dự án đầu tư xây dựng Quốc lộ 39 đoạn chỉnh tuyến tránh thị trấn Đông Hưng phía Tây, nối Quốc lộ 10 với Quốc lộ 39	2024-2026	Thái Bình	300.000		300.000	300.000				Thái Bình	1. Tỉnh đang giao cơ quan chuyên môn nghiên cứu, đề xuất chủ trương dự án. 2. Kiến nghị bố trí từ ngân sách trung ương để triển khai thực hiện dự án. Tuy nhiên chưa rõ nguồn vốn từ NSTW	2392/UBND-CTXDGT ngày 19/7/2023	

TT	Dự án	Thời gian khởi công - hoàn thành	Địa điểm xây dựng	Dự kiến TMĐT					Dự kiến nguồn vốn NSNN 2021 - 2025			Đề xuất địa phương làm cơ quan chủ quản	Thực trạng và kiến nghị của tỉnh	Số công văn đề xuất của Tỉnh	
				Tổng số	Vốn Nhà đầu tư	Trong đó			Tổng số	Trong đó:					
						Vốn NSNN		NSTW		NSDP	NSTW				NSDP
						Tổng số	NSTW								
6	Dự án mở rộng QL.2 đoạn từ Km19+425 đến Km26+575 (từ đường trục trạm KĐT mới Mê Linh đến Vĩnh Yên)	2024-2030	Vĩnh Phúc	3.000.000		3.000.000					Vĩnh Phúc	1. Việc đề xuất đầu tư mở rộng QL2 đoạn từ Km19+425-Km26+575 đã được Thủ tướng Chính phủ cho chủ trương, giao các Bộ, ngành nghiên cứu tại Văn bản số 1631/TTg-CN ngày 20/11/2020, theo hướng bản giao tuyến đường để địa phương quản lý, đầu tư theo quy định hiện hành. 2. Chưa triển khai đo vẽ tại QĐ 1454/QĐ-TTg vì chưa có tuyến tránh nên không được bản giao	5659/UBND-CN1 ngày 19/7/2023		
7	Dự án mở rộng QL.2C đoạn từ cầu Vĩnh Thịnh đến nút giao IC.5 (tuyến đường Vành đai 5 Vùng Thủ đô)	2026-2030	Vĩnh Phúc	5.000.000		5.000.000					Vĩnh Phúc	1. Tuyến quốc lộ 2C đoạn từ cầu Vĩnh Thịnh đến nút giao IC 5 trùng với đường Vành đai 5 vùng Thủ đô, hiện đang được khai thác với quy mô 2 - 4 làn xe; việc mở rộng phần mặt đường chính (giao thông đối ngoại) lên 6 làn xe thuộc trách nhiệm của Bộ GTVT; đầu tư phần đường gom hai bên theo Quy hoạch chung đô thị Vĩnh Phúc thuộc trách nhiệm của tỉnh Vĩnh Phúc 2. Chưa triển khai	5659/UBND-CN1 ngày 19/7/2023		
8	Dự án cao tốc Nội Bài - Bắc Ninh - Hạ Long đoạn từ đường vành đai 4 đến QL.18	2024-2030	Bắc Ninh								Bắc Ninh	1. Dự án ĐTXD tuyến cao tốc Bắc Ninh - Phả Lại, chiều dài khoảng 20km, được Thủ tướng Chính phủ cho phép đầu tư theo hình thức hợp đồng BT tại văn bản số 114/TTg-CN ngày 31/01/2020, UBND tỉnh Bắc Ninh là cơ quan có thẩm quyền. Tuy nhiên, Quốc hội ban hành Luật PPP đã bãi bỏ thực hiện hình thức hợp đồng BT. 2. UBND tỉnh Bắc Ninh có văn bản số 255/UBND-XDCB ngày 28/4/2022 trình Thủ tướng Chính phủ cho phép đầu tư đoạn Bắc Ninh - Phả Lại, chiều dài 10,3km, theo hình thức đầu tư công sử dụng vốn ngân sách địa phương và các nguồn vốn hợp pháp khác. 3. Đề nghị Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ chấp thuận hỗ trợ vốn ngân sách trung ương để đầu tư Dự án. Do đó, dự án chưa rõ nguồn vốn NSTW và NSDP	7982/BGTVT-KHĐT ngày 25/7/2023 của Bộ GTVT, 262/UBND-UBND-XDCB ngày 14/8/2023		

TT	Dự án	Thời gian khởi công - hoàn thành	Địa điểm xây dựng	Dự kiến TMDT				Dự kiến nguồn vốn NSNN 2021 - 2025			Đề xuất địa phương làm cơ quan chủ quản	Thực trạng và kiến nghị của tỉnh	Số công văn đề xuất của Tỉnh
				Tổng số	Vốn Nhà đầu tư	Trong đó		Tổng số	Trong đó:				
						Vốn NSNN			NSTW	NSDP			
						Tổng số	NSTW						
9	Tuyến đường giao thông sau Khu bến cảng Lạch Huyện	2024-2026	Hải Phòng	1.379.789		1.379.789				Hải Phòng	1. Tại văn bản tình báo cáo tuyến đường được Bộ Giao thông vận tải xác định là tuyến đường quốc lộ. Tuy nhiên, qua trao đổi với Bộ Giao thông vận tải, tuyến đường nêu trên không phải quốc lộ. 2. UBND thành phố Hải Phòng cam kết bố trí đủ nguồn vốn để hoàn thành Dự án khi được cấp có thẩm quyền giao đầu tư Dự án.	1772/UBND-GT ngày 24/7/2023	
10	Dự án đường cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng đoạn qua Thành phố Hải Phòng	2023-2028	Hải Phòng	1.697.000		1.697.000				Hải Phòng	1. Đoạn tuyến qua thành phố Hải Phòng dài 07km đã được Thủ tướng Chính phủ chỉ đạo Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng thực hiện nhiệm vụ chuẩn bị đầu tư để thực hiện bằng nguồn vốn đầu tư công. 2. Dự án không được UBND thành phố Hải Phòng đề xuất do đó chưa rõ nguồn vốn đầu tư từ NSTW, NSDP	7982/BGTVT-KHCT ngày 25/7/2023 của Bộ GTVT	
11	Xây dựng công trình cầu sông Giăng trên QL46C, huyện Thanh Chương, Nghệ An	2023-2025	Nghệ An	120.000		120.000	120.000			Nghệ An	1. Cầu treo sông Giăng nằm trên tuyến Quốc lộ 46C tại Km105+970 nối xã Thanh Liên và xã Phong Thịnh, huyện Thanh Chương, tỉnh Nghệ An, nơi tập trung đông dân cư, là tuyến đường gắn nhất kết nối với trung tâm huyện Thanh Chương. Cầu có chiều dài 120m, bề rộng cầu 3,65m, được khởi công xây dựng từ năm 1985 và hoàn thành đưa vào sử dụng năm 1987. Tình đề nghị xây dựng cầu mới thay thế 2. Tỉnh đang lập báo cáo đề xuất chủ trương đầu tư	5964/UBND-CN ngày 20/7/2023 của UBND Nghệ An	
12	Nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 26B, tỉnh Khánh Hòa	2024-2025	Khánh Hòa	740.000		740.000	620.000	120.000		Khánh Hòa	1. Thủ tướng Chính phủ giao Bộ GTVT và BKHĐT xem xét, bố trí nguồn vốn NSTW phù hợp. 2. Tỉnh Khánh Hòa cam kết bố trí 120 tỷ để GPMB tuy nhiên nguồn vốn NSTW chưa rõ	7261/UBND-XDND ngày 20/7/2023	
13	Quốc lộ 40b đoạn qua địa phận tỉnh Kon Tum		Kon Tum	1.400.000		1.400.000	1.050.000	350.000		Kon Tum	1. Dự án mới đang ở giai đoạn đề xuất, 2. Nếu được phép áp dụng chính sách đặc thù và được hỗ trợ từ ngân sách trung ương, Ủy ban nhân dân tỉnh Kon Tum cam kết bố trí phần kinh phí còn lại (khoảng 350 tỷ đồng, chiếm 25%) để triển khai thực hiện dự án. Tuy nhiên, chưa rõ nguồn NSTW	2204/UBND-HTKT ngày 13/7/2023	

TT	Dự án	Thời gian khởi công - hoàn thành	Địa điểm xây dựng	Dự kiến TMĐT					Dự kiến nguồn vốn NSNN 2021 - 2025			Đề xuất địa phương làm cơ quan chủ quản	Thực trạng và kiến nghị của tỉnh	Số công văn đề xuất của Tỉnh
				Tổng số	Trong đó			Tổng số	Trong đó:					
					Vốn Nhà đầu tư	Vốn NSNN			NSTW	NSDP				
						Tổng số	NSTW				NSDP			
14	Dự án đầu tư xây dựng công trình khôi phục, cải tạo QL20 đoạn qua Km0 - Km123 + 105,17 trên địa phận hai tỉnh Đồng Nai và Lâm Đồng theo hình thức hợp đồng BT	2023-2024	Lâm Đồng	760.000			192.000				Lâm Đồng	1. Dự án đầu tư XDCT khôi phục cải tạo QL20 đoạn Km0 - Km123+105,17 được Thủ tướng Chính phủ chấp thuận triển khai theo hình thức Hợp đồng BT, Bộ GTVT đã phê duyệt và ký Hợp đồng dự án với tổng số vốn 5.870 tỷ đồng, hoàn thành, đưa vào sử dụng tháng 4/2015. Tuyển tránh thành phố Bảo Lộc là hạng mục được Thủ tướng Chính phủ chấp thuận chủ trương bổ sung tại văn bản số 1009/TTg-KTN ngày 10/7/2015. Bộ GTVT phê duyệt bổ sung hợp đồng và Nhà đầu tư triển khai xây dựng từ tháng 2/2017. UBND tỉnh Lâm Đồng có văn bản cam kết "trường hợp không đủ vốn đầu tư, UBND tỉnh Lâm Đồng có trách nhiệm bố trí kinh phí phần vốn còn thiếu từ ngân sách tỉnh Lâm Đồng để thực hiện". 2. Đến nay, tỉnh không đề xuất và cam kết bố trí vốn cho dự án này	7982/BGTVT-KHCT ngày 25/7/2023 của Bộ GTVT; 8149/BGTVT-KHĐT ngày 03/8/2023; 74/BT20-KHKT ngày 03/8/2023 của Công ty BT 20	
15	Dự án cao tốc Dinh Bà - Cao Lãnh (thuộc tuyến cao tốc Hồng Ngự - Trà Vinh)	2025-2030	Đồng Tháp	17.400.000		17.400.000					Đồng Tháp	1. Theo quy hoạch mạng lưới giao thông đường bộ số 1454/QĐ-TTg, dự án có tiến trình đầu tư sau năm 2030. 2. Chưa triển khai, chưa rõ nguồn vốn NSTW và NSDP	06/UBND-ĐTQH ngày 17/7/2023	
16	Dự án đường Vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh đoạn qua tỉnh Đồng Nai	2023-2026	Đồng Nai	3.852.670		3.852.670	1.918.670	1.934.000			Đồng Nai	1. Dự án đã được phân cấp cho tỉnh Đồng Nai làm cơ quan chủ quản theo Nghị quyết số 57/2022/QH15 ngày 16/6/2022 của Quốc hội. Đã khởi công 18/6/2023. 2. Không có đề xuất kiến nghị	7314/UBND-KTN ngày 20/7/2023 của UBND tỉnh Đồng Nai (theo đề xuất của BGTVT tại văn bản số 8003/BGTVT-KHĐT ngày 25/7/2023)	
17	Dự án đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu giai đoạn 1 đoạn qua tỉnh Đồng Nai	2023-2026	Đồng Nai	6.012.350		6.012.350	3.412.350	2.600.000			Đồng Nai	1. Dự án đã được phân cấp cho tỉnh Đồng Nai làm cơ quan chủ quản theo Quyết định số 17/2022/QĐ-TTg ngày 28/7/2022. Đã khởi công 18/6/2023. 2. Không có đề xuất kiến nghị	7314/UBND-KTN ngày 20/7/2023 của UBND tỉnh Đồng Nai (theo đề xuất của BGTVT tại văn bản số 8003/BGTVT-KHĐT ngày 25/7/2023)	

TT	Dự án	Thời gian khởi công - hoàn thành	Địa điểm xây dựng	Dự kiến TMDT					Dự kiến nguồn vốn NSNN 2021 - 2025			Đề xuất địa phương làm cơ quan chủ quản	Thực trạng và kiến nghị của tỉnh	Số công văn đề xuất của Tỉnh
				Tổng số	Vốn Nhà đầu tư	Trong đó			Tổng số	Trong đó:				
						Tổng số	NSTW	NSDP		NSTW	NSDP			
18	Đầu tư nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 80 đoạn từ cầu Kênh B đến cầu Bà Hòn, tỉnh Kiên Giang	2023-2027	Kiên Giang	1.500.000		1.500.000						Kiên Giang	1.Đề nghị giao thẩm quyền về cho địa phương làm cơ quan chủ quản hiện đầu tư và được phép cân đối, sử dụng nguồn vốn đầu tư, từ ngân sách (bao gồm cả vốn địa phương và vốn hỗ trợ từ ngân sách trung ương) để thực hiện Dự án đầu tư theo quy hoạch được phê duyệt. 2. Dự án chưa triển khai chuẩn bị đầu tư, chưa rõ nguồn vốn đầu tư NSTW và NSDP	1412/UBND-KT ngày 28/7/2023
19	Cải tạo, nâng cấp tuyến Quốc lộ 61 đoạn từ Km88+774 (nút giao QL.63 thị trấn Minh Lương, Châu Thành) đến Km96+074 (nút giao Rạch Sỏi, QL.80, thành phố Rạch Giá), tỉnh Kiên Giang	2023-2025	Kiên Giang	150.000		150.000						Kiên Giang	1.Đề nghị giao thẩm quyền về cho địa phương làm cơ quan chủ quản hiện đầu tư và được phép cân đối, sử dụng nguồn vốn đầu tư, từ ngân sách (bao gồm cả vốn địa phương và vốn hỗ trợ từ ngân sách trung ương) để thực hiện Dự án đầu tư theo quy hoạch được phê duyệt. 2. Dự án chưa triển khai chuẩn bị đầu tư, chưa rõ nguồn vốn đầu tư NSTW và NSDP	1412/UBND-KT ngày 28/7/2023
20	Cải tạo, nâng cấp tuyến Quốc lộ 63 đoạn Km22 đến Km74 qua địa bàn các huyện An Biên, U Minh Thượng, Vĩnh Thuận tỉnh Kiên Giang	2024-2027	Kiên Giang	1.144.000		1.144.000						Kiên Giang	1.Đề nghị giao thẩm quyền về cho địa phương làm cơ quan chủ quản hiện đầu tư và được phép cân đối, sử dụng nguồn vốn đầu tư, từ ngân sách (bao gồm cả vốn địa phương và vốn hỗ trợ từ ngân sách trung ương) để thực hiện Dự án đầu tư theo quy hoạch được phê duyệt. 2. Dự án chưa triển khai chuẩn bị đầu tư, chưa rõ nguồn vốn đầu tư NSTW và NSDP	1412/UBND-KT ngày 28/7/2023
21	Cao tốc Hà Tiên - Rạch Giá	2024-2027	Kiên Giang	25.643.000		25.643.000						Kiên Giang	1.Đề nghị giao thẩm quyền về cho địa phương làm cơ quan chủ quản hiện đầu tư và được phép cân đối, sử dụng nguồn vốn đầu tư, từ ngân sách (bao gồm cả vốn địa phương và vốn hỗ trợ từ ngân sách trung ương) để thực hiện Dự án đầu tư theo quy hoạch được phê duyệt. 2. Dự án chưa triển khai chuẩn bị đầu tư, chưa rõ nguồn vốn đầu tư NSTW và NSDP	1412/UBND-KT ngày 28/7/2023

TT	Dự án	Thời gian khởi công - hoàn thành	Địa điểm xây dựng	Dự kiến TMDT				Dự kiến nguồn vốn NSNN 2021 - 2025			Đề xuất địa phương làm cơ quan chủ quản	Thực trạng và kiến nghị của tỉnh	Số công văn đề xuất của Tỉnh
				Tổng số	Vốn Nhà đầu tư	Trong đó		Tổng số	Trong đó:				
						Vốn NSNN			NSTW	NSDP			
						Tổng số	NSTW						
22	Dự án Trục giao thông đô thị Thành phố Hồ Chí Minh - Long An - Tiền Giang (Quốc lộ 50b Quy hoạch)		Tiền Giang, Long An									<p>1. Quốc lộ 50B đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch theo Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/09/2021. Hiện tại, tuyến đường đang được Thành phố Hồ Chí Minh kêu gọi đầu tư trong giai đoạn 2021-2025 và tỉnh Long An đang lập các thủ tục chuẩn bị đầu tư, bố trí vốn trong kế hoạch trung hạn 2021 - 2025. Đối với đoạn tuyến qua địa phận tỉnh Tiền Giang, đang trong quá trình lập quy hoạch, chưa triển khai.</p> <p>2. Đề xuất áp dụng cơ chế chính sách tại Điều 4 (thâm quyền đầu tư dự án quốc lộ, cao tốc đi qua các địa phương) và Điều 5 (dự án giao thông đường bộ qua nhiều địa phương) đối với đoạn tuyến qua địa bàn tỉnh Tiền Giang.</p> <p>3. Tỉnh không đề xuất nguồn vốn NSTW và NSDP</p>	1843/SKHĐT-ĐT,TD&GSĐT ngày 14/7/2023
23	Dự án Đường dẫn vào 03 cầu trên ĐT.827E (quy hoạch là Quốc lộ 50B)	2025-2028	Long An	9.600.000		9.600.000	4.800.000	4.800.000				<p>1. Kiến nghị giao UBND tỉnh Long An là cơ quan chủ quản thực hiện dự án Đường dẫn vào 03 cầu trên ĐT.827E (tuyến đường này được quy hoạch là Quốc lộ 50B theo Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ).</p> <p>2. Kiến nghị hỗ trợ vốn cho tỉnh Long An 50% tổng mức đầu tư dự án, tương đương 4.800 tỷ đồng, tỉnh Long An cam kết bố trí 50% còn lại và bắt đầu bố trí trong giai đoạn 2021-2025.</p> <p>3. Dự án chưa rõ nguồn vốn NSTW</p>	3525/SKHĐT-TH ngày 04/8/2023
24	Dự án Nâng cấp, mở rộng đường QL.14 đoạn Đông Xoài - Chợ Thành	2022-2025	Bình Phước	1.450.000		1.450.000		1.450.000				<p>Dự án được quyết định đầu tư tại Quyết định số 1456/QĐ-UBND ngày 15/8/2022, tổng mức đầu tư 1.450 tỷ đồng, vốn ngân sách tỉnh, thời gian thực hiện dự án 2022-2025</p>	2813/UBND-TH ngày 15/8/2023

TT	Dự án	Thời gian khởi công - hoàn thành	Địa điểm xây dựng	Dự kiến TMĐT				Dự kiến nguồn vốn NSNN 2021 - 2025			Đề xuất địa phương làm cơ quan chủ quản	Thực trạng và kiến nghị của tỉnh	Số công văn đề xuất của Tỉnh	
				Tổng số	Vốn Nhà đầu tư	Trong đó		Tổng số	Trong đó:					
						Tổng số	Vốn NSNN		NSTW	NSDP				
							NSTW							NSDP
25	Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Gò Dầu - Xa Mát (giai đoạn 1 thực hiện đoạn từ Gò Dầu đến Thành phố Tây Ninh) theo phương thức PPP	2025-2027	Tây Ninh	9.454.000			8.213.000	1.241.000			UBND tỉnh Tây Ninh	<p>1. Ủy ban nhân dân tỉnh đã có Văn bản số 1738/UBND-KT ngày 09/6/2023 chấp thuận cho Công ty Cổ phần Tập đoàn Mặt Trời (Tập đoàn Sun Group) lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án. Thời gian nộp hồ sơ đề xuất trước ngày 30/8/2023.</p> <p>2. Theo Khoản 4 và Khoản 9 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước, Khoản 3 Điều 48 Luật Giao thông đường bộ thì việc tỉnh sử dụng ngân sách tỉnh để đầu tư các dự án thuộc nhiệm vụ chi của NSTW là chưa phù hợp.</p>	2257/UBND-KT ngày 21/7/2023	

PHỤ LỤC 3

DANH MỤC CÁC DỰ ÁN ĐỀ NGHỊ ÁP DỤNG THÍ ĐIỂM CHÍNH SÁCH VỀ GIAO MỘT ĐỊA PHƯƠNG LÀM CƠ QUAN CHỦ QUẢN THỰC HIỆN 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 (CHÍNH SÁCH 03)

TT	Dự án	Thời gian khởi công - hoàn thành	Địa phương thuộc phạm vi dự án	Dự kiến TMBT				Dự kiến nguồn vốn NSNN 2021 - 2025			Đề xuất địa phương làm cơ quan chủ quản	Ghi chú	Số công văn đề xuất của Tỉnh	
				Tổng số	Vốn Nhà đầu tư	Trong đó:		Tổng số	Trong đó:					
						Tổng số	Vốn NSNN		NSTW	NSDP				
							Tổng số							NSTW
A CÁC DỰ ÁN ĐÁP ỨNG NGUYÊN TẮC														
1	Hầm đường bộ qua đèo Hoàng Liên kết nối thị xã Sa Pa, tỉnh Lào Cai với huyện Tam Đường, tỉnh Lai Châu	2023 - 2026	Lai Châu, Lào Cai	3.300.000		3.300.000	2.500.000	800.000	2.820.000	2.500.000	320.000	Lai Châu	Tình đề nghị cho phép sử dụng vốn thuộc dự án giao cho tỉnh Lai Châu làm cơ quan chủ quản để thực hiện hạng mục xây, lắp trên địa bàn tỉnh Lào Cai và cho tỉnh Lào Cai sử dụng NSDP để thực hiện giải phóng mặt bằng trên địa bàn tỉnh Lào Cai	Văn bản số 2600/UBND-KTN ngày 11/7/2023 của UBND Lai Châu và số 3635/UBND - XD ngày 27/7/2023 của UBND Lào Cai
2	Xây dựng tuyến đường thành phố Bắc Kạn - Hồ Ba Bể kết nối sang Na Hang, Tuyên Quang.	2022 - 2025	Bắc Kạn, Tuyên Quang	3.837.809		3.837.809	3.560.000	277.809	3.837.809	3.560.000	277.809	Bắc Kạn	Tình đề nghị cho phép sử dụng vốn NSNN đã bố trí cho dự án để thực hiện giải phóng mặt bằng, xây lắp trên địa bàn tỉnh Tuyên Quang	Văn bản số 4504/UBND-GTCNXD ngày 14/7/2023; 5021/UBND-GTCNXD ngày 04/8/2023 của UBND tỉnh Bắc Kạn
3	Dự án Đầu tư xây dựng cầu Kênh Vàng và đường dẫn hai đầu cầu, kết nối hai tỉnh Bắc Ninh và Hải Dương	2021 - 2025	Bắc Ninh, Hải Dương	1.590.000		1.590.000	900.000	690.000	1.590.000	900.000	690.000	Bắc Ninh	Cho phép giao UBND tỉnh Bắc Ninh là cơ quan chủ quản và sử dụng vốn ngân sách địa phương của tỉnh Hải Dương để GPMB diện tích thực hiện dự án thuộc địa phận tỉnh Hải Dương	- Văn bản số 230/UBND-XDCB của UBND tỉnh Bắc Ninh; - Văn bản số 2594/UBND-VP ngày 19/7/2023; 2019/SKHĐT-KTN ngày 03/8/2023 của UBND tỉnh Hải Dương
4	Cầu Quảng Đà và đường dẫn đầu cầu	2023 - 2026	Đà Nẵng, Quảng Nam	274.000		274.000		274.000	274.000		274.000	Đà Nẵng	Giao Đà Nẵng làm cơ quan chủ quản dự án. Sử dụng NSDP tỉnh Quảng Nam để GPMB trên địa bàn tỉnh Quảng Nam	Văn bản số 3792/UBND-SKHĐT ngày 20/7/2023 của UBND Thành phố Đà Nẵng

TT	Dự án	Thời gian khởi công - hoàn thành	Địa phương thuộc phạm vi dự án	Dự kiến TMBĐT					Dự kiến nguồn vốn NSNN 2021 - 2025			Đề xuất địa phương làm cơ quan chủ quản	Ghi chú	Số công văn đề xuất của Tỉnh
				Tổng số	Vốn Nhà đầu tư	Trong đó:			Tổng số	Trong đó:				
						Tổng số	Vốn NSNN			NSTW	NSDP			
							NSTW	NSDP						
5	Dự án xây dựng cầu Đinh Khao nối hai tỉnh Vĩnh Long và Bến Tre	2023-2027	Vĩnh Long, Bến Tre	3.200.000	1.100.000	2.100.000	1.600.000	500.000	2.100.000	1.600.000	500.000	Vĩnh Long	Cho phép tỉnh Vĩnh Long sử dụng vốn NSNN giao cho tỉnh Vĩnh Long để GPMB trên địa bàn tỉnh Bến Tre	4252/UBND-KTNV ngày 03/8/2023
6	Dự án mở rộng Đường tỉnh 879B từ cầu Gò Cái đến ranh Long An	2021-2024	Tiền Giang, Long An	257.844		257.844	180.000	77.844	257.844	180.000	77.844	Tiền Giang	Dự án đang triển khai thực hiện, đã được TTgCP giao kế hoạch đầu tư công trung hạn, hiện đang còn khoảng 700m trên địa bàn tỉnh Long An tỉnh đề nghị cho phép Tiền Giang làm cơ quan chủ quản, dùng vốn tỉnh Tiền Giang để thực hiện Dự án	Văn bản số 3194/UBND-TH ngày 26/6/2023 của UBND Tiền Giang và số 1843/SKHĐT-ĐT,TD&GSDT ngày 14/7/2023 của SKHĐT Tiền Giang
7	Dự án thành phần 4 thuộc dự án đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng giai đoạn 1 (bồi thường, hỗ trợ, tái định cư trên địa bàn tỉnh Hậu Giang)	2022 - 2027	Sóc Trăng, Hậu Giang	16.500		16.500		16.500	16.500		16.500	Hậu Giang	1. Dự án đang triển khai thi công trong dự án tổng thể cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng theo quyết định phân cấp của Thủ tướng Chính phủ. 2. Tỉnh đề nghị cho phép sử dụng NSDP của tỉnh Sóc Trăng (16,5 tỷ đồng) để GPMB trên địa bàn tỉnh Hậu Giang.	- Văn bản số 1804/UBND-XD ngày 12/7/2023 của Sóc Trăng - Văn bản số 1051/UBND-NCTH ngày 14/7/2023 của Hậu Giang; 8003/BGTVT-KHĐT ngày 03/8/2023

TT	Dự án	Thời gian khởi công - hoàn thành	Địa phương thuộc phạm vi dự án	Dự kiến TMĐT					Dự kiến nguồn vốn NSNN 2021 - 2025			Đề xuất địa phương làm cơ quan chủ quản	Ghi chú	Số công văn đề xuất của Tỉnh
				Tổng số	Trong đó:				Tổng số	Trong đó:				
					Vốn Nhà đầu tư	Vốn NSNN				NSTW	NSDP			
						Tổng số	Trong đó:							
				NSTW	NSDP									
8	Đầu tư xây dựng tuyến cao tốc Đồng Đăng (tỉnh Lạng Sơn) - Trà Lĩnh (Cao Bằng) theo hình thức đối tác công tư (giai đoạn 1)	2020-2025	Cao Bằng, Lạng Sơn	13.174.000	2.500.000	4.080.000	6.580.000	2.500.000	6.580.000	2.500.000	4.080.000	Cao Bằng	<p>1. Dự án đi qua 02 tỉnh (Cao Bằng, Lạng Sơn), Thủ tướng Chính phủ giao UBND tỉnh Cao Bằng là Cơ quan Nhà nước có thẩm quyền quyết định đầu tư, ký kết hợp đồng dự án với nhà đầu tư, dự án sử dụng nguồn vốn ngân sách nhà nước bao gồm cả vốn hỗ trợ từ ngân sách trung ương và nguồn vốn ngân sách địa phương để thực hiện dự án; trong quá trình thực hiện sẽ vướng mắc do trái với một số quy định tại Luật Ngân sách nhà nước; Luật Giao thông đường bộ).</p> <p>2. Tỉnh đề nghị có tháo gỡ vấn đề này</p>	Văn bản số 2105/UBND-TH ngày 07/8/2023 của UBND tỉnh Cao Bằng
B CÁC DỰ ÁN CÓ NHU CẦU NHƯNG CHƯA ĐÁP ỨNG NGUYÊN TẮC														
1	Xây dựng cầu Hải Lựu qua sông Lô kết nối tỉnh Vĩnh Phúc và Phú Thọ	2026-2030	Vĩnh Phúc, Phú Thọ	800.000								Vĩnh Phúc	<p>1. Công trình cầu Như Thụy và cầu Hải Lựu bắc qua sông Lô đi qua địa bàn hai tỉnh Vĩnh Phúc và Phú Thọ do vậy để phù hợp với quy định của Luật Ngân sách nhà nước và Luật Đầu tư công thì phần cầu được chia theo địa giới hành chính và trách nhiệm đầu tư thuộc về hai địa phương. Việc thực hiện dự án sẽ gặp nhiều khó khăn và khó đảm bảo tính đồng bộ.</p> <p>2. Dự án chưa chuẩn bị đầu tư, chưa rõ nguồn vốn NSTW và NSDP</p>	5659/UBND-CN1 ngày 19/7/2023

TT	Dự án	Thời gian khởi công - hoàn thành	Địa phương thuộc phạm vi dự án	Dự kiến TMDT				Dự kiến nguồn vốn NSNN 2021 - 2025			Đề xuất địa phương làm cơ quan chủ quản	Ghi chú	Số công văn đề xuất của Tỉnh
				Tổng số	Trong đó:			Tổng số	Trong đó:				
					Vốn Nhà đầu tư	Vốn NSNN			NSTW	NSDP			
						Tổng số	NSTW						
2	Xây dựng cầu Như Thụy qua sông Lô kết nối tỉnh Vĩnh Phúc và Phú Thọ	2026-2030	Vĩnh Phúc, Phú Thọ	700.000						Vĩnh Phúc	1. Công trình cầu Như Thụy và cầu Hải Lưu bắc qua sông Lô đi qua địa bàn hai tỉnh Vĩnh Phúc và Phú Thọ do vậy để phù hợp với quy định của Luật Ngân sách nhà nước và Luật Đầu tư công thì phần cầu được chia theo địa giới hành chính và trách nhiệm đầu tư thuộc về hai địa phương. Việc thực hiện dự án sẽ gặp nhiều khó khăn và khó đảm bảo tính đồng bộ. 2. Dự án chưa chuẩn bị đầu tư, chưa rõ nguồn vốn NSTW và NSDP	5659/UBND-CN1 ngày 19/7/2023	
3	Cầu và đường dẫn trên tuyến đường kết nối tại xã Mai Đình, huyện Hiệp Hòa, tỉnh Bắc Giang kết nối với xã Tam Giang, huyện Yên Phong, tỉnh Bắc Ninh	2026-2028	Bắc Giang; Bắc Ninh	600.000							1. Dự án chưa chuẩn bị đầu tư mới có biên bản ghi nhớ giữa hai tỉnh 2. Dự án chưa rõ năm KC - HT 3. Dự kiến nguồn vốn của dự án chưa có	207/UBND-KTN ngày 19/7/2023	
4	Dự án đầu tư xây dựng cầu Sa Cao và đường hai đầu cầu nối hai tỉnh Thái Bình và Nam Định	2024-2026	Thái Bình, Nam Định	1.200.000						Thái Bình	1. Dự án đang được giao cơ quan chuyên môn nghiên cứu, đề xuất chủ trương đầu tư dự án 2. Dự án chưa có chỉ rõ được nguồn vốn, cũng không có cam kết của địa phương về NSDP	2392/UBND-CTXDGT ngày 19/7/2023	
5	Dự án đầu tư xây dựng cầu An Đông vượt sông Luộc nối huyện Quỳnh Phụ, tỉnh Thái Bình và huyện Ninh Giang, tỉnh Hải Dương và đường 2 đầu cầu (đi qua địa bàn tỉnh Thái Bình và tỉnh Hải Dương)	2024-2026	Thái Bình, Hải Dương	900.000						Thái Bình	1. Dự án đang được giao cơ quan chuyên môn nghiên cứu, đề xuất chủ trương đầu tư dự án 2. Dự án chưa có chỉ rõ được nguồn vốn, cũng không có cam kết của địa phương về NSDP	2392/UBND-CTXDGT ngày 19/7/2023	

TT	Dự án	Thời gian khởi công - hoàn thành	Địa phương thuộc phạm vi dự án	Dự kiến TMBT				Dự kiến nguồn vốn NSNN 2021 - 2025			Đề xuất địa phương làm cơ quan chủ quản	Ghi chú	Số công văn đề xuất của Tỉnh	
				Tổng số	Vốn Nhà đầu tư	Trong đó:		Tổng số	Trong đó:					
						Tổng số	Vốn NSNN		NSTW	NSDP				
							NSTW							NSDP
6	Dự án Xây dựng tuyến đường kết nối đường Hồ Chí Minh với đường cao tốc Bắc - Nam phía Đông đoạn từ đường Hồ Chí Minh đến đường Đông - Tây tỉnh Ninh Bình	2023-2027	Ninh Bình, Hòa Bình	1.845.000							Ninh Bình	1. Dự án đi qua nhiều địa phương, đề nghị phân cấp cho 01 địa phương làm cơ quan chủ quản. 2. Dự án chưa được phê duyệt chủ trương, chưa rõ nguồn vốn, tỉnh cũng không cam kết sử dụng NSDP	777/UBND-VP4 ngày 02/8/2023	
7	Dự án đầu tư xây dựng công trình cầu Ngọc Hồi		Hưng Yên, Hà Nội								Hà Nội	1. UBND cấp tỉnh của một trong các địa phương có dự án giao thông đường bộ đi qua làm cơ quan chủ quản và cho phép HĐND cấp tỉnh có dự án đi qua thống nhất việc sử dụng ngân sách địa phương này hỗ trợ địa phương khác để đầu tư dự án. 2. Tỉnh Hưng Yên đề xuất Hà Nội là cơ quan chủ quản 3. Dự án chưa được phê duyệt chủ trương, chưa có nguồn vốn, thời gian rõ ràng	2411/UBND-ĐT ngày 02/8/2023 của UBND Hà Nội	
8	Đường giao thông kết nối huyện Krông Nô, tỉnh Đắk Nông với huyện Krông Ana, tỉnh Đắk Lắk	2023-2027	Đắk Nông, Đắk Lắk	320.000		320.000	320.000				Đắk Nông	1. Dự án đi qua 02 tỉnh Đắk Nông và tỉnh Đắk Lắk, đề xuất UBND cấp tỉnh của 01 trong 02 tỉnh làm cơ quan chủ quản 2. Đề nghị xem xét, hỗ trợ vốn NSTW cho dự án tuy nhiên hiện nay khả năng cân đối của NSTW là chưa rõ	Văn bản số 4166/UBND-KT ngày 21/7/2023 và số 1575/SKH-THQH ngày 25/7/2023 của SKHĐT Đắk Nông	

TT	Dự án	Thời gian khởi công - hoàn thành	Địa phương thuộc phạm vi dự án	Dự kiến TMBT				Dự kiến nguồn vốn NSNN 2021 - 2025			Đề xuất địa phương làm cơ quan chủ quản	Ghi chú	Số công văn đề xuất của Tỉnh	
				Tổng số	Vốn Nhà đầu tư	Trong đó:		Tổng số	Trong đó:					
						Tổng số	Vốn NSNN		NSTW	NSDP				
							NSTW							NSDP
9	Tuyến đường động lực Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Bảo Lâm (Lâm Đồng), kết nối liên vùng Nam Tây Nguyên với Nam Trung Bộ và Đông Nam Bộ.	2023-2027	Đắk Nông, Lâm Đồng	1.490.000		1.490.000	1.443.000	47.000			Đắk Nông	1. Dự án đi qua 02 tỉnh Đắk Nông và tỉnh Lâm Đồng, đề xuất UBND tỉnh Đắk Nông làm cơ quan chủ quản. 2. Đề nghị xem xét, hỗ trợ vốn NSTW cho dự án tuy nhiên hiện nay khả năng cân đối của NSTW là chưa rõ	Văn bản số 4166/UBND-KT ngày 21/7/2023 và số 1575/SKH-THQH ngày 25/7/2023 của SKHĐT Đắk Nông	
10	Dự án Hợp phần 3: Cầu Ô Môn bắc qua sông Hậu thuộc Dự án Phát triển bền vững thành phố Cần Thơ thích ứng biến đổi khí hậu (vay vốn JICA)	2025-2030	Đồng Tháp, Cần Thơ	9.187.540			9.187.540				Cần Thơ/Bộ Giao thông vận tải	1. Dự án do tỉnh Đồng Tháp đề xuất giao cho Cần Thơ là cơ quan chủ quản, tuy nhiên thành phố Cần Thơ kiến nghị giao cho Bộ Giao thông vận tải 2. Nguồn vốn NSTW chưa rõ	06/UBND-ĐTQH ngày 17/7/2023; 1799/SKHĐT-KT ngày 13/7/2023	
11	Dự án Trục giao thông đô thị Thành phố Hồ Chí Minh - Long An - Tiền Giang (Quốc lộ 50b Quy hoạch)										Tiền Giang	1. Quốc lộ 50B đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch theo Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/09/2021. Hiện tại, tuyến đường đang được Thành phố Hồ Chí Minh kêu gọi đầu tư trong giai đoạn 2021-2025 và tỉnh Long An đang lập các thủ tục chuẩn bị đầu tư, bố trí vốn trong kế hoạch trung hạn 2021 - 2025. Đối với đoạn tuyến qua địa phận tỉnh Tiền Giang, đang trong quá trình lập quy hoạch, chưa triển khai. 2. Tỉnh không đề xuất nguồn vốn NSTW và NSDP	1843/SKHĐT-ĐT,TD&GSDT ngày 14/7/2023	

PHỤ LỤC 4

DANH MỤC CÁC DỰ ÁN DỀ NGHỊ ÁP DỤNG THÍ ĐIỂM CHÍNH SÁCH VỀ KHAI THÁC KHOÁNG SẢN LÀM VẬT LIỆU XÂY DỰNG THÔNG THƯỜNG (CHÍNH SÁCH 04)

TT	Tên dự án	Thời gian khởi công - hoàn thành	Địa điểm xây dựng	Dự kiến TMDT					Dự kiến nguồn vốn NSNN 2021 - 2025			Đề xuất áp dụng cơ chế đặc thù trong khai thác khoáng sản	Ghi chú	Số công văn đề xuất của Tỉnh
				Tổng số	Vốn Nhà đầu tư	Tổng số NSNN	Trong đó		Tổng số NSNN	Trong đó				
							NSTW	NSDP		NSTW	NSDP			
A CÁC DỰ ÁN ĐÁP ỨNG NGUYÊN TẮC														
1	Xây dựng tuyến đường cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng đoạn qua tỉnh Nam Định và Thái Bình, theo phương thức PPP.	2023-2027	Nam Định, Thái Bình	18.823.480	9.511.480	9.312.000	6.206.000	3.106.000	9.312.000	6.206.000	3.106.000	Tỉnh Thái Bình đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư báo cáo Thủ tướng Chính phủ và các Bộ, ngành Trung ương cho phép Ủy ban nhân dân tỉnh được áp dụng cơ chế đặc thù trong việc khai thác các mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường phục vụ việc triển khai dự án.	Hiện nay dự án đã được HẾTĐLN thẩm định, đang hoàn thiện để trình Thủ tướng Chính phủ quyết định chủ trương đầu tư Dự án	54/TT-UBND ngày 22/5/2023; 74/BC-UBND ngày 28/7/2023; 2813/UBND-CTXDGT ngày 17/8/2023
2	Hầm đường bộ qua đèo Hoàng Liên kết nối thị xã Sa Pa, tỉnh Lào Cai với huyện Tam Đường, tỉnh Lai Châu	2023 - 2026	Tam Đường Lai Châu và Sa Pa, Lào Cai	3.300.000		3.300.000	2.500.000	800.000	2.820.000	2.500.000	320.000	Tỉnh Lai Châu kiến nghị cho phép UBND tỉnh Lai Châu được áp dụng cơ chế đặc thù trong khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường phục vụ thi công dự án như các dự án đường cao tốc được áp dụng cơ chế đặc thù khai thác khoáng sản theo quy định tại Nghị quyết số 133/NQ-CP ngày 19/10/2021 của Chính phủ.	Dự án đã được Hội đồng nhân dân tỉnh Lai Châu phê duyệt chủ trương đầu tư dự án tại Nghị quyết số 07/NQ-HĐND ngày 09/3/2023 và đang trình Thủ tướng Chính phủ bổ sung kế hoạch trung hạn nguồn NSTW giai đoạn 2021-2025.	Văn bản số 2600/UBND-KTN ngày 11/7/2023 của UBND Lai Châu
B CÁC DỰ ÁN CÓ NHU CẦU NHƯNG CHƯA ĐÁP ỨNG NGUYÊN TẮC														
1	Vành đai 4 thành phố HCM đoạn qua tỉnh Long An	2025-2028	Long An, thành phố HCM	48.140.000	19.897.000	28.243.000	25.419.000	2.824.000				Tỉnh Long An kiến nghị Trung ương cho phép trong 02 năm kể từ khi được Quốc hội thông qua chủ trương đầu tư, cho phép giai đoạn triển khai dự án, nhà thầu thi công không phải thực hiện thủ tục cấp giấy phép khai thác mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường nằm trong Hồ sơ khảo sát vật liệu xây dựng phục vụ dự án. Việc khai thác mỏ khoáng sản quy định tại điểm này được thực hiện đến khi hoàn thành dự án. Nhà thầu thi công có trách nhiệm thực hiện đánh giá tác động môi trường; chịu sự quản lý, giám sát đối với việc khai thác, sử dụng khoáng sản; nộp thuế, phí và thực hiện các nghĩa vụ bảo vệ, cải tạo, phục hồi môi trường theo quy định của pháp luật. UBND tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương nơi có dự án đi qua được khoanh định khu vực khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường là khu vực không đấu giá quyền khai thác khoáng sản.	1. UBND tỉnh Long An đang hoàn thiện hồ sơ báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án và kiến nghị một số cơ chế về tỷ lệ vốn nhà nước trong dự án PPP 2. Dự án chưa rõ nguồn vốn NSTW	3161/SKHĐT-TH ngày 14/7/2023; 3525/SKHĐT-TH ngày 04/8/2023 (có ủy quyền của tỉnh)
2	Dự án ĐTXD QL15D đoạn từ đường cao tốc Cam Lộ - La Sơn đến đường Hồ Chí Minh nhánh Tây	2025-2028	Quảng Trị	5.900.000	5.800.000	100.000		100.000				1. Tỉnh kiến nghị cơ chế khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường, đánh giá tác động môi trường	Dự án đang trong giai đoạn đề xuất, chưa có dự kiến về nguồn vốn mặc dù UBND tỉnh có cam kết về nguồn vốn NSDP	3923/UBND-KT ngày 04/8/2023

PHỤ LỤC 5

DANH MỤC DỰ ÁN ĐƯỢC QUYẾT ĐỊNH CHỦ TRƯỞNG ĐẦU TƯ CÁC DỰ ÁN MỚI TRONG GIAI ĐOẠN 2021-2025 VỚI MỨC VỐN DỰ KIẾN BỐ TRÍ TỪ NGUỒN TĂNG THU NSTW NĂM 2022; SỐ VỐN CÒN THIẾU SẼ ĐƯỢC BỐ TRÍ KHI CÓ ĐIỀU KIỆN HOẶC TRONG KẾ HOẠCH ĐẦU TƯ CÔNG TRUNG HẠN 2026-2030

Đơn vị: Triệu đồng

STT	Danh mục dự án	Dự kiến thời gian KC-HT	Dự kiến tổng mức đầu tư			Đề xuất bổ sung vốn từ nguồn tăng thu NSTW năm 2022	Dự kiến số vốn còn thiếu	Tỷ lệ số vốn còn thiếu so với số vốn NSTW cần bố trí	
			Tổng số (tất cả các nguồn vốn)	Trong đó:					
				NSTW	NSDP				Cam kết bố trí vốn của các bên liên quan (đối với các dự án PPP)
	Bộ Giao thông vận tải								
1	Mở rộng đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông đoạn Cao Bồ - Mai Sơn	2024-2026	2.000.000	2.000.000		1.200.000	800.000	40,00%	
	Ninh Bình								
2	Dự án xây dựng tuyến đường bộ cao tốc Ninh Bình - Hải phòng đoạn qua tỉnh Ninh Bình	2023-2026	6.865.000	4.865.000	2.000.000	3.000.000	1.865.000	38,34%	
	Thái Bình								
3	Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ cao tốc CT.08, đoạn Nam Định - Thái Bình	2024-2027	18.823.480	6.207.000	3.105.000	9.511.480	6.200.000	7.000	0,11%
	Bình Phước								
4	Xây dựng đường cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Thủ Dầu Một - Chơn Thành đoạn qua địa bàn tỉnh Bình Phước	2023-2026	1.474.000	1.160.000	314.000	1.000.000	160.000	13,79%	
	Bình Dương								
5	Dự án đường cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Thủ Dầu Một - Chơn Thành - Đoạn qua tỉnh Bình Dương	2023 - 2027	16.196.000	5.910.000	1.478.000	8.808.000	4.000.000	1.910.000	32,32%
	Thành phố Cần Thơ								
6	Dự án nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 91 (đoạn từ Km0 - Km7), thành phố Cần Thơ	2023-2027	7.193.000	7.193.000		3.235.000	3.958.000	55,03%	

PHỤ LỤC 6

DANH MỤC DỰ ÁN DO ĐỊA PHƯƠNG QUẢN LÝ ĐÃ CÓ TRONG KẾ HOẠCH ĐẦU TƯ CÔNG TRUNG HẠN GIAI ĐOẠN 2021-2025 ĐƯỢC ĐIỀU CHỈNH QUYẾT ĐỊNH CHỦ TRƯỞNG ĐẦU TƯ, QUYẾT ĐỊNH ĐẦU TƯ TƯƠNG ỨNG VỚI SỐ VỐN NSTW BỔ TRÍ TĂNG THÊM CHO DỰ ÁN

Đơn vị: Triệu đồng

STT	Danh mục dự án	Dự kiến thời gian KC-HT	Dự kiến tổng mức đầu tư				Đề xuất bổ sung vốn từ nguồn tăng thu NSTW năm 2022	Ghi chú và Văn bản đề xuất
			Tổng số (tất cả các nguồn vốn)	Trong đó:		Cam kết bổ trí vốn của các bên liên quan (đối với các dự án PPP)		
				NSTW	NSĐP			
1	2	4	5	6	7	8		
	TỔNG SỐ							
	Lạng Sơn		10.620.000	3.500.000	1.500.000		1.000.000	
1	Dự án tuyến cao tốc cửa khẩu Hữu Nghị - Chi Lăng theo hình thức BOT	2023-2025	10.620.000	3.500.000	1.500.000		1.000.000	Văn bản số 06/TTr-UBND ngày 10/02/2023 và 47/UBND-KT ngày 30/03/2023 của UBND tỉnh Lạng Sơn
	Sơn La		3.790.000	3.400.000	390.000		1.700.000	
2	Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường cao tốc Hòa Bình- Mộc Châu, đoạn tuyến thuộc địa bàn tỉnh Sơn La	2023- 2026	3.790.000	3.400.000	390.000		1.700.000	Văn bản số 729/UBND-TH ngày 10/3/2023; 135/BC-UBND ngày 30/03/2023 của UBND tỉnh Sơn La
	Thừa Thiên Huế		3.496.000	3.496.000			400.000	

STT	Danh mục dự án	Dự kiến thời gian KC-HT	Dự kiến tổng mức đầu tư				Đề xuất bổ sung vốn từ nguồn tăng thu NSTW năm 2022	Ghi chú và Văn bản đề xuất
			Tổng số (tất cả các nguồn vốn)	Trong đó:				
				NSTW	NSĐP	Cam kết bổ trí vốn của các bên liên quan (đối với các dự án PPP)		
3	Tuyến đường bộ ven biển đoạn qua tỉnh Thừa Thiên Huế và cầu qua cửa Thuận An (giai đoạn 1)	2021-2026	3.496.000	3.496.000			400.000	Văn bản số 1516/TTr-UBND ngày 24/02/2023 và 2766/TTr-UBND ngày 29/3/2023; 124/UBND-XDCB ngày 31/03/2023 của UBND tỉnh Thừa Thiên Huế
Bắc Kạn			3.837.809	3.560.000	277.809		1.000.000	
4	Dự án xây dựng tuyến đường thành phố Bắc Kạn - hồ Ba Bể kết nối sang Na Hang, Tuyên Quang	2022 - 2025	3.837.809	3.560.000	277.809		1.000.000	Văn bản 256/UBND-GTCNXD ngày 12/01/2023; 106/UBND-TH ngày 30/3/2023 của UBND tỉnh Bắc Kạn
Quảng Ngãi			3.500.000	3.000.000	500.000		800.000	
5	Dự án đường Hoàng Sa - Dốc Sỏi	2022-2027	3.500.000	3.000.000	500.000		800.000	Văn bản số 387/UBND-KTTH ngày 06/02/2023; 1298/UBND-KTTH ngày 29/3/2023 của UBND tỉnh Quảng Ngãi

PHỤ LỤC 7

DANH MỤC DỰ ÁN ĐƯỢC GIAO KẾ HOẠCH KHI CÓ CHỦ TRƯỞNG ĐẦU TƯ, ĐƯỢC PHÉP PHÂN BỐ VÀ GIẢI NGÂN TRONG 03 NĂM 2023-2025

Đơn vị: Triệu đồng

STT	Danh mục dự án	Dự kiến thời gian KC-HT	Dự kiến tổng mức đầu tư					Đề xuất bổ sung vốn từ nguồn tăng thu NSTW năm 2022	Văn bản đề xuất
			Tổng số (tất cả các nguồn vốn)	Trong đó:					
				NSTW	NSDP	Quỹ PTHĐS N của BV	Cam kết bố trí vốn của các bên liên quan (đối với các dự án PPP)		
1	2	4	5	6	7	8			
	TỔNG SỐ								
	TĂNG THU NGÂN SÁCH TRUNG ƯƠNG NĂM 2022		168.670.289	92.261.500	26.339.309	0	50.069.480	56.635.000	
A	TRUNG ƯƠNG		26.810.000	26.810.000	0	0	0	13.510.000	
	Bộ Giao thông vận tải		26.810.000	26.810.000				13.510.000	
	Hạ tầng giao thông		26.810.000	26.810.000	0		0	13.510.000	
1	Mở rộng cao tốc Bắc - Nam phía Đông đoạn La Sơn - Hòa Liên	2023-2025	3.011.000	3.011.000	0		0	3.011.000	Văn bản số 159/BGTVT-KHĐT ngày 31/3/2023 của Bộ Giao thông vận tải
2	Đầu tư tuyến nối cao tốc Nội Bài - Lào Cai với cao tốc Tuyên Quang - Phú Thọ	2023-2025	1.100.000	1.100.000	0		0	1.100.000	Văn bản số 159/BGTVT-KHĐT ngày 31/3/2023 của Bộ Giao thông vận tải
3	Đầu tư cao tốc Chợ Mới - Bắc Kạn	2023-2026	5.751.000	5.751.000				2.989.000	Văn bản số 159/BGTVT-KHĐT ngày 31/3/2023 của Bộ Giao thông vận tải
4	Nâng cấp, mở rộng một số cầu, hầm trên quốc lộ 1 (các cầu Xương Giang, Gianh, Quán Hàu và hầm Đèo Ngang)	2023-2025	2.000.000	2.000.000				2.000.000	Văn bản số 159/BGTVT-KHĐT ngày 31/3/2023 của Bộ Giao thông vận tải
5	Nâng cấp, cải tạo quốc lộ 24B đoạn Km23 - Km29	2023-2025	600.000	600.000				600.000	Văn bản số 159/BGTVT-KHĐT ngày 31/3/2023 của Bộ Giao thông vận tải

STT	Danh mục dự án	Dự kiến thời gian KC-HT	Dự kiến tổng mức đầu tư				Đề xuất bổ sung vốn từ nguồn tăng thu NSTW năm 2022	Văn bản đề xuất	
			Tổng số (tất cả các nguồn vốn)	Trong đó:					
				NSTW	NSDP	Quỹ PTHDS N của BV			Cam kết bổ trí vốn của các bên liên quan (đối với các dự án PPP)
6	Xây dựng công trình đường bộ cao tốc Cao Lãnh - An Hữu, giai đoạn 1	2023-2026	7.522.000	7.522.000			1.610.000	Văn bản số 8780/BGTVT-KHĐT ngày 10/8/2023 của Bộ Giao thông vận tải	
7	Mở rộng đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông đoạn Cao Bồ - Mai Sơn	2024-2026	2.000.000	2.000.000			1.200.000	Văn bản số 8780/BGTVT-KHĐT ngày 10/8/2023 của Bộ Giao thông vận tải	
8	Đường bộ cao tốc Mỹ Thuận - Cần Thơ	2021-2025	4.826.000	4.826.000			1.000.000	Văn bản số 8780/BGTVT-KHĐT ngày 10/8/2023 của Bộ Giao thông vận tải	
B	ĐỊA PHƯƠNG		141.860.289	65.451.500	26.339.309	0	50.069.480	43.125.000	
I	Đầu tư các tuyến cao tốc và quốc lộ		113.614.480	43.878.500	21.266.500	0	48.469.480	31.870.000	
	Lạng Sơn		10.620.000	3.500.000	1.500.000		5.620.000	1.000.000	
9	Dự án tuyến cao tốc cửa khẩu Hữu Nghị - Chi Lăng theo hình thức BOT	2023-2025	10.620.000	3.500.000	1.500.000		5.620.000	1.000.000	Văn bản số 06/TTr-UBND ngày 10/02/2023 và 47/UBND-KT ngày 30/03/2023 của UBND tỉnh Lạng Sơn
	Tuyên Quang		3.753.000	2.900.000	853.000			800.000	
10	Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Tuyên Quang - Phú Thọ kết nối với cao tốc Nội Bài - Lào Cai	2021-2023	3.753.000	2.900.000	853.000			800.000	Văn bản số 870/UBND-ĐTĐXD ngày 12/3/2023 và 1275/UBND-ĐTĐXD ngày 31/03/2023 của UBND tỉnh Tuyên Quang
	Sơn La		3.790.000	3.400.000	390.000			1.700.000	
11	Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường cao tốc Hòa Bình- Mộc Châu, đoạn tuyến thuộc địa bàn tỉnh Sơn La	2023-2026	3.790.000	3.400.000	390.000			1.700.000	Văn bản số 729/UBND-TH ngày 10/3/2023; 135/BC-UBND ngày 30/03/2023 của UBND tỉnh Sơn La
	Ninh Bình		6.865.000	4.865.000	2.000.000			3.000.000	

STT	Danh mục dự án	Dự kiến thời gian KC-HT	Dự kiến tổng mức đầu tư					Đề xuất bổ sung vốn từ nguồn tăng thu NSTW năm 2022	Văn bản đề xuất
			Tổng số (tất cả các nguồn vốn)	Trong đó:					
				NSTW	NSDP	Quỹ PTHDS N của BV	Cam kết bổ tri vốn của các bên liên quan (đối với các dự án PPP)		
12	Dự án xây dựng tuyến đường bộ cao tốc Ninh Bình - Hải phòng đoạn qua tỉnh Ninh Bình	2023-2026	6.865.000	4.865.000	2.000.000			3.000.000	Văn bản số 234/UBND-VP4 ngày 22/3/2023; 84/UBND-VP4 ngày 31/03/2023; 341/UBND-VP4 ngày 20/4/2023 và 375/UBND-VP4 ngày 28/4/2023 của UBND tỉnh Ninh Bình
	Thái Bình		18.823.480	6.207.000	3.105.000		9.511.480	6.200.000	
13	Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ cao tốc CT.08, đoạn Nam Định - Thái Bình	2024-2027	18.823.480	6.207.000	3.105.000		9.511.480	6.200.000	Văn bản số 134/BC-UBND ngày 15/12/2022 và 74/UBND-KT ngày 31/03/2023 của UBND tỉnh Thái Bình
	Cao tốc Thủ Dầu Một - Chơn Thành - Gia Nghĩa		43.210.000	17.606.500	4.025.500		21.578.000	13.770.000	
	Bình Phước		27.014.000	11.696.500	2.547.500		12.770.000	9.770.000	
14	Xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước)	2023-2026	25.540.000	10.536.500	2.233.500		12.770.000	8.770.000	Văn bản số 81/UBND-TH ngày 31/03/2023; 1264/UBND-TH ngày 17/4/2023; 38/TTr-UBND ngày 16/5/2023 và 148/BC-UBND ngày 16/5/2023 của UBND tỉnh Bình Phước
15	Xây dựng đường cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Thủ Dầu Một - Chơn Thành đoạn qua địa bàn tỉnh Bình Phước	2023-2026	1.474.000	1.160.000	314.000			1.000.000	Văn bản số 81/UBND-TH ngày 31/03/2023; 1264/UBND-TH ngày 17/4/2023 của UBND tỉnh Bình Phước
	Bình Dương		16.196.000	5.910.000	1.478.000		8.808.000	4.000.000	

STT	Danh mục dự án	Dự kiến thời gian KC-HT	Dự kiến tổng mức đầu tư				Cam kết bố trí vốn của các bên liên quan (đối với các dự án PPP)	Đề xuất bổ sung vốn từ nguồn tăng thu NSTW năm 2022	Văn bản đề xuất
			Tổng số (tất cả các nguồn vốn)	Trong đó:					
				NSTW	NSDP	Quỹ PTHDS N của BV			
16	Dự án đường cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh – Thủ Dầu Một – Chơn Thành - Đoạn qua tỉnh Bình Dương	2023 - 2027	16.196.000	5.910.000	1.478.000		8.808.000	4.000.000	Văn bản số 825/UBND-KT ngày 28/02/2023; 1025/UBND-KT ngày 10/3/2023 và 1512/UBND-KT ngày 31/03/2023 của UBND tỉnh Bình Dương
	Cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Mộc Bài		7.032.000	2.900.000	4.132.000		0	2.900.000	
	Thành phố Hồ Chí Minh		5.500.000	1.368.000	4.132.000		-	1.368.000	
17	Đầu tư xây dựng đường cao tốc TP. Hồ Chí Minh - Mộc Bài (Bồi thường, hỗ trợ và tái định cư cao tốc TP. Hồ Chí Minh - Mộc Bài đoạn qua Thành phố Hồ Chí Minh)	2024-2027	5.500.000	1.368.000	4.132.000			1.368.000	Văn bản số 961/UBND-DA ngày 17/03/2023 và 1506/UBND-DA ngày 15/4/2023, 1665/UBND-DA ngày 26/4/2023 của UBND thành phố HCM
	Tây Ninh		1.532.000	1.532.000	0			1.532.000	
18	Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc TP. Hồ Chí Minh - Mộc Bài (Bồi thường, hỗ trợ tái định cư dự án cao tốc TP. Hồ Chí Minh - Mộc Bài đoạn qua tỉnh Tây Ninh)	2023-2025	1.532.000	1.532.000				1.532.000	Văn bản số 59/UBND-KT ngày 3/4/2023, 1254/UBND-KT ngày 26/4/2023 của UBND tỉnh Tây Ninh
	Lâm Đồng		19.521.000	2.500.000	5.261.000		11.760.000	2.500.000	
19	Dự án đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc Bảo Lộc - Liên Khương, tỉnh Lâm Đồng theo phương thức đối tác công tư (giai đoạn 1)	2022-2027	19.521.000	2.500.000	5.261.000		11.760.000	2.500.000	Văn bản số 1085/TTr-UBND ngày 16/02/2023 và 52/UBND-TH ngày 31/03/2023 của UBND tỉnh Lâm Đồng

STT	Danh mục dự án	Dự kiến thời gian KC-HT	Dự kiến tổng mức đầu tư				Đề xuất bổ sung vốn từ nguồn tăng thu NSTW năm 2022	Văn bản đề xuất	
			Tổng số (tất cả các nguồn vốn)	Trong đó:					
				NSTW	NSDP	Quỹ PTHDS N của BV			Cam kết bổ trợ vốn của các bên liên quan (đối với các dự án PPP)
II	Các tuyến đường ven biển hình thành kết nối giao thông liên vùng, các nguồn lực mới để phát triển kinh tế - xã hội phù hợp với chiến lược quốc gia về kinh tế biển Việt Nam		7.228.000	4.000.000	3.228.000	-	-	2.400.000	
	Quảng Trị		600.000	600.000				600.000	
20	Dự án tuyến đường bộ ven biển đoạn tuyến qua khu vực cầu Cửa Tùng và Cửa Việt	2023-2024	600.000	600.000				600.000	Văn bản số 10/TTr-UBND ngày 02/3/2023; 66/BC-UBND ngày 31/03/2023 của UBND Quảng Trị
	Thừa Thiên Huế		2.400.000	2.000.000	400.000			400.000	
21	Tuyến đường bộ ven biển đoạn qua tỉnh Thừa Thiên Huế và cầu qua cửa Thuận An (giai đoạn 1)	2021-2026	2.400.000	2.000.000	400.000			400.000	Văn bản số 1516/TTr-UBND ngày 24/02/2023 và 2766/TTr-UBND ngày 29/3/2023; 124/UBND-XDCB ngày 31/03/2023 của UBND tỉnh Thừa Thiên Huế
	Phú Yên		2.228.000	800.000	1.428.000			800.000	
22	Dự án tuyến đường bộ ven biển tỉnh Phú Yên, đoạn kết nối huyện Tuy An- thành phố Tuy Hòa (giai đoạn 1)	2023-2027	2.228.000	800.000	1.428.000			800.000	Văn bản số 693/UBND-KT ngày 21/02/2023 và 1338/UBND-KT ngày 30/3/2023 của UBND tỉnh Phú Yên
	Khánh Hòa		2.000.000	600.000	1.400.000			600.000	
23	Tuyến đường ven biển từ xã Vạn Lương, huyện Vạn Ninh đi thị xã Ninh Hòa	2023-2027	2.000.000	600.000	1.400.000			600.000	Văn bản số 1068/UBND-KT ngày 10/02/2023 và 177/UBND-KT ngày 31/3/2023 của UBND tỉnh Khánh Hòa

STT	Danh mục dự án	Dự kiến thời gian KC-HT	Dự kiến tổng mức đầu tư				Đề xuất bổ sung vốn từ nguồn tăng thu NSTW năm 2022	Văn bản đề xuất	
			Tổng số (tất cả các nguồn vốn)	Trong đó:					
				NSTW	NSDP	Quỹ PTHDS N của BV			Cam kết bố trí vốn của các bên liên quan (đối với các dự án PPP)
III	Dự án kết nối đồng bộ giao thông với các khu công nghiệp, cảng hàng không, cảng biển, các dự án kết nối nội vùng		20.597.809	17.153.000	1.844.809	-	1.600.000	8.435.000	
	Bắc Kạn		3.837.809	3.560.000	277.809			1.000.000	
24	Dự án xây dựng tuyến đường thành phố Bắc Kạn - hồ Ba Bể kết nối sang Na Hang, Tuyên Quang	2022 - 2025	3.837.809	3.560.000	277.809			1.000.000	Văn bản 256/UBND-GTCNXD ngày 12/01/2023; 106/UBND-TH ngày 30/3/2023 của UBND tỉnh Bắc Kạn
	Hải Dương		1.867.000	1.000.000	867.000			1.000.000	
25	Dự án đầu tư xây dựng nút giao liên thông kết nối Quốc lộ 17B với Quốc lộ 5, đường sắt Hà Nội - Hải Phòng, tỉnh Hải Dương.	2023-2026	1.867.000	1.000.000	867.000			1.000.000	Văn bản số 390/UBND-VP ngày 16/02/2023 và 42/UBND-VP ngày 31/3/2023 của UBND tỉnh Hải Dương
	Bình Định		1.000.000	800.000	200.000			800.000	
26	Xây dựng tuyến đường nối từ Quốc lộ 19 đến Khu công nghiệp Becamex VSIP Bình Định kết nối với Cảng Quy Nhơn	2023-2025	1.000.000	800.000	200.000			800.000	453/UBND-KT ngày 06/02/2023; 77/UBND-TH.m ngày 31/3/2023
	Quảng Ngãi		3.500.000	3.000.000	500.000			800.000	
27	Dự án đường Hoàng Sa - Dốc Sỏi	2022-2027	3.500.000	3.000.000	500.000			800.000	Văn bản số 387/UBND-KTTH ngày 06/02/2023; 1298/UBND-KTTH ngày 29/3/2023 của UBND tỉnh Quảng Ngãi
	Vĩnh Long		3.200.000	1.600.000			1.600.000	1.600.000	
28	Dự án đầu tư xây dựng Cầu Đình Khao nối hai tỉnh Vĩnh Long và Bến Tre (PPP)	2023-2027	3.200.000	1.600.000			1.600.000	1.600.000	UBND tỉnh Vĩnh Long và Bến Tre tại văn bản số 01/TTr-LTVL-BT ngày 07/02/2023 và 64/TTr-UBND ngày 31/3/2023

STT	Danh mục dự án	Dự kiến thời gian KC-HT	Dự kiến tổng mức đầu tư				Cam kết bố trí vốn của các bên liên quan (đối với các dự án PPP)	Đề xuất bổ sung vốn từ nguồn tăng thu NSTW năm 2022	Văn bản đề xuất
			Tổng số (tất cả các nguồn vốn)	Trong đó:					
				NSTW	NSDP	Quỹ PTHĐSN của BV			
	Thành phố Cần Thơ		7.193.000	7.193.000			3.235.000		
29	Dự án nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 91 (đoạn từ Km0 - Km7), thành phố Cần Thơ	2023-2027	7.193.000	7.193.000			3.235.000	Văn bản số 554/UBND-XĐĐT Ngày 23/02/2023 và 1015/UBND-XĐĐT ngày 29/03/2023, 1314/UBND-XĐĐT của UBND thành phố Cần Thơ	
IV	Hỗ trợ đầu tư tuyến đường từ thị trấn Sơn Dương đi xã Tân Trào, huyện Sơn Dương, tỉnh Tuyên Quang		420.000	420.000			420.000		
30	Tuyến đường từ thị trấn Sơn Dương đi xã Tân Trào, huyện Sơn Dương, tỉnh Tuyên Quang.	2023-2025	420.000	420.000			420.000	Văn bản số 1229/UBND-ĐTĐXD ngày 29/03/2023 và 1275/UBND-ĐTĐXD ngày 31/03/2023 của UBND tỉnh Tuyên Quang	

PHỤ LỤC 8

BÓ TRÍ VỐN CHO TỈNH NGHỆ AN ĐỂ THỰC HIỆN THANH TOÁN ĐỀN BÙ, GIẢI PHÓNG MẶT BẰNG CỦA DỰ ÁN NÂNG CẤP, MỞ RỘNG QUỐC LỘ 1

Đơn vị: Triệu đồng

STT	Danh mục dự án	Dự kiến thời gian KC-HT	Dự kiến tổng mức đầu tư					Đề xuất bổ sung vốn từ nguồn tăng thu NSTW năm 2022	Văn bản đề xuất
			Tổng số (tất cả các nguồn vốn)	Trong đó:					
				NSTW	NSDP	Quỹ PTHĐSN của BV	Cam kết bố trí vốn của các bên liên quan (đối với các dự án PPP)		
1	2	4	5	6	7		8		
	Nhiệm vụ chi của NSTW								
	Tỉnh Nghệ An								
1	Giải quyết khiếu nại đền bù giải phóng mặt bằng các dự án mở rộng quốc lộ 1 đoạn qua Nghệ An		1.275.000	1.275.000				1.275.000	Văn bản số 159/BGTVT-KHĐT ngày 31/3/2023 của Bộ Giao thông vận tải



Kèm theo Tờ trình số 6950 /TTr-BKHĐT ngày 26/8/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư

BỘ KẾ HOẠCH VÀ ĐẦU TƯ

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

Hà Nội, ngày 26 tháng 8 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 GỖ MỘT SỐ CƠ CHẾ, CHÍNH SÁCH QUY ĐỊNH TẠI MỘT
SỐ LUẬT ĐỀ ĐẦU TƯ XÂY DỰNG ĐƯỜNG BỘ**

(Phục vụ công tác thẩm định của Bộ Tư pháp)

PHẦN I

VỀ SỰ CẦN THIẾT BAN HÀNH NGHỊ QUYẾT CỦA QUỐC HỘI

Có 17 cơ quan/Thành viên Chính phủ thống nhất với toàn bộ Tờ trình và dự thảo Nghị quyết và không có ý kiến gì thêm gồm: (1) Bộ Quốc phòng, (2) Bộ Khoa học và Công nghệ, (3) Bộ Thông tin và Truyền thông, (4) Bộ Xây dựng, (5) Ngân hàng Nhà nước Việt Nam, (6) Bộ Tài nguyên và Môi trường, (7) UBND tỉnh Cà Mau, (8) UBND tỉnh Nam Định, (9) UBND tỉnh Phú Thọ, (10) UBND tỉnh Ninh Thuận, (11) UBND tỉnh Lâm Đồng, (12) UBND tỉnh Kon Tum, (13) UBND tỉnh Lai Châu, (14) UBND tỉnh Thanh Hóa, (15) UBND tỉnh Hậu Giang, (16) UBND tỉnh Sóc Trăng; (17) UBND tỉnh Đồng Nai

Đồng thời, có 19 cơ quan thống nhất sự cần thiết/không có ý kiến phản đối về sự cần thiết ban hành Nghị quyết tại các văn bản góp ý của các cơ quan, đồng thời có ý kiến đề hoàn thiện Dự thảo.

TT	Cơ quan/Thành viên Chính phủ	Nội dung góp ý
1.	Bộ trưởng Bộ Quốc phòng	Nhất trí với nội dung dự thảo Tờ trình, Báo cáo và dự thảo Nghị quyết của Quốc hội.
2.	Bộ trưởng Bộ Công an	Cơ bản nhất trí với các nguyên tắc lập danh mục dự án giao thông đường bộ dự kiến áp dụng thí điểm. Để rõ ràng, thuận tiện áp dụng thống nhất, đề nghị bổ sung tiêu chí đối với các dự án được Bộ Giao thông vận tải và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương đề xuất.
3.	Bộ Giao thông vận tải	Bộ GTVT cơ bản thống nhất với nội dung dự thảo Tờ trình, 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.

TT	Cơ quan/Thành viên Chính phủ	Nội dung góp ý
4.	Ủy ban Dân tộc	Sau khi nghiên cứu, Ủy ban Dân tộc cơ bản nhất trí với nội dung, bố cục của dự thảo Tờ trình, Báo cáo, dự thảo Nghị quyết của Quốc hội về: (1) 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.
5.	UBND tỉnh Ninh Bình	Sau khi giao Sở Kế hoạch và Đầu tư rà soát, tham mưu, UBND tỉnh Ninh Bình nhất trí với dự thảo Tờ trình, 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.
6.	UBND tỉnh Trà Vinh	Về nội dung Dự thảo Tờ trình của 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, Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Trà Vinh thông nhất nội dung dự thảo về cơ chế thí điểm, chính sách.
7.	UBND tỉnh Tuyên Quang	Nhất trí với nội dung dự thảo Tờ trình, 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 đến đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ trong đó có Dự án cao tốc Tuyên Quang - Hà Giang (giai đoạn 1) - đoạn qua tỉnh Tuyên Quang.
8.	UBND tỉnh Hải Dương	Về các tiêu chí, nguyên tắc lựa chọn danh mục dự án thí điểm: Thống nhất với các tiêu chí, nguyên tắc lựa chọn danh mục dự án thí điểm nêu tại Báo cáo tóm tắt số 5894/BC-BKHĐT ngày 26/7/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về 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.
9.	UBND tỉnh Gia Lai	Sở Kế hoạch và Đầu tư thống nhất nội dung Dự thảo Tờ trình, 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 công trình đường bộ kèm theo Văn bản số 6090/BKHĐT-PTHTĐT ngày 31/7/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư nêu trên.
10.	UBND tỉnh Thái Bình	Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình cơ bản nhất trí với dự thảo Tờ trình và Nghị quyết của Quốc hội do Bộ Kế hoạch và Đầu tư dự thảo.
11.	UBND tỉnh Sơn La	UBND tỉnh Sơn La nhất trí với nội dung báo cáo, nội dung tờ trình và dự thảo Nghị quyết của Quốc hội.

TT	Cơ quan/Thành viên Chính phủ	Nội dung góp ý
12.	UBND tỉnh Bắc Kạn	Cơ bản nhất trí với các nội dung của dự thảo Tờ trình, 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 danh mục dự án do Bộ Kế hoạch và Đầu tư chủ trì soạn thảo.
13.	UBND tỉnh Lạng Sơn	UBND tỉnh Lạng Sơn nhất trí với nội dung dự thảo Tờ trình của Chính phủ và dự thảo Nghị quyết của Quốc hội do Bộ Kế hoạch và Đầu tư chủ trì soạn thảo.
14.	UBND tỉnh Lào Cai	Nhất trí với nội dung chính sách của dự thảo Nghị quyết của Quốc hội và danh mục dự án được lựa chọn.
15.	UBND tỉnh Long An	Sau khi nghiên cứu dự thảo Tờ trình và 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, Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Long An thống nhất với nội dung dự thảo.
16.	UBND tỉnh Quảng Trị	Về dự thảo Tờ trình, Nghị quyết của Quốc hội: UBND tỉnh Quảng Trị cơ bản thống nhất dự thảo Tờ trình, Nghị quyết nêu trên.
17.	UBND thành phố Hải Phòng	Cơ bản nhất trí với nội dung dự thảo Tờ trình và 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 danh mục dự án.
18.	UBND thành phố Đà Nẵng	Tại nội dung 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 đã tổng hợp danh mục dự án giao thông đường bộ áp dụng thí điểm theo nội dung đề xuất của thành phố Đà Nẵng tại Công văn số 3792/UBND-SKHĐT ngày 20/7/2023. Do vậy, căn cứ theo nội dung tham gia của Sở Giao thông Vận tải, Sở Kế hoạch và Đầu tư thành phố Đà Nẵng thống nhất với nội dung dự thảo về Tờ trình, Nghị quyết của Quốc hội.
19.	UBND tỉnh Bắc Ninh	Sau khi nghiên cứu nội dung văn bản và dự thảo kèm theo, UBND tỉnh Bắc Ninh cơ bản nhất trí với nội dung dự thảo Tờ trình, 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.

PHẦN II
CÁC Ý KIẾN GÓP Ý CHO DỰ THẢO

TT	Nội dung góp ý	Cơ quan	Tiếp thu, giải trình
I	DỰ THẢO TỜ TRÌNH		
1.	<p>Bổ sung điểm 2 mục I dự thảo Tờ trình của Chính phủ nội dung như sau: “Một số dự án đã ký hợp đồng trước ngày Luật PPP có hiệu lực, có tỷ lệ vốn Nhà nước tham gia dự án trên 50% tổng mức đầu tư, nay phải điều chỉnh tổng mức đầu tư do biến động giá nguyên vật liệu và tăng tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án mới bảo đảm phương án tài chính và thời gian thu hồi vốn”. Lý do:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Theo Quyết định số 348/QĐ-TTg ngày 28/3/2018 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ ven biển tỉnh Thái Bình (tổng mức đầu tư 3.872 tỷ đồng, tỷ lệ vốn nhà nước tham gia chiếm 66,7% tổng mức đầu tư) và theo Hợp đồng BOT ký ngày 13/02/2019 giữa Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình và Nhà đầu tư (trước ngày Luật PPP có hiệu lực), vốn nhà đầu tư tham gia dự án chiếm tỷ lệ 33,3% tổng mức đầu tư (bao gồm cả lãi vay) để thực hiện xây dựng cầu vượt sông Hồng; vốn nhà nước tham gia dự án chiếm tỷ lệ 66,7% tổng mức đầu tư (bao gồm cả lãi vay) để thực hiện giải phóng mặt bằng, xây dựng phần đường, các cầu còn lại của dự án và thanh toán chi phí do cơ quan nhà nước tổ chức thực hiện. - Trong quá trình triển khai thực hiện, do ảnh hưởng của các nguyên nhân khách quan, bất khả kháng như: Đại dịch Covid-19, chiến tranh Nga-Ukraina, khan hiếm nguyên vật liệu (cát) và giá cả các tăng cao; chi phí giải phóng mặt bằng thực tế lớn hơn so với dự kiến (khoảng 250 tỷ đồng), nên tổng mức đầu tư dự án tăng trên 10% so với tổng mức đầu tư đã được phê duyệt; ngày 09/12/2021, Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình có Tờ trình số 213/TTr-UBND đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư tổ chức thẩm định điều chỉnh chủ trương đầu tư Dự án (trong đó điều chỉnh tổng mức đầu tư từ 3.872 tỷ đồng lên 4.580 tỷ đồng và điều chỉnh tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án tăng từ 66,7% lên 71,8% tổng mức đầu tư) và ngày 28/7/2023 Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình đã có Báo cáo số 73/BC-UBND báo cáo giải trình các khó khăn, vướng mắc khi thực hiện thủ tục điều chỉnh chủ trương đầu tư Dự án đường ven biển tỉnh Thái Bình: Trong quá trình rà soát, giải trình hoàn thiện 	UBND tỉnh Thái Bình	Tiếp thu về việc hoàn thiện danh mục: Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã đưa dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ ven biển tỉnh Thái Bình vào Danh mục dự án thí điểm.

TT	Nội dung góp ý	Cơ quan	Tiếp thu, giải trình
	<p>hồ sơ điều chỉnh chủ trương đầu tư dự án, Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình và các cơ quan chức năng của tỉnh đã nhiều lần đàm phán với Nhà đầu tư về tỷ lệ các nguồn vốn tham gia dự án theo ý kiến của Bộ Tư pháp (không tăng tỷ lệ vốn nhà nước trong Dự án cao hơn tỷ lệ đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 348/QĐ-TTg). Tuy nhiên, Nhà đầu tư không nhất trí vì cho rằng Luật PPP không có điều khoản quy định là không được điều chỉnh tăng tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án đối với các dự án chuyên tiếp có tỷ lệ vốn lớn hơn 50% tổng mức đầu tư; việc tăng tổng mức đầu tư của dự án chủ yếu thuộc các hạng mục được thực hiện bằng nguồn vốn nhà nước tham gia dự án nên chi phí tăng thêm nhà nước phải bố trí bổ sung vốn để thực hiện; mặt khác, việc điều chỉnh tăng vốn của nhà đầu tư sẽ làm phá vỡ phương án tài chính của dự án. Đến nay, Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình và nhà đầu tư vẫn chưa có hướng giải quyết, ảnh hưởng đến tiến độ thực hiện.</p> <p>Do vậy, để giúp tỉnh Thái Bình sớm hoàn thiện hồ sơ điều chỉnh chủ trương đầu tư, trình phê duyệt, Ủy ban nhân dân tỉnh kính đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét điều chỉnh, bổ sung nội dung như đã nêu ở trên vào dự thảo Nghị quyết của Quốc hội, đồng thời bổ sung nội dung tương ứng vào điểm 2 mục I dự thảo Tờ trình của Chính phủ.</p>		
II	DỰ THẢO NGHỊ QUYẾT		
1	<i>Phạm vi điều chỉnh, đối tượng áp dụng (Điều 1, Điều 2)</i> Không có cơ quan, địa phương nào góp ý		
2	<i>Về tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án đầu tư theo phương thức đối tác công tư (Điều 3)</i>		

TT	Nội dung góp ý	Cơ quan	Tiếp thu, giải trình
1.	<p>Tại Điều 3 dự thảo Nghị quyết của Quốc hội ghi: “Đối với các dự án giao thông đường bộ, 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” Đề nghị xem xét điều chỉnh, bổ sung như sau:</p> <p>“- Đối với các dự án giao thông đường bộ mới, 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> <p>- Đối với các dự án giao thông đường bộ chuyển tiếp, đã ký Hợp đồng dự án trước ngày Luật PPP có hiệu lực, có tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án trên 50% tổng mức đầu tư, được phép điều chỉnh tỷ lệ vốn Nhà nước cao hơn tỷ lệ theo chủ trương đầu tư đã được phê duyệt.</p>	UBND tỉnh Thái Bình	<p>Không tiếp thu. Giữ nguyên như nội dung Tờ trình số 199/TTr-CP ngày 08/5/2023: “Đối với các dự án giao thông đường bộ, tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án đầu tư theo phương thức đối tác công tư không bao gồm chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ, tái định cư”.</p> <p>Trường hợp dự án cần sử dụng vốn nhà nước tham gia lớn, phương thức đầu tư PPP không có lợi thế so với các hình thức đầu tư khác, người quyết định chủ trương đầu tư cân nhắc lựa chọn phương thức đầu tư khác, do đó không cần khống chế mức trần, việc quyết định chủ trương đầu tư phụ thuộc vào phương án tài chính dự án, nguồn vốn ngân sách nhà nước và quyết định của cơ quan/người có thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư.</p>
3	Về phân cấp cơ quan chủ quản các dự án đầu tư đường bộ (Điều 4)		
1.	<p>Đối với quy định về giao thẩm quyền cho địa phương làm cơ quan chủ quản, sử dụng vốn ngân sách địa phương đầu tư các dự án giao thông (tại khoản 2 Điều 4 dự thảo Nghị quyết khác với khoản 9 Điều 9 Luật Ngân sách Nhà nước) và quy định giao cho một địa phương quyết định chủ trương đầu tư với các dự án liên kết vùng qua địa bàn hai tỉnh và hỗ trợ vốn cho địa phương khác (tại Điều 5 dự thảo Nghị quyết khác so với khoản 4 Điều 9 Luật Ngân sách Nhà nước): Đề nghị cơ quan chủ trì rà soát các luật để xem xét có cần thiết sửa đổi, bổ sung các quy định hiện hành về trách nhiệm, nội dung thực hiện cho phù hợp khi thay đổi chủ thể thực hiện. Đồng thời, nghiên cứu, bổ sung các quy định về kiểm tra, giám sát quá trình thực hiện và nguyên tắc áp dụng các nội dung thí điểm này bảo đảm chặt chẽ, tránh tiêu cực gây thất thoát, lãng phí tài sản nhà nước.</p>	Bộ trưởng Bộ Công an	<p>1. Bộ KHĐT ghi nhận và giải trình như sau: về việc rà soát các luật để xem xét có cần thiết sửa đổi, bổ sung các quy định hiện hành về trách nhiệm, nội dung thực hiện cho phù hợp khi thay đổi chủ thể thực hiện: Nội dung của các chính sách là phân cấp, phân quyền, chuyển đổi chủ thể từ Bộ GTVT sang địa phương và từ địa phương này sang địa phương khác. Quy trình thực hiện đầu tư dự án theo quy định hiện hành. Tại quyết định số 17/2022/QĐ-TTg, Thủ tướng Chính phủ đã phân cấp cho 14 Ủy</p>

TT	Nội dung góp ý	Cơ quan	Tiếp thu, giải trình
			<p>ban nhân dân cấp tỉnh thực hiện các dự án đường bộ cao tốc. Đến nay không có vướng mắc về trình tự, thủ tục đầu tư các dự án sau khi chuyển về địa phương.</p> <p>2. Về việc bổ sung các quy định về kiểm tra, giám sát quá trình thực hiện và nguyên tắc áp dụng các nội dung thí điểm này bảo đảm chặt chẽ, tránh tiêu cực gây thất thoát, lãng phí tài sản nhà nước: Tại khoản 2 Điều 6 Dự thảo Nghị quyết đã quy định: <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 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"</i>. Theo đó, việc thanh tra, kiểm tra vẫn được thực hiện theo quy định hiện hành.</p>
2.	<p>Đề nghị bổ sung Điểm c vào Khoản 4 Điều 4 Dự thảo Nghị quyết của Quốc Hội "c) Đường dây và trạm biến áp sau khi dự án hoàn thành cho ngành điện quản lý"</p> <p>Lý do: Dự án có hệ thống điện chiếu sáng, phải xây dựng đường dây và trạm biến áp. Theo quy định tại Điểm i, Khoản 2 Điều 39 của Luật Điện lực số 28/2004/QH11 ngày 03/12/2004 được sửa đổi tại Khoản 4, Điều 2 Luật số 24/2012/QH13 ngày 20/11/2012 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Điện lực "Đầu tư trạm điện, công tơ và đường dây dẫn điện đến công tơ cho bên mua, trừ trường hợp các bên có thỏa thuận khác, bảo đảm quyền lợi giữa các bên nhưng không trái với quy định của pháp luật với đơn vị truyền tải điện, đơn vị phân phối điện hoặc bên mua điện"; tại Điều 5 Nghị định 137/2013/NĐ-CP ngày 21/10/2013 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Điện lực và Luật</p>	UBND tỉnh Tuyên Quang	<p>Không tiếp thu,</p> <p>Lý do: Khoản 4 Điều 4 nêu về việc quản lý tài sản là công trình giao thông đường bộ, việc đầu tư các công trình khác phụ trợ trên tuyến theo quy định hiện hành.</p>

TT	Nội dung góp ý	Cơ quan	Tiếp thu, giải trình
	sửa đổi bổ sung một số điều của Luật Điện lực: “1. Đơn vị phát điện có trách nhiệm đầu tư xây dựng trạm cắt, trạm biến áp trong phạm vi quản lý của mình đồng bộ với trang thiết bị công nghệ phát điện để đấu nối với hệ thống điện, trừ trường hợp có thỏa thuận khác; 2. Đơn vị truyền tải điện, phân phối điện có trách nhiệm đầu tư xây dựng trạm biến áp, trạm cắt, trạm bù công suất phản kháng trong phạm vi quản lý của mình, trừ trường hợp có thỏa thuận khác”. Vì vậy, sau khi dự án hoàn thành đề nghị bàn giao phân đường dây và trạm biến áp cho ngành điện quản lý.		
4	Về các dự án liên kết vùng (Điều 5)		
1.	Tại khoản 1, Điều 5 dự thảo Nghị quyết của Quốc hội về việc “Thí điểm một số cơ chế, chính sách tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên tới đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ”, có câu: “Căn cứ các Nghị quyết của Hội đồng nhân dân cấp tỉnh, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh được thống nhất làm cơ quan chủ quản báo cáo Thủ tướng Chính phủ”, đề nghị thêm một số 1 từ: “các tỉnh, thực hiện dự án” và sửa thành: “Căn cứ các Nghị quyết của Hội đồng nhân dân cấp tỉnh, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh được các tỉnh thống nhất làm cơ quan chủ quản thực hiện dự án báo cáo Thủ tướng Chính phủ”, cho câu rõ nghĩa hơn.	Ủy ban Dân tộc	<p>- Không tiếp thu về việc “Căn cứ các Nghị quyết của của Hội đồng nhân dân cấp tỉnh, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh được các tỉnh...”. Lý do: không thể để các tỉnh mà chỉ là 01 tỉnh vì tỉnh này đã được Hội đồng nhân dân các tỉnh thống nhất giao làm cơ quan chủ quản thực hiện dự án.</p> <p>- Tiếp thu và hoàn thiện bổ sung thêm cụm từ thực hiện dự án tại đoạn: <i>Căn cứ các Nghị quyết của Hội đồng nhân dân cấp tỉnh, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh được thống nhất làm cơ quan chủ quản thực hiện dự án báo cáo Thủ tướng Chính phủ</i>”.</p>
2.	Tại khoản 3 Điều 5 của dự thảo Nghị quyết đề nghị xem xét chỉnh sửa 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 (bao gồm cả vốn hỗ trợ từ ngân sách Trung ương nếu có) hỗ trợ địa phương khác để đầu tư dự án”.	UBND tỉnh Bắc Kạn	<p>Tiếp thu.</p> <p>Bộ KHĐT đã 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 (bao gồm cả vốn hỗ trợ từ ngân sách Trung ương nếu có) hỗ trợ địa phương khác để đầu tư dự án...”</i>.</p>
5	Tổ chức thực hiện (Điều 6)		

TT	Nội dung góp ý	Cơ quan	Tiếp thu, giải trình
1.	<p>Bổ sung kiến nghị Quốc hội cho phép Chính phủ báo cáo Ủy ban thường vụ Quốc hội (trong thời gian giữa 02 kỳ họp) xem xét, áp dụng quyết định các cơ chế, chính sách thí điểm quy định tại Nghị quyết khi phát sinh thêm các dự án mới tương tự cần áp dụng thí điểm và báo cáo Quốc hội kết quả tại kỳ họp gần nhất</p>	Chính phủ	<p>Tiếp thu. Bộ KHĐT đã hoàn thiện như sau: "1. Trong thời gian giữa hai kỳ họp Quốc hội, trường hợp cần thiết Chính phủ báo cáo Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét, quyết định áp dụng các cơ chế, chính sách thí điểm quy định tại Nghị quyết này đối với các dự án thuộc diện chưa đáp ứng nguyên tắc rà soát trong danh mục thí điểm kèm theo Nghị quyết này khi đã đáp ứng nguyên tắc về đảm bảo nguồn vốn hoặc các dự án mới tương tự các dự án trong danh mục thí điểm đáp ứng các nguyên tắc thí điểm và báo cáo Quốc hội tại kỳ họp gần nhất. 2. Chính phủ hướng dẫn, tổ chức thực hiện Nghị quyết này; báo cáo tổng kết việc thực hiện Nghị quyết vào kỳ họp gần nhất sau khi hết thời gian thí điểm của Nghị quyết".</p>
2.	<p>- Điều chỉnh nội dung mục a, khoản 1, Điều 6 "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 Tài chính, các cơ quan trung ương và địa phương triển khai thực hiện" thành "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 Tài chính, các cơ quan trung ương và địa phương triển khai thực hiện; sơ kết, tổng kết việc thực hiện Nghị quyết để báo cáo Quốc hội theo quy định".</p> <p>- Bỏ mục b, khoản 1, Điều 6 về "Giao Bộ GTVT, 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" do việc giao cơ quan, đơn vị sơ kết, tổng kết đánh giá kết quả thực hiện Nghị quyết để báo cáo Quốc hội sẽ do Chính phủ giao cụ thể trong quá trình thực hiện, không nên giao trực tiếp cho Bộ GTVT, các địa phương như trong dự thảo.</p>	Bộ Giao thông vận tải	<p>Tiếp thu. Bộ KHĐT đã hoàn thiện như sau: "1. Trong thời gian giữa hai kỳ họp Quốc hội, trường hợp cần thiết Chính phủ báo cáo Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét, quyết định áp dụng các cơ chế, chính sách thí điểm quy định tại Nghị quyết này đối với các dự án thuộc diện chưa đáp ứng nguyên tắc rà soát trong danh mục thí điểm kèm theo Nghị quyết này khi đã đáp ứng nguyên tắc về đảm bảo nguồn vốn hoặc các dự án mới tương tự các dự án trong danh mục thí điểm đáp ứng các</p>

TT	Nội dung góp ý	Cơ quan	Tiếp thu, giải trình
			<p>nguyên tắc thí điểm và báo cáo Quốc hội tại kỳ họp gần nhất.</p> <p>2. Chính phủ hướng dẫn, tổ chức thực hiện Nghị quyết này; báo cáo tổng kết việc thực hiện Nghị quyết vào kỳ họp gần nhất sau khi hết thời gian thí điểm của Nghị quyết".</p>
6	Điều khoản chuyển tiếp (Điều 7)		
	Các bộ ngành và địa phương không có ý kiến về nội dung này		
7	Hiệu lực thi hành (Điều 8)		
1.	Thực hiện áp dụng thí điểm trong vòng 05 năm	Chính phủ	<p>Tiếp thu, Bộ KHĐT đã hoàn thiện như sau: "Nghị quyết này có hiệu lực thi hành từ ngày ký ban hành và được thực hiện trong thời gian 05 năm đối với các cơ chế đặc thù quy định tại các Điều 3, 4, 5, 6 của Nghị quyết. Đối với các cơ chế đặc thù áp dụng đối với các dự án sử dụng nguồn tăng thu ngân sách trung ương năm 2022 và tăng thu ngân sách trung ương năm 2021 đã bố trí cho Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội để thực hiện chính sách hỗ trợ tiền thuê nhà cho người lao động còn dư và các dự án cầu Cổ Chiên 2 và cầu Cửa Đại trên địa bàn các tỉnh Tiền Giang, Bến Tre và Trà Vinh trình Quốc hội chấp thuận chủ trương một lần".</p>
2.	Sửa lại điểm 6 mục V dự thảo Tờ trình của Chính phủ và khoản 1 Điều 8 dự thảo Nghị quyết của Quốc hội:	UBND tỉnh Thái Bình	<p>Tiếp thu, Bộ KHĐT đã hoàn thiện như sau: "Nghị quyết này có hiệu lực thi hành từ ngày ký</p>

TT	Nội dung góp ý	Cơ quan	Tiếp thu, giải trình
	<p>- Dự thảo: 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 sửa lại: Nghị quyết này có hiệu lực thi hành từ ngày ký ban hành và được thực hiện trong thời gian 05 năm.</p> <p>- Lý do: Phù hợp với điểm 5 mục II Nghị quyết 115/NQ-CP ngày 28/7/2023 của Chính phủ.</p>		<p><i>ban hành và được thực hiện trong thời gian 05 năm đối với các cơ chế đặc thù quy định tại các Điều 3, 4, 5, 6 của Nghị quyết. Đối với các cơ chế đặc thù áp dụng đối với các dự án sử dụng nguồn tăng thu ngân sách trung ương năm 2022 và tăng thu ngân sách trung ương năm 2021 đã bố trí cho Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội để thực hiện chính sách hỗ trợ tiền thuê nhà cho người lao động còn dư trình Quốc hội chấp thuận chủ trương một lần".</i></p>
IV	DANH MỤC DỰ ÁN THÍ ĐIỂM		
1.	<p>Đề nghị rà soát cập nhật các dự án đã được Bộ GTVT gửi Bộ KH&ĐT tổng hợp tại văn bản số 7982/BGTVT-KHĐT ngày 25/7/2023, trong đó đề nghị bổ sung Dự án đầu tư XDCT khôi phục cải tạo QL20 đoạn Km0 - Km123+105,17 trên địa phận hai tỉnh Đồng Nai và Lâm Đồng vào danh mục các dự án được áp dụng cơ chế thí điểm (cơ chế sử dụng vốn nguồn ngân sách địa phương để đầu tư dự án do trung ương quản lý) do: (i) dự án đã được Thủ tướng Chính phủ chấp thuận chủ trương cho phép sử dụng nguồn vốn ngân sách địa phương để đầu tư hoàn thiện dự án tại văn bản số 1009/TTg-KTN ngày 10/7/2015; (ii) Dự án cần sớm hoàn thành đưa vào sử dụng để phát huy hiệu quả đầu tư, bảo đảm an toàn giao thông.</p>	Bộ GTVT	<p>Giải trình: Dự án không được UBND tỉnh Lâm Đồng đề xuất và cam kết nguồn vốn đầu tư, chưa đáp ứng nguyên tắc thí điểm đã được Bộ KH&ĐT báo cáo Thủ tướng Chính phủ. Do đó, Bộ KH&ĐT đưa vào danh mục dự án chưa đáp ứng nguyên tắc.</p>
2.	<p>Trong danh mục dự án đề xuất áp dụng chính sách 3: Dự án qua địa bàn nhiều địa phương, đề nghị phân cấp cho 01 địa phương là cơ quan chủ quản kèm theo dự thảo Nghị quyết của Quốc hội có Dự án cao tốc Tuyên Quang – Hà Giang (giai đoạn 1) đang được đề xuất giao tỉnh Tuyên Quang làm cơ quan chủ quản, sử dụng vốn do địa phương của tỉnh Tuyên Quang quản lý để thực hiện dự án (bao gồm cả đoạn tuyến qua tỉnh Hà Giang).</p> <p>Về nội dung nêu trên đề nghị bỏ nội dung đề xuất giao tỉnh Tuyên Quang làm cơ quan chủ quản, sử dụng vốn do địa phương của tỉnh Tuyên Quang quản lý để thực hiện dự án (bao gồm cả đoạn tuyến qua tỉnh Hà Giang).</p>	UBND tỉnh Tuyên Quang	<p>Tiếp thu, Bộ KH&ĐT đã bỏ dự án cao tốc Tuyên Quang – Hà Giang (giai đoạn 1) ra khỏi danh mục dự án đáp ứng nguyên tắc thí điểm.</p>

TT	Nội dung góp ý	Cơ quan	Tiếp thu, giải trình
	<p>Lý do: Dự án đã được phân cấp tại Quyết định số 17/2021/QĐ-TTg ngày 28/7/2022 của Thủ tướng Chính phủ, trong đó giao tỉnh Tuyên Quang làm cơ quan chủ quản đoạn qua tỉnh Tuyên Quang, tỉnh Hà Giang làm cơ quan chủ quản đoạn qua tỉnh Hà Giang, hiện tại cả hai tỉnh đang triển khai đến giai đoạn thực hiện dự án, mặt khác nguồn ngân sách của tỉnh Tuyên Quang rất khó khăn, không có khả năng để hỗ trợ đầu tư cả đoạn tuyến qua tỉnh Hà Giang.</p>		
3.	<p>Chỉnh sửa tên dự án tại mục có số thứ tự 1, biểu danh mục dự án đề xuất áp dụng chính sách 2: Dự án quốc lộ, cao tốc đề nghị phân cấp cho địa phương là cơ quan chủ quản và được sử dụng ngân sách địa phương để thực hiện dự án như sau: Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ cao tốc Hòa Bình - Mộc Châu, đoạn qua tỉnh Sơn La.</p>	UBND tỉnh Sơn La	<p>Tiếp thu, Bộ KHĐT đã điều chỉnh thành: "Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ cao tốc Hòa Bình - Mộc Châu, đoạn qua tỉnh Sơn La"</p>
4.	<p>UBND tỉnh Ninh Bình nhất trí với dự thảo Tờ trình, 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, đồng thời bổ sung danh mục đề xuất 01 dự án áp dụng Chính sách 3: Dự án đi qua nhiều địa phương, đề nghị phân cấp cho 01 địa phương làm cơ quan chủ quản, cụ thể như sau: Xây dựng tuyến đường kết nối đường Hồ Chí Minh với đường cao tốc Bắc - Nam phía Đông đoạn từ đường Hồ Chí Minh đến đường Đông - Tây tỉnh Ninh Bình.</p>	UBND tỉnh Ninh Bình	<p>Giải trình: Dự án chưa được UBND tỉnh Ninh Bình cam kết nguồn vốn đầu tư, chưa đáp ứng nguyên tắc thí điểm đã được Bộ KHĐT báo cáo Thủ tướng Chính phủ. Do đó, Bộ KHĐT đưa vào danh mục dự án chưa đáp ứng nguyên tắc.</p>
5.	<p>Về danh mục dự án giao thông đường bộ áp dụng thí điểm: Qua rà soát danh mục kèm theo, Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Quảng Ngãi kính đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư quan tâm, bổ sung dự án Đường Cao tốc Quảng Ngãi – Kon Tum (giai đoạn 1: Đoạn Quảng Ngãi – Măng Đen) vào danh mục dự án thí điểm của Nghị quyết Quốc hội. Dự án này đã được UBND tỉnh đăng ký với Bộ Kế hoạch và Đầu tư để áp dụng 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 Công văn số 3358/UBND-KTN ngày 18/7/2023.</p>	UBND tỉnh Quảng Ngãi	<p>Giải trình: Dự án chưa được UBND tỉnh Quảng Ngãi cam kết nguồn vốn đầu tư, chưa đáp ứng nguyên tắc thí điểm đã được Bộ KHĐT báo cáo Thủ tướng Chính phủ. Do đó, Bộ KHĐT đưa vào danh mục dự án chưa đáp ứng nguyên tắc.</p>
6.	<p>Riêng tại danh mục đề xuất áp dụng Chính sách 3: Dự án qua nhiều địa phương, đề nghị phân cấp cho 01 địa phương là cơ quan chủ quản "Đối với Dự án Xây dựng cầu Cổ Chiên 2 trên tuyến đường bộ ven biển tỉnh Bến Tre" theo dự thảo của Bộ Kế hoạch và Đầu tư đề xuất giao cho tỉnh Bến Tre làm cơ quan chủ quản. Tuy nhiên, theo thỏa thuận giữa tỉnh Bến Tre và tỉnh Trà Vinh đề xuất giao cho Ủy ban nhân dân tỉnh Trà Vinh là cơ quan quản lý thực hiện (làm cơ quan chủ</p>	UBND tỉnh Trà Vinh	<p>Giải trình: Tại Thông báo số 353/TB-VPCP ngày 25/8/2023, PTTgCP Lê Minh Khái đã chỉ đạo không bổ sung dự án cầu Cổ Chiên 2 và cầu Cửa Đại trong dự thảo Nghị quyết.</p>

TT	Nội dung góp ý	Cơ quan	Tiếp thu, giải trình
	quản) tại Công văn số 3792/UBND-TCĐT ngày 27/6/2023 của Chủ tịch UBND tỉnh Bến Tre. Do đó, nhằm tạo điều kiện sớm triển khai dự án Cầu Cỏ Chiên 2 kết nối tỉnh Trà Vinh với tỉnh Bến Tre, Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Trà Vinh kiến nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư điều chỉnh lại đề xuất địa phương làm cơ quan chủ quản cho dự án Xây dựng cầu Cỏ Chiên 2 từ “UBND tỉnh Bến Tre” thành “UBND tỉnh Trà Vinh”.		
7.	<p>1. Thống nhất với nội dung đề xuất dự án Xây dựng tuyến đường hành lang ven biển trên địa bàn tỉnh Trà Vinh theo đề xuất dự án của Ủy ban nhân dân tỉnh Trà Vinh.</p> <p>2. Hiện nay, theo Thông báo số 223/TB-VPCP ngày 15/6/2023 của Văn phòng Chính phủ, để thống nhất phương án đề xuất thực hiện đối với các dự án cầu qua 02 địa phương, đảm bảo tính kết nối của tuyến đường bộ ven biển, Ủy ban nhân dân tỉnh Bến Tre đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét phương án đề xuất thực hiện đối với dự án cầu qua địa bàn 02 tỉnh như sau:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Về phương án tuyến và vị trí đầu nối: Vị trí kết nối của tuyến đường bộ ven biển qua địa bàn 02 tỉnh Bến Tre và Trà Vinh là cầu Cỏ Chiên 2, bắc qua sông Cỏ Chiên 1. - Về giao cơ quan quản lý thực hiện dự án: Ngày 21/6/2023, tại Tờ trình 3664/TTr-UBND, Ủy ban nhân dân tỉnh Bến Tre đã đề xuất dự án Xây dựng tuyến đường bộ ven biển kết nối tỉnh Bến Tre với tỉnh Tiền Giang và Trà Vinh (Trên cơ sở góp ý tại công văn số 4428/BKHĐT-KTĐN ngày 12/6/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Thông báo số 223/TB-VPCP ngày 15/6/2023 của Văn phòng Chính phủ và đánh giá của Bộ Tài nguyên và Môi trường tại công văn số 4806/BTNMT-KHTC ngày 21/6/2023). Trong đó, tỉnh Bến Tre đã kiến nghị Trung ương đầu tư cầu Cỏ Chiên 2 với cơ chế cấp phát 100% từ nguồn vốn ngân sách Trung ương hỗ trợ mục tiêu và đề xuất giao cho Ủy ban nhân dân tỉnh Trà Vinh là cơ quan quản lý thực hiện dự án. 	UBND tỉnh Bến Tre	Giải trình: Tại Thông báo số 353/TB-VPCP ngày 25/8/2023, PTTgCP Lê Minh Khái đã chỉ đạo không bổ sung dự án cầu Cỏ Chiên 2 và cầu Cửa Đại trong dự thảo Nghị quyết.
8.	UBND tỉnh Hải Dương đã có văn bản số 2594/UBND-VP ngày 19/7/2023 về việc đề xuất dự án giao thông đường bộ áp dụng cơ chế chính sách để tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư, trong đó đề nghị được áp dụng chính sách đối với các dự án giao thông đường bộ qua nhiều địa phương cho Dự án Đầu tư xây dựng cầu Kênh vàng và đường dẫn hai đầu cầu,	UBND tỉnh Hải Dương	Tiếp thu, Bộ KHĐT đã hoàn thiện tại Danh mục đáp ứng nguyên tắc thí điểm

TT	Nội dung góp ý	Cơ quan	Tiếp thu, giải trình
	<p>kết nối hai tỉnh Bắc Ninh và Hải Dương và đã được Bộ Kế hoạch và Đầu tư tổng hợp vào Danh mục dự án đề xuất áp dụng Chính sách 3 kèm theo Nghị quyết.</p> <p>Tuy nhiên, đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư chỉnh sửa thông tin tại mục "Kiến nghị" của Dự án Đầu tư xây dựng cầu Kênh vàng và đường dẫn hai đầu cầu, kết nối hai tỉnh Bắc Ninh và Hải Dương thuộc Danh mục dự án đề xuất áp dụng Chính sách 3 như sau: Cho phép giao UBND tỉnh Bắc Ninh là cơ quan chủ quản và sử dụng vốn ngân sách địa phương của tỉnh Hải Dương để GPMB diện tích thực hiện dự án thuộc địa phận tỉnh Hải Dương.</p>		
9.	<p>Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Gia Lai có văn bản số 1997/SKHĐT-ĐTĐ&GSĐT ngày 14/7/2023 về việc rà soát, đề xuất dự án giao thông đường bộ áp dụng cơ chế chính sách tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan gửi UBND tỉnh Gia Lai và Bộ Kế hoạch và Đầu tư theo quy định. Theo đó, có đề xuất triển khai dự án Đường bộ cao tốc Quy Nhơn – Pleiku, dự án đang trong giai đoạn nghiên cứu phương án đầu tư (không thuộc danh mục dự án kèm theo dự thảo Nghị quyết của Quốc hội).</p>	UBND tỉnh Gia Lai	<p>Giải trình:</p> <p>Căn cứ nguyên tắc đã báo cáo Thủ tướng Chính phủ, do không rõ nguồn vốn nên Bộ KHĐT đã đưa dự án vào danh mục các dự án có nhu cầu áp dụng thí điểm tỷ lệ trên 50% nhưng chưa đáp ứng nguyên tắc.</p>
10.	<p>Cập nhật thông tin dự án Xây dựng tuyến đường thành phố Bắc Kạn - Hồ Ba Bể kết nối sang Na Hang, Tuyên Quang tại danh mục dự án thí điểm của dự thảo Nghị quyết:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tổng mức đầu tư Dự án: 3.837,809 tỷ đồng. - Cơ cấu nguồn vốn. Nguồn vốn ngân sách trung ương: 3.560 tỷ đồng. Nguồn vốn cân đối ngân sách tỉnh Bắc Kạn: 277,809 tỷ đồng. 	UBND tỉnh Bắc Kạn	Tiếp thu, Bộ KHĐT đã hoàn thiện Danh mục
11.	<p>Đề nghị sửa lại tên dự án tại danh mục dự án đề xuất áp dụng chính sách 2 kèm theo dự thảo Nghị quyết của Quốc hội như sau:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tên dự án tại số thứ tự số 2, Danh mục dự án đề xuất áp dụng chính sách 2 (dự án Quốc lộ, cao tốc đề nghị phân cấp cho địa phương làm cơ quan chủ quản và được sử dụng ngân sách địa phương để thực hiện) ghi: “Xây dựng tuyến đường cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng (đoạn qua Thành phố Hải Phòng)” - Đề nghị điều chỉnh lại là: “Xây dựng tuyến đường cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng (đoạn qua Thành phố Hải Phòng, cầu vượt sông Thái Bình và 9km trên địa phận tỉnh Thái Bình)” <p>Lý do: Hiện nay, Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng đang thực hiện đầu tư xây dựng Dự án tuyến đường bộ ven biển đoạn qua địa bàn thành phố Hải Phòng</p>	UBND tỉnh Thái Bình	<p>Không tiếp thu,</p> <ul style="list-style-type: none"> - Việc điều chỉnh tên dự án là: “Xây dựng tuyến đường cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng (đoạn qua Thành phố Hải Phòng, cầu vượt sông Thái Bình và 9km trên địa phận tỉnh Thái Bình)” là chưa đủ căn cứ, Bộ KHĐT lấy theo tên do Bộ GTVT đề nghị tại văn bản số 7982/BGTVT-KHĐT ngày 20/7/2023. - Đối với 03 dự án: Dự án đầu tư xây dựng Quốc lộ 39 đoạn chỉnh tuyến tránh thị trấn

TT	Nội dung góp ý	Cơ quan	Tiếp thu, giải trình
	<p>và 09km trên địa bàn tỉnh Thái Bình (đoạn đi trùng với tuyến đường cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng) theo hình thức PPP, loại Hợp đồng BOT và Bộ Giao thông vận tải chưa có kế hoạch đầu tư đoạn cao tốc 9km trên địa phận tỉnh Thái Bình.</p> <p>Ngày 19/7/2023, Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình đã có Công văn số 2392/UBND-CTXDGT về việc rà soát, đề xuất dự án giao thông đường bộ áp dụng cơ chế, chính sách tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan; trong đó đã đề xuất danh mục 03 dự án đầu tư công. Đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư nghiên cứu bổ sung vào các Dự thảo (Dự án đầu tư xây dựng Quốc lộ 39 đoạn chính tuyến tránh thị trấn Đông Hưng phía Tây, nối Quốc lộ 10 với Quốc lộ 39; Dự án đầu tư xây dựng cầu Sa Cao và đường hai đầu cầu nối hai tỉnh Thái Bình và Nam Định (đi qua địa bàn tỉnh Thái Bình và tỉnh Nam Định); Dự án đầu tư xây dựng cầu An Đồng vượt sông Luộc nối huyện Quỳnh Phụ, tỉnh Thái Bình và huyện Ninh Giang, tỉnh Hải Dương và đường 2 đầu cầu (đi qua địa bàn tỉnh Thái Bình và tỉnh Hải Dương).</p>		<p>Đông Hưng phía Tây, nối Quốc lộ 10 với Quốc lộ 39; Dự án đầu tư xây dựng cầu Sa Cao và đường hai đầu cầu nối hai tỉnh Thái Bình và Nam Định (đi qua địa bàn tỉnh Thái Bình và tỉnh Nam Định); Dự án đầu tư xây dựng cầu An Đồng vượt sông Luộc nối huyện Quỳnh Phụ, tỉnh Thái Bình và huyện Ninh Giang, tỉnh Hải Dương và đường 2 đầu cầu: Căn cứ nguyên tắc đã báo cáo Thủ tướng Chính phủ, do không rõ nguồn vốn nên dự án được đưa vào danh mục chưa đáp ứng nguyên tắc.</p>
12.	<p>Liên quan đến việc áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù tháo gỡ vướng mắc cho hoạt động đầu tư dự án giao thông đường bộ, UBND tỉnh Lào Cai đã có Văn bản số 3635/UBND-XD ngày 27/7/2023 gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư (có sao gửi kèm theo văn bản này), trong đó có các nội dung kiến nghị:</p> <p>(1) Đề nghị áp dụng chính sách: Thảm quyền đầu tư dự án quốc lộ đi qua địa phương cho dự án: Cải tạo, nâng cấp tuyến Tỉnh lộ 153 (đoạn Bắc Ngâm - Bắc Hà) và Tỉnh lộ 159 (đoạn Bắc Hà - Lùng Phình), tỉnh Lào Cai (quy hoạch nâng cấp lên Quốc lộ 4E).</p> <p>(2) Đề nghị tháo gỡ khó khăn trong việc chuyển đổi mục đích sử dụng rừng theo quy định của Luật Lâm nghiệp.</p> <p>Như đã trình bày tại Văn bản số 3635/UBND-XD ngày 27/7/2023, việc đề nghị nêu trên của tỉnh Lào Cai là hết sức cần thiết do có tác động to lớn đến điều kiện phát triển kinh tế - xã hội của địa phương. Nếu không được tháo gỡ sẽ là nút thắt gây ảnh hưởng lớn đến tốc độ tăng trưởng kinh tế của tỉnh cũng như mức độ an toàn trong lưu thông đường bộ.</p> <p>Tuy nhiên, do các nội dung kiến nghị trên chưa được Trung ương phản hồi, do vậy, một lần nữa, UBND tỉnh Lào Cai đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư:</p> <p>- Xem xét bổ sung dự án: Cải tạo, nâng cấp tuyến Tỉnh lộ 153 (đoạn Bắc Ngâm -</p>	UBND tỉnh Lào Cai	<p>Bộ KHĐT giải trình như sau:</p> <p>- Đối với kiến nghị số (1): Tại khoản 4 mục III Điều 1 Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ về việc Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến 2050 quy định “các tuyến đường địa phương được quy hoạch thành quốc lộ trong quyết định này chỉ nâng lên quốc lộ sau khi được đầu tư bảo đảm quy mô tiêu chuẩn kỹ thuật theo quy hoạch và không thấp hơn quy mô đường cấp IV, 2 làn xe” và theo khoản 3 Điều 2 quy định “Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương:... Huy động nguồn lực đầu tư hệ thống đường tỉnh, ưu tiên các tuyến đường địa phương được quy hoạch thành quốc lộ bảo đảm quy mô tối thiểu trước khi bàn</p>

TT	Nội dung góp ý	Cơ quan	Tiếp thu, giải trình
	<p>Bắc Hà) và Tỉnh lộ 159 (đoạn Bắc Hà - Lũng Phình), tỉnh Lào Cai vào dự thảo Nghị quyết của Quốc hội (bổ sung vào danh mục dự án đề xuất áp dụng chính sách 2: Dự án quốc lộ giao cho địa phương là cơ quan chủ quản và sử dụng ngân sách địa phương để thực hiện dự án).</p> <p>Lý do: Tuyến Tỉnh lộ 153 và Tỉnh lộ 159, tỉnh Lào Cai được quy hoạch nâng cấp lên quốc lộ theo quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2023, tầm nhìn đến năm 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021, hiện đã đủ điều kiện về tiêu chuẩn cấp đường để nâng cấp lên quốc lộ.</p> <p>Đây là các tuyến đường huyết mạch của tỉnh Lào Cai, có ý nghĩa rất lớn trong việc phát triển kinh tế - xã hội của địa phương, hiện đã xuống cấp không đáp ứng yêu cầu sử dụng nên cần sớm được mở rộng, nâng cấp trong thời gian tới. Trường hợp sau khi được nâng cấp lên quốc lộ, nếu không được đưa vào danh mục áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù sẽ gây khó khăn trong hoạt động đầu tư nâng cấp, mở rộng của địa phương, ảnh hưởng đến điều kiện phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh Lào Cai.</p> <p>- Báo cáo Chính phủ giao Bộ Tài nguyên và Môi trường nghiên cứu cơ chế, chính sách tháo gỡ khó khăn về chuyển mục đích sử dụng rừng.</p> <p>Lý do: Thực tế hiện nay việc chuyển mục đích sử dụng rừng đối với trường hợp thuộc thẩm quyền của Thủ tướng Chính phủ theo quy định của Luật Lâm nghiệp là hết sức khó khăn (việc này đã được thể hiện qua rất nhiều dự án), thời gian thực hiện kéo dài, gây ảnh hưởng lớn đến hiệu quả đầu tư dự án cũng như tình hình phát triển kinh tế - xã hội của địa phương. Đồng thời, việc chậm trễ trong chuyển mục đích sử dụng rừng làm kéo dài thời gian giải phóng mặt bằng cũng gây bức xúc đối với người dân có đất, tài sản bị ảnh hưởng bởi dự án nên rất cần được tháo gỡ.</p>		<p>giao Bộ Giao thông vận tải quản lý...". Như vậy, theo quy định này thì các tuyến đường địa phương được quy hoạch thành quốc lộ thì địa phương phải thực hiện đầu tư đảm bảo quy mô tối thiểu trước khi bàn giao Bộ Giao thông vận tải quản lý.</p> <p>Bộ KHĐT đưa dự án vào danh mục chưa đáp ứng nguyên tắc.</p> <p>- Đối với kiến nghị số (2): Tại Thông báo số 289/TB-VPCP ngày 24/7/2023, Thủ tướng Chính phủ đã chỉ đạo "Giao các Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang bộ, Chủ tịch Ủy ban Nhân dân các tỉnh thành phố trực thuộc Trung ương khẩn trương rà soát các vướng mắc, bất cập trong các luật hiện hành và đề xuất hướng sửa đổi, bổ sung, thay thế hoặc bãi bỏ quy định pháp luật hiện hành, gửi Bộ Tư pháp để tổng hợp, báo cáo Chính phủ trong tháng 8 năm 2023 để đề xuất xây dựng Luật sửa đổi, bổ sung các luật theo quy định của Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật".</p> <p>Do đó, đề nghị tỉnh Lào Cai rà soát, gửi Bộ Tư pháp để tổng hợp chung, nội dung dự thảo Nghị quyết Quốc hội do Bộ KHĐT dự thảo không thể bao quát hết các vấn đề đặc thù của từng địa phương.</p>
13.	<p>Theo phụ lục kèm theo Nghị quyết không có các dự án trên địa bàn tỉnh Long An, kiến nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư bổ sung các dự án trên địa bàn tỉnh Long An (UBND tỉnh Long An đã có văn bản gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư), cụ thể các dự án sau:</p>	UBND tỉnh Long An	<p>Giải trình:</p> <p>(1) Đối với dự án Đầu tư xây dựng đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh – đoạn qua địa bàn tỉnh Long An theo</p>

TT	Nội dung góp ý	Cơ quan	Tiếp thu, giải trình
	<p>2.1. Dự án Đầu tư xây dựng đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh – đoạn qua địa bàn tỉnh Long An theo phương thức PPP: Dự kiến tổng mức đầu tư (phân kỳ đầu tư giai đoạn 1): 48.140 tỷ đồng, trong đó vốn ngân sách nhà nước cho dự án 28.243 tỷ đồng (Dự kiến đề xuất Trung ương xem xét hỗ trợ tỉnh Long An theo tỷ lệ vốn ngân sách Trung ương 90% (khoảng 25.419 tỷ đồng) và ngân sách tỉnh cam kết bố trí 10% (khoảng 2.824 tỷ đồng), chiếm tỷ lệ 58,67% tổng mức đầu tư, chưa phù hợp theo quy định tại Điều 69 của Luật PPP. Để việc triển khai đầu tư xây dựng đường Vành đai 4 khả thi, tỉnh Long An đề xuất thêm một số nội dung như sau:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tại khoản 01 Điều 05 của Luật Đầu tư công có quy định “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”. Tuy nhiên, Luật đầu tư theo phương thức đối tác công tư (PPP) thì không có quy định tách riêng việc bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, giải phóng mặt bằng thành dự án độc lập. <p>Do đó, kiến nghị Chính phủ cho tách riêng việc bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, giải phóng mặt bằng dự án này thành 01 dự án độc lập và sử dụng nguồn vốn ngân sách nhà nước thực hiện với chi phí khoảng 18.653 tỷ đồng. Trên cơ sở này, dự án chỉ còn phân xây dựng với tổng mức đầu tư khoảng 29.487 tỷ đồng. Nguồn vốn đầu tư sẽ là nguồn vốn của nhà đầu tư 19.897 tỷ đồng, chiếm 67,78% tổng mức đầu tư và ngân sách nhà nước 9.590 tỷ đồng, chiếm 32,22% tổng mức đầu tư sẽ phù hợp theo quy định tại Điều 69 của Luật PPP.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kiến nghị Trung ương hỗ trợ cho tỉnh Long An 25.419 tỷ đồng (90% phần vốn ngân sách nhà nước) để triển khai đầu tư xây dựng tuyến đường. - Kiến nghị Trung ương cho phép trong 02 năm kể từ khi được Quốc hội thông qua chủ trương đầu tư, cho phép người đứng đầu cơ quan có thẩm quyền xem xét, quyết định cho chỉ định thầu trong quá trình triển khai thực hiện dự án đối với các gói thầu Tư vấn, gói thầu di dời hạ tầng kỹ thuật, các gói thầu thực hiện bồi thường, hỗ trợ, tái định cư. Trình tự, thủ tục thực hiện chỉ định thầu theo quy định của 		<p>phương thức PPP: Mặc dù tỉnh đã đề xuất cam kết bố trí khoảng 2.824 tỷ đồng tương đương 10% vốn nhà nước của dự án, tuy nhiên do chưa rõ về nguồn vốn của ngân sách trung ương hỗ trợ nên Bộ KHĐT đưa vào danh mục chưa đáp ứng nguyên tắc thí điểm.</p> <p>Ngoài ra, việc tách công tác giải phóng mặt bằng thành dự án độc lập đã được quy định tại khoản 2 Điều 72 Luật PPP và khoản 1 Điều 5 Luật Đầu tư công. Do đó, đề nghị UBND tỉnh Long An thực hiện theo quy định.</p> <p>(2) Đối với Dự án 03 cầu bắc qua sông Cần Giuộc, sông Cà Mò Đông, sông Vàm Cỏ Tây (trên tuyến đường tỉnh 827E được quy hoạch là Quốc lộ 50B): Tại khoản 4 mục III Điều 1 Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ về việc Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021- 2030, tầm nhìn đến 2050 quy định “các tuyến đường địa phương được quy hoạch thành quốc lộ trong quyết định này chỉ nâng lên quốc lộ sau khi được đầu tư bảo đảm quy mô tiêu chuẩn kỹ thuật theo quy hoạch và không thấp hơn quy mô đường cấp IV, 2 làn xe” và theo khoản 3 Điều 2 quy định “Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương:… Huy động nguồn lực đầu tư hệ thống đường tỉnh, ưu tiên các tuyến đường địa phương được quy hoạch thành</p>

TT	Nội dung góp ý	Cơ quan	Tiếp thu, giải trình
	<p>pháp luật về đầu thầu.</p> <p>- Kiến nghị Trung ương cho phép trong 02 năm kể từ khi được Quốc hội thông qua chủ trương đầu tư, cho phép giai đoạn triển khai dự án, nhà thầu thi công không phải thực hiện thủ tục cấp giấy phép khai thác mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường nằm trong Hồ sơ khảo sát vật liệu xây dựng phục vụ dự án.</p> <p>2.2. Dự án 03 cầu bắc qua sông Cần Giuộc, sông Cà Mỏ Đông, sông Vàm Cỏ Tây (trên tuyến đường tỉnh 827E được quy hoạch là Quốc lộ 50B): Dự kiến tổng mức đầu tư: 4.798 tỷ đồng, nguồn vốn ODA 4.061 tỷ đồng (Trung ương cấp phát 90% tương đương 3.655 tỷ đồng và địa phương vay lại 10% tương đương 406 tỷ đồng), vốn đối ứng 737 tỷ đồng.</p> <p>- Tại điểm a khoản 3 Điều 48 Luật Giao thông đường bộ quy định “Hệ thống quốc lộ do Bộ Giao thông vận tải chịu trách nhiệm quản lý, bảo trì đường bộ”. Tại 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”. Như vậy, việc đầu tư xây dựng hay quản lý tuyến đường quốc lộ sẽ do Bộ Giao thông vận tải chịu trách nhiệm thực hiện.</p> <p>- Tại khoản 4 mục III Điều 1 Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ về việc Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến 2050 quy định “các tuyến đường địa phương được quy hoạch thành quốc lộ trong quyết định này chỉ nâng lên quốc lộ sau khi được đầu tư bảo đảm quy mô tiêu chuẩn kỹ thuật theo quy hoạch và không thấp hơn quy mô đường cấp IV, 2 làn xe” và theo khoản 3 Điều 2 quy định “Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương:… Huy động nguồn lực đầu tư hệ thống đường tỉnh, ưu tiên các tuyến đường địa phương được quy hoạch thành quốc lộ bảo đảm quy mô tối thiểu trước khi bàn giao Bộ Giao thông vận tải quản lý...”. Như vậy, theo quy định này thì các tuyến đường địa phương được quy hoạch thành quốc lộ thì địa phương phải thực hiện đầu tư đảm bảo quy mô tối thiểu trước khi bàn giao Bộ Giao thông vận tải quản lý.</p> <p>- Để thống nhất chủ trương thực hiện, tỉnh Long An kiến nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư tổng hợp, trình cấp có thẩm quyền quyết định giao UBND tỉnh Long An</p>		<p>quốc lộ bảo đảm quy mô tối thiểu trước khi bàn giao Bộ Giao thông vận tải quản lý...”. Như vậy, theo quy định này thì các tuyến đường địa phương được quy hoạch thành quốc lộ thì địa phương phải thực hiện đầu tư đảm bảo quy mô tối thiểu trước khi bàn giao Bộ Giao thông vận tải quản lý. Mặt khác, tại Nghị quyết số 108/NQ-CP ngày 18/7/2023 về về huy động nguồn vốn vay ODA, vay ưu đãi nước ngoài và tỷ lệ vay lại vốn vay nước ngoài của các dự án vùng Đồng bằng sông Cửu Long (DPO), dự án 03 cầu bắc qua sông Cần Giuộc, sông Cà Mỏ Đông, sông Vàm Cỏ Tây đã có trong danh mục và giao địa phương thực hiện. Bộ KHĐT đã bổ sung dự án trong danh mục các dự án đáp ứng nguyên tắc.</p> <p>- Đối với kiến nghị số (3) về Dự án Đường dẫn vào 03 cầu trên ĐT.827E (quy hoạch là Quốc lộ 50B): Tương tự như các cầu, địa phương cần đầu tư trước, bảo đảm quy mô tiêu chuẩn kỹ thuật theo quy hoạch và không thấp hơn quy mô đường cấp IV, 2 làn xe rồi mới được nâng cấp thành quốc lộ. Bộ KHĐT đã bổ sung dự án trong danh mục các dự án chưa đáp ứng nguyên tắc.</p> <p>- Đối với kiến nghị về không phải thực hiện thủ tục cấp giấy phép khai thác mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường nằm trong Hồ sơ khảo sát vật liệu xây dựng phục vụ dự án: Bộ KHĐT đưa</p>

TT	Nội dung góp ý	Cơ quan	Tiếp thu, giải trình
	<p>là cơ quan chủ quản thực hiện dự án 03 cầu bắc qua sông Cần Giuộc, sông Càm Cỏ Đông, sông Vàm Cỏ Tây sử dụng vốn ODA hỗ trợ vùng Đồng bằng sông Cửu Long theo Nghị quyết số 108/NQ-CP ngày 18/7/2023 của Chính phủ.</p> <p>- Ngoài ra, kiến nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư tổng hợp, trình cấp có thẩm quyền bố trí vốn cho dự án trong kế hoạch đầu tư công trung hạn 2021-2025 là 365,469 tỷ đồng theo Tờ trình số 231/TTr-CP ngày 16/5/2023 của Chính phủ và Nghị quyết số 93/2023/QH15 của Quốc hội.</p> <p>2.3. Dự án Đường dẫn vào 03 cầu trên ĐT.827E (quy hoạch là Quốc lộ 50B): Dự kiến tổng mức đầu tư: 9.600 tỷ đồng, đề xuất ngân sách trung ương hỗ trợ, ngân sách tỉnh và các nguồn vốn huy động hợp pháp khác.</p> <p>- Để thống nhất chủ trương thực hiện, tỉnh Long An kiến nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư tổng hợp, trình cấp có thẩm quyền quyết định giao UBND tỉnh Long An là cơ quan chủ quản thực hiện dự án Đường dẫn vào 03 cầu trên ĐT.827E (tuyến đường này được quy hoạch là Quốc lộ 50B theo Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ).</p> <p>- Để triển khai thực hiện đồng bộ với dự án 03 cầu bắc qua sông Cần Giuộc, sông Càm Cỏ Đông, sông Vàm Cỏ Tây sử dụng vốn ODA, tỉnh Long An kiến nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư tổng hợp, trình cấp có thẩm quyền hỗ trợ vốn cho tỉnh Long An 50% tổng mức đầu tư dự án, tương đương 4.800 tỷ đồng, tỉnh Long An cam kết bố trí 50% còn lại và bắt đầu bố trí trong giai đoạn 2021-2025.</p>		<p>dự án vào danh mục các dự án áp dụng chính sách về khai thác vật liệu nhưng chưa đáp ứng nguyên tắc do chưa rõ nguồn vốn.</p>
14.	<p>Qua rà soát, UBND tỉnh Quảng Trị kính đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư bổ sung các dự án giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh áp dụng cơ chế, chính sách tháo gỡ khó khăn, vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan, cụ thể:</p> <p>1. Dự án xây dựng đường bộ cao tốc Cam Lộ - Lao Bảo theo phương thức đối tác công tư (PPP)</p> <p>- Tên dự án: Dự án xây dựng đường bộ cao tốc Cam Lộ - Lao Bảo theo phương thức đối tác công tư (PPP).</p> <p>- Hình thức đầu tư: Đầu tư theo phương thức đối tác công tư (PPP) - Hợp đồng BOT, có sự tham gia hỗ trợ của Nhà nước.</p> <p>- Dự kiến Tổng mức đầu tư và cơ cấu nguồn vốn: Tổng mức đầu tư dự kiến là 7.938 tỷ đồng, trong đó vốn Ngân sách địa phương dự kiến là 800 tỷ đồng để phục</p>	UBND tỉnh Quảng Trị	<p>Giải trình:</p> <p>1. Căn cứ nguyên tắc đã báo cáo Thủ tướng Chính phủ, do không rõ nguồn vốn nên dự án được đưa vào danh mục các dự án PPP có nhu cầu áp dụng chính sách thí điểm nhưng chưa đáp ứng nguyên tắc.</p> <p>2. Đối với dự án Dự án ĐTXD QL15D đoạn từ đường cao tốc Cam Lộ - La Sơn đến đường Hồ Chí Minh nhánh Tây: Dự án không sử dụng vốn nhà nước vượt 50%</p>

TT	Nội dung góp ý	Cơ quan	Tiếp thu, giải trình
	<p>vụ GPMB và thực hiện công tác chuẩn bị đầu tư; vốn Ngân sách Nhà nước tham gia vào dự án PPP là 3.169 tỷ đồng; vốn của Nhà đầu tư là 3.969 tỷ đồng.</p> <p>- Địa điểm xây dựng: Các huyện: Triệu Phong, Cam Lộ, Đăkrông và Hướng Hóa, tỉnh Quảng Trị.</p> <p>2. Dự án ĐTXD QL15D đoạn từ đường cao tốc Cam Lộ - La Sơn đến đường Hồ Chí Minh nhánh Tây</p> <p>- Tên dự án: Dự án ĐTXD QL15D đoạn từ đường cao tốc Cam Lộ - La Sơn đến đường Hồ Chí Minh nhánh Tây.</p> <p>- Hình thức đầu tư: Đầu tư theo hình thức đối tác công tư PPP.</p> <p>- Dự kiến Tổng mức đầu tư và cơ cấu nguồn vốn: Tổng vốn đầu tư dự kiến: 5.900 tỷ (trong đó vốn nhà nước dự kiến khoảng 100 tỷ cho chi phí bồi thường, GPMB tái định cư)</p> <p>- Địa điểm xây dựng: Huyện Hải Lăng, Đăkrông, tỉnh Quảng Trị.</p>		<p>nên không vướng quy định về tỷ lệ vốn nhà nước trong dự án PPP.</p>
15.	<p>Đề nghị bổ sung Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường sau Khu bến cảng Lạch Huyện (có tổng mức đầu tư dự kiến khoảng 1.379.789 triệu đồng, nguồn vốn ngân sách thành phố Hải Phòng và các nguồn hợp pháp khác) vào Danh mục dự án áp dụng Nghị quyết như đã đề xuất tại Văn bản số 1772/UBND-GT ngày 24/7/2023.</p>	UBND thành phố Hải Phòng	<p>Giải trình: Qua trao đổi với BGTVT, tuyến đường tỉnh báo cáo không phải tuyến đường quốc lộ, do vậy thẩm quyền đầu tư dự án là của thành phố Hải Phòng. Do đó, Bộ KHĐT đưa vào danh mục chưa đáp ứng nguyên tắc thí điểm.</p>
16.	<p>Đối với Dự án xây dựng đường cao tốc Nội Bài - Bắc Ninh - Hạ Long, đoạn từ đường Vành đai 4 đến QL.18 qua tỉnh Bắc Ninh (sau đây gọi tắt là “Dự án”), UBND tỉnh Bắc Ninh đề nghị như sau:</p> <p>Hiện nay, nhu cầu của các dự án đầu tư thuộc nhiệm vụ chỉ của địa phương là rất lớn so với nguồn vốn đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025 được Trung ương giao và địa phương cân đối bổ sung. Do đó, căn cứ vào khả năng cân đối nguồn vốn ngân sách địa phương để triển khai Dự án của tỉnh Bắc Ninh, đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Giao thông vận tải xem xét, báo cáo Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ chấp thuận hỗ trợ vốn ngân sách trung ương để đầu tư Dự án và điều chỉnh, cập nhật, bổ sung một số thông tin về Dự án, cụ thể như sau:</p> <p>1. Nguồn vốn đầu tư: Ngân sách trung ương bổ sung có mục tiêu, ngân sách địa</p>	UBND tỉnh Bắc Ninh	<p>Giải trình: Căn cứ nguyên tắc đã báo cáo Thủ tướng Chính phủ, do không rõ nguồn vốn nên Bộ KHĐT đưa vào danh mục chưa đáp ứng nguyên tắc.</p>

TT	Nội dung góp ý	Cơ quan	Tiếp thu, giải trình
	<p>phương. Trong đó:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ngân sách trung ương: Toàn bộ giá trị xây lắp phần đường cao tốc. - Ngân sách địa phương: Thực hiện công tác giải phóng mặt bằng theo mặt cắt quy hoạch; xây dựng hệ thống đường đô thị, đường song hành và các chi phí khác thuộc Dự án. <p>2. Tiến độ thực hiện Dự án:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Thời gian chuẩn bị đầu tư: Năm 2024-2025. - Thời gian thực hiện dự án: Năm 2026-2030. 		
17.	<p>1. Dự án xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước)</p> <p>Thông tin sơ bộ: Dự án đầu tư theo phương thức đối tác công tư, dự kiến loại hợp đồng Xây dựng - Kinh doanh - Chuyển giao (Hợp đồng BOT), có sự tham gia hỗ trợ của ngân sách nhà nước. Tổng mức đầu tư khoảng 25.540 tỷ đồng (trong đó chi phí giải phóng mặt bằng khoảng 4.640 tỷ đồng), địa điểm thực hiện dự án tại tỉnh Đắk Nông và tỉnh Bình Phước.</p> <p>Dự kiến cơ cấu nguồn vốn: Phần vốn nhà nước tham gia thực hiện dự án tối đa 12.770 tỷ đồng (Trong đó tỉnh Bình Phước 3.000 tỷ đồng, tỉnh Đắk Nông 1.000 tỷ đồng, đề xuất Trung ương hỗ trợ 8.770 tỷ đồng), chiếm tỷ lệ tối đa 50%. Phần vốn Nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án PPP chịu trách nhiệm thu xếp (bao gồm cả phần hoàn trả chi phí chuẩn bị dự án theo quy định tại khoản 1, khoản 2 Điều 73 Luật PPP) tối thiểu 12.770 tỷ đồng, chiếm tỷ lệ tối thiểu 50%.</p> <p>Lý do đề xuất: Dự án được Thủ tướng Chính phủ giao cho tỉnh Bình Phước là cơ quan có thẩm quyền triển khai đầu tư theo phương thức đối tác công tư, đồng thời đi qua địa bàn 02 tỉnh Đắk Nông và tỉnh Bình Phước.</p> <p>2. Dự án đường cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Thủ Dầu Một - Chơn Thành: Thủ tướng Chính phủ chấp thuận giao Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Dương là cơ quan nhà nước có thẩm quyền để triển khai dự án theo phương thức đối tác công tư.</p> <p>Đối với đoạn qua địa phận tỉnh Bình Phước khoảng 7,1 km với chi phí giải phóng mặt bằng khoảng 314 tỷ đồng. Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Phước đã thống nhất với Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Dương kiến nghị Thủ tướng Chính phủ giao Ủy</p>	UBND tỉnh Bình Phước	<p>Giải trình:</p> <p>(1) Đối với dự án xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước): Hiện nay tỉnh đã trình thẩm định báo cáo nghiên cứu tiền khả thi, thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư thuộc Quốc hội do dự án có sử dụng vốn đầu tư công trên 10.000 tỷ đồng. Bộ KHĐT, Hội đồng thẩm định Nhà nước đang tiến hành thẩm định theo quy định.</p> <p>(2) Đối với đoạn tuyến đi qua địa phận tỉnh Bình Phước thuộc Dự án đường cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Thủ Dầu Một - Chơn Thành: Bộ KHĐT đã đưa vào danh mục các dự án đáp ứng nguyên tắc thí điểm.</p> <p>(3) Đối với dự án Nâng cấp, mở rộng đường QL.14 đoạn Đồng Xoài - Chơn Thành: Theo thông tin cung cấp, UBND tỉnh Bình Phước đã quyết định đầu tư dự án, theo đó Bộ KHĐT nhận thấy dự án đã được cấp có thẩm quyền giao cho tỉnh</p>

TT	Nội dung góp ý	Cơ quan	Tiếp thu, giải trình
	<p>ban nhân dân tỉnh Bình Phước là cơ quan chủ quản thực hiện công tác giải phóng mặt bằng trên địa bàn tỉnh Bình Phước, từ nguồn vốn đầu tư công theo quy định.</p> <p>Lý do đề xuất: Dự án được Thủ tướng Chính phủ giao cho tỉnh Bình Phước là cơ quan chủ quản và sử dụng vốn ngân sách địa phương để thực hiện công tác giải phóng mặt bằng trên địa bàn tỉnh Bình Phước.</p> <p>3. Đối với dự án Nâng cấp, mở rộng đường QL.14 đoạn Đồng Xoài - Chơn Thành</p> <p>Thông tin sơ bộ: Dự án được quyết định đầu tư tại Quyết định số 1456/QĐ-UBND ngày 15/8/2022, tổng mức đầu tư 1.450 tỷ đồng, vốn ngân sách tỉnh, thời gian thực hiện dự án 2022-2025, địa điểm thực hiện dự án tại thành phố Đồng Xoài và thị xã Chơn Thành, tỉnh Bình Phước.</p> <p>Lý do đề xuất: Dự án Nâng cấp, mở rộng đường QL.14, sử dụng vốn ngân sách địa phương để thực hiện đầu tư.</p>		<p>Bình Phước triển khai trước đây, đưa vào danh mục chưa đáp ứng nguyên tắc.</p>

Đối với 04 chính sách về điều hành kinh tế vĩ mô: Thực hiện chỉ đạo của Chính phủ tại Nghị quyết số 10/NQ-CP ngày 3/2/2023, chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại **02 văn bản**¹, chỉ đạo của Phó Thủ tướng Chính phủ Lê Minh Khái tại **16 Thông báo**², **03 Thông báo** Kết luận của Thường trực Chính phủ³, **01 Thông báo** của Ban cán sự đảng Chính phủ⁴, Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã phối hợp chặt chẽ với Bộ Tài chính tổng hợp đề xuất của các bộ, ngành và địa phương, báo cáo Lãnh đạo Chính phủ, Ban cán sự đảng Chính phủ về nguyên tắc, tiêu chí, danh mục dự án sử dụng nguồn tăng thu NSTW năm 2022. Quá trình tổng hợp phương án phân bổ nguồn tăng thu NSTW năm 2022 đã trải qua nhiều lần xin ý kiến, được Ban cán sự đảng Chính phủ, Thường trực Chính phủ, Lãnh đạo Chính phủ tổ chức nhiều cuộc họp cho ý kiến, có **22 văn bản** chỉ đạo Bộ Kế hoạch và Đầu tư chủ trì, phối hợp chặt chẽ với Bộ Tài chính tổng hợp danh mục. Như vậy, 04 chính sách này đã được lấy ý kiến và được thống nhất tại nhiều cuộc họp do Lãnh đạo Chính phủ chủ trì.

¹ Chỉ thị số 03/CT-TTg ngày 27/01/2023 và Thông báo số 132/TB-VPCP ngày 9/8/2023.

² Thông báo số 09/TB-VPCP ngày 04/2/2023, văn bản số 422/VPCP-KTTH ngày 9/2/2023, số 515/VPCP-KTTH ngày 20/2/2023, số 28/TB-VPCP ngày 13/3/2023, văn bản 680/VPCP-KTTH ngày 6/3/2023, văn bản 1431/VPCP ngày 29/4/2023, Thông báo số 67/TB-VPCP ngày 4/5/2023, văn bản số 1670/VPCP-KTTH ngày 19/5/2023, Thông báo số 89/TB-VPCP ngày 13/6/2023, Văn bản 1891/VPCP ngày 6/6/2023, Thông báo số 107/TB-VPCP ngày 04/7/2023, Thông báo 42/TB-VPCP, văn bản 2515/VPCP-KTTH ngày 21/7/2023, Thông báo số 130/TB-VPCP ngày 5/8/2023, Thông báo số 353/TB-VPCP ngày 25/8/2023.

³ Thông báo số 27/TB-VPCP ngày 13/3/2023, Thông báo số 32/TB-VPCP ngày 20/3/2023, Thông báo số 135/TB-VPCP ngày 15/8/2023.

⁴ Kết luận số 1790-KL/BCSĐCP ngày 13/4/2023.

Danh sách các đơn vị có ý kiến

STT	Bộ ngành và địa phương	Số văn bản
Bộ, cơ quan trung ương		
1.	Chính phủ	115/NQ-CP ngày 28/7/2023
2.	Bộ Giao thông vận tải	8015/BGTVT-KHĐT ngày 26/7/2023 8149/BGTVT-KHĐT ngày 03/8/2023
3.	Bộ trưởng Bộ Quốc phòng	Văn bản ngày 28/7/2023
4.	Bộ trưởng Bộ Công An	Văn bản ngày 28/7/2023
5.	Bộ Khoa học và Công nghệ	2523/BKH-CN-PC ngày 01/8/2023
6.	Bộ Thông tin và Truyền thông	3126/BTTTT-PC ngày 02/8/2023
7.	Bộ Xây dựng	3364/BXD-PC ngày 28/7/2023
8.	Bộ Tài nguyên và Môi trường	6384/BTNMT-PC ngày 08/8/2023
9.	Ngân hàng Nhà nước Việt Nam	6031/NHNN-PC ngày 31/7/2023
10.	Ủy ban dân tộc	1348/UBDT-KHTC ngày 01/8/2023
Địa phương		
1.	UBND tỉnh Tuyên Quang	1574/SKH-QLĐT-XD ngày 03/8/2023

STT	Bộ ngành và địa phương	Số văn bản
2.	UBND tỉnh Sơn La	2951/UBND-TH ngày 02/8/2023
3.	UBND tỉnh Cà Mau	6065/UBND-XD ngày 02/8/2023
4.	UBND tỉnh Nam Định	760/UBND-VP5 ngày 01/8/2023
5.	UBND tỉnh Ninh Bình	777/UBND-VP4 ngày 02/8/2023
6.	UBND tỉnh Phú Thọ	1421/SKHĐT-KTN ngày 03/8/2023
7.	UBND tỉnh Quảng Ngãi	1503/SKHĐT-ĐTTĐGS ngày 03/8/2023
8.	UBND tỉnh Trà Vinh	1547/SKHĐT-ĐT ngày 03/8/2023
9.	UBND tỉnh Ninh Thuận	3184/UBND-KTTH ngày 04/8/2023
10.	UBND tỉnh Thái Bình	2588/UBND-XDCTGT ngày 02/8/2023
11.	UBND tỉnh Lâm Đồng	6705/UBND-GT ngày 04/8/2023
12.	UBND tỉnh Bắc Kạn	5021/UBND-GTCNXD ngày 03/8/2023
13.	UBND tỉnh Kon Tum	2511/UBND-KTTH ngày 04/8/2023
14.	UBND tỉnh Lào Cai	3800/UBND-XD ngày 04/8/2023
15.	UBND tỉnh Lạng Sơn	1039/UBND-KT ngày 05/8/2023
16.	UBND tỉnh Lai Châu	2973/UBND-KTN ngày 07/8/2023

STT	Bộ ngành và địa phương	Số văn bản
17.	UBND tỉnh Long An	3525/SKHĐT-TH ngày 04/8/2023
18.	UBND tỉnh Gia Lai	2234/SKHĐT-SKHĐT-ĐTTĐ&GSĐT ngày 03/8/2023
19.	UBND tỉnh Hải Dương	2019/SKHĐT-KTN ngày 03/8/2023
20.	UBND tỉnh Quảng Trị	3923/UBND-KT ngày 04/8/2023
21.	UBND tỉnh Thanh Hóa	11445/UBND-CN ngày 08/8/2023
22.	UBND tỉnh Hậu Giang	1528/SKHĐT-THQH ngày 09/8/2023
23.	UBND thành phố Hải Phòng	1855/UBND-GT ngày 03/8/2023
24.	UBND thành phố Đà Nẵng	2395/SKHĐT-KTN ngày 15/8/2023
25.	UBND tỉnh Bắc Ninh	262/UBND-XDCB ngày 14/8/2023
26.	UBND tỉnh Bình Phước	2813/UBND-TH ngày 15/8/2023
27.	UBND thành phố Hà Nội	2568/UBND-ĐT ngày 15/8/2023
28.	UBND tỉnh Sóc Trăng	2235/UBND-XD ngày 16/8/2023
29.	UBND tỉnh Đồng Nai	8400/UBND-KTN ngày 16/8/2023
30.	UBND tỉnh Thừa Thiên Huế	8248/UBND-GT ngày 08/8/2023

Kèm theo Tờ trình số 690/Tr-BKHĐT ngày 26/8/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư



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

DỰ THẢO

Hà Nội, ngày tháng 8 năm 2023

BÁO CÁO ĐÁNH GIÁ THỰC TRẠNG QUAN HỆ XÃ HỘI

Trong xây dựng 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

(Phục vụ công tác thẩm định của Bộ Tư pháp)

I. ĐÁNH GIÁ THỰC TRẠNG

1. Về chủ trương, chính sách của Đảng

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

Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 năm 2021-2030 đã được Đại hội XIII của Đảng thông qua, trong đó xác định "Tiếp tục đẩy mạnh thực hiện đột phá chiến lược về xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ với một số công trình hiện đại..." với mục tiêu "Đến năm 2030, 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".

Các Nghị quyết của Bộ Chính trị về 06 vùng¹ đã đề ra các giải pháp về huy động nguồn lực (ngân sách nhà nước trung ương, địa phương, nguồn lực tư nhân), phân cấp, phân quyền cho các địa phương đầu tư kết cấu hạ tầng do trung ương

¹ 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.

quản lý trên địa bàn tỉnh, đặc biệt là các công trình giao thông để phát huy tính chủ động của các địa phương, xử lý các vấn đề liên kết vùng như cho phép các địa phương huy động, phân bổ và chia sẻ nguồn lực để thực hiện các mục tiêu chung của Vùng...

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"***.

- Nghị quyết số 10-NQ/TW ngày 10/02/2022 của Bộ Chính trị về định hướng chiến lược địa chất, khoáng sản và công nghiệp khai khoáng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 đã nêu nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu: ***"Rà soát, sửa đổi, bổ sung hoàn thiện quy định về đấu giá quyền khai thác khoáng sản, thăm dò, khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường phù hợp với thực tiễn; hoàn thiện cơ chế quản lý theo nguyên tắc thị trường; kiểm tra, kiểm soát chặt chẽ hoạt động khai thác khoáng sản, bảo đảm công bằng, công khai, minh bạch, chống tiêu cực, lãng phí tài nguyên khoáng sản, tăng nguồn thu cho ngân sách. Ưu tiên cấp phép khai thác khoáng sản là vật liệu xây dựng thông thường cho xây dựng các công trình kết cấu hạ tầng, nhất là công trình trọng điểm quốc gia"***.

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

Nghị quyết số 31/2021/QH15 ngày 12/11/2021 của Quốc hội về Kế hoạch cơ cấu lại nền kinh tế giai đoạn 2021-2025 đã nêu nhiệm vụ của cơ cấu lại đầu tư công ***"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"***.

- Nghị quyết số 50/NQ-CP ngày 20/5/2021 của Chính phủ về chương trình hành động của Chính phủ thực hiện Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần

thứ XIII của Đảng "*Phấn đấu triển khai thực hiện toàn bộ 1.700 km đường ven biển từ Quảng Ninh đến Cà Mau, trong đó ưu tiên hoàn thành đoạn ven biển vùng ĐBSCL*".

1.2. Kết quả thực hiện đầu tư mạng đường bộ cao tốc từng thời kỳ

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

Về đường cao tốc: giai đoạn 2001-2010, cả nước chỉ đưa vào khai thác được 89 km đường bộ cao tốc². Trong giai đoạn 2011-2020, Nghị quyết Đại hội Đảng XI, được cụ thể hóa tại Nghị quyết số 13-NQ/TW xác định hệ thống kết cấu hạ tầng ở nước ta vẫn còn nhiều hạn chế, yếu kém, là điểm nghẽn của quá trình phát triển; đồng thời xác định đầu tư hệ thống đường bộ cao tốc là động lực quan trọng để phát triển đất nước. Do đó, giai đoạn này đã đưa vào khai thác thêm 1.074 km (gấp hơn 10 lần giai đoạn 2001-2010) nâng tổng số chiều dài đường bộ cao tốc của nước ta đến hết năm 2020 lên 1.163 km. Đến nay, cả nước đã đưa vào khai thác 1.729km; đang xây dựng 1.636km; đang chuẩn bị đầu tư, khởi công trong giai đoạn 2023-2025 khoảng 693km; đang lập chủ trương đầu tư khoảng 928km.

Mặc dù hệ thống đường bộ cao tốc của Việt Nam được quy hoạch và định hướng phát triển từ rất sớm, tuy nhiên đến nay số tuyến đường bộ cao tốc đưa vào khai thác vẫn rất hạn chế, chưa đáp ứng được yêu cầu phát triển của nền kinh tế, chưa đạt được mục tiêu "*đến năm 2020 hoàn thành đưa vào sử dụng khoảng 2.000 km đường bộ cao tốc*" đã đề ra tại Nghị quyết số 13-NQ/TW của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XI, tốc độ phát triển đường bộ cao tốc còn rất thấp so với các nước trong khu vực và trên thế giới³.

² Các tuyến: Đà Lạt-Liên Khương dài 19km, Lạng-Hòa Lạc dài 30 km, TP. Hồ Chí Minh-Trung Lương dài 40 km

³ Trung Quốc đã xây dựng hơn 168.100 km, riêng tỉnh Vân Nam trong vòng 03 năm đã xây dựng được 2.000 km. Đức đã xây dựng 12.993 km. Nhật Bản đã xây dựng được 8.358 km. Hàn Quốc đã xây dựng được 6.160 km. Việt Nam 12,05 km/1 triệu dân; Trung Quốc 121 km/1 triệu dân; Đức 156 km/ 1 triệu dân.

Về cơ cấu vốn đầu tư cho thấy tỷ trọng vốn nhà nước đầu tư đường bộ tuy vẫn chiếm tỷ lệ cao nhưng đã giảm dần qua từng giai đoạn. Bên cạnh đó đã có sự tham gia của vốn ngân sách địa phương nhưng ở mức thấp, đặc biệt là sự tham gia của vốn ngoài ngân sách với xu thế ngày càng tăng.

2. Về hành lang pháp lý

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

Ngoài ra, hiện có một số văn bản quy phạm pháp luật áp dụng với các đối tượng riêng như: Luật Thủ đô áp dụng với thành phố Hà Nội⁴ (đang lấy ý kiến điều chỉnh, sửa đổi), Nghị quyết số 115/2020/QH14 ngày 19/6/2020 về thí điểm một số cơ chế, chính sách tài chính - ngân sách đặc thù đối với thành phố Hà Nội, Nghị quyết số 98/2023/QH15 ngày 24/6/2023 về thí điểm cơ chế đặc thù thí điểm đối với Thành phố Hồ Chí Minh, Nghị quyết số 119/2020/QH14 ngày 19/6/2020 về thí điểm tổ chức mô hình chính quyền đô thị và một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển thành phố Đà Nẵng và các Nghị quyết về cơ chế đặc thù đối với các tỉnh: Thanh Hóa, Nghệ An, Khánh Hòa, Đắk Lắk. Theo đó, các chính sách chủ yếu thí điểm về mô hình tổ chức chính quyền và các cơ chế về tài chính - ngân sách (phí, lệ phí, thuế, cải cách tiền lương, quản lý ngân sách và mức dư nợ địa phương) và một số cơ chế khác (đất đai, quy hoạch,...), không xây dựng các cơ chế liên quan đến phát triển hệ thống đường bộ gồm cao tốc và quốc lộ.

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

1. Vướng mắc quy định tại một số Luật

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

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

⁴ Các đoạn tuyến quốc lộ đi qua địa bàn Thủ đô được giao cho Ủy ban nhân dân thành phố Hà Nội tổ chức quản lý, bảo trì theo quy hoạch, trừ đường cao tốc và một số tuyến quốc lộ đã được phê duyệt quy hoạch là đường cao tốc, Quốc lộ 1, Đường Hồ Chí Minh, đường vành đai ngoài cùng.

a) Quy định pháp luật

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

b) Khó khăn, vướng mắc

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

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

Theo tính toán, trường hợp áp dụng quy định về mức vốn tham gia của nhà nước (tối đa 50%) thì thời gian thu hồi vốn của một số dự án lên đến 65 - 85 năm (như đoạn Châu Đốc - Cần Thơ, đoạn Cần Thơ - Hậu Giang, ...), không đảm bảo tính khả thi để triển khai theo phương thức PPP đã phải chuyển sang đầu tư công. Để đảm bảo tính khả thi của dự án với thời gian hoàn vốn khoảng từ 20 - 30 năm thì tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án tại một số dự án khoảng 70-75% tổng mức đầu tư (như dự án Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng cần mức vốn nhà nước tham gia khoảng 73%; dự án vành đai 4 thành phố Hà Nội (dự án thành phần 3) cần mức vốn nhà nước tham gia khoảng 55% (chưa bao gồm chi phí giải phóng mặt bằng); ...). 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 40,7%, qua thành phố Hồ Chí Minh là 49,9%, qua tỉnh Đồng Nai là 46,3%.

Mặc dù tại Luật PPP đã có quy định về việc chia sẻ rủi ro giữa nhà nước và nhà đầu tư⁵ trong trường hợp doanh thu 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. Tuy nhiên, trong thực tế khai thác vẫn chưa có dự án nào phải áp dụng quy định này nên chưa có đánh giá, tổng kết.

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

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

a) Quy định pháp luật

Luật Giao thông đường bộ không quy định về rõ việc quản lý đầu tư xây dựng đường bộ, chỉ quy định chung về quản lý, bảo trì giao thông đường bộ. Việc quản lý đầu tư xây dựng quốc lộ, cao tốc được quy định tại Nghị định của Chính phủ, cụ thể:

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

Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước năm 2015 quy định "*Nhiệm vụ chi thuộc ngân sách cấp nào do ngân sách cấp đó bảo đảm...*" (khoản 4); "*không được dùng ngân sách của cấp này để chi cho nhiệm vụ của cấp khác và không 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*".

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*

⁵ 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...".

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).

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".*

b) Khó khăn, vướng mắc

Gần đây, một số địa phương có nguồn thu ngân sách cao, có khả năng huy động nguồn lực đầu tư cho các dự án quốc lộ đi qua địa phương mình, bao gồm cả quốc lộ, đường cao tốc. Việc giao một số địa phương thực hiện nhiệm vụ của cơ quan chủ quản cùng với Bộ Giao thông vận tải sẽ tạo đột phá trong đầu tư hạ tầng giao thông đường bộ, qua đó phát huy được tối đa các tiềm năng, lợi thế của địa phương có tuyến đi qua, bao gồm cả việc sử dụng hợp lý, hiệu quả nguồn ngân sách nhà nước của trung ương và địa phương. Tuy nhiên, pháp luật về ngân sách nhà nước quy định không cho phép sử dụng ngân sách địa phương để đầu tư các dự án thuộc nhiệm vụ chi của ngân sách trung ương, cụ thể các dự án đầu tư xây dựng quốc lộ, cao tốc thuộc thẩm quyền bố trí vốn của Bộ Giao thông vận tải.

1.3. Về việc sử dụng ngân sách địa phương đầu tư các dự án giao thông đường bộ qua nhiều địa phương

a) Quy định pháp luật

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

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

Điểm đ khoản 2 Điều 11 Luật Tổ chức chính quyền địa phương số

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

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"*.

Khoản 1 Điều 33, khoản 2 Điều 34, khoản 1 Điều 35 Luật Quản lý nợ công quy định các địa phương phải vay lại một phần vốn vay nước ngoài đối với các dự án đầu tư phát triển kinh tế xã hội thuộc nhiệm vụ chi của ngân sách địa phương. Các địa phương ký hợp đồng vay lại với Bộ Tài chính phân vốn vay lại theo quy định tại Nghị định số 97/2018/NĐ-CP ngày 30/6/2018 và Nghị định số 79/2021/NĐ-CP ngày 16/8/2021.

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"*.

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

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

b) *Khó khăn, vướng mắc*

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. Trường hợp nếu để mỗi địa phương đầu tư một nửa cầu/hầm sẽ không thuận lợi trong công tác quản lý dự án, gây lãng phí bộ máy, thời gian, thủ tục đầu tư...

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

1.4. Về chính sách khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường

a) Quy định pháp luật

Hiện nay, việc triển khai các dự án có quy mô lớn, dự án quan trọng quốc gia (như dự án đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông, đồng bằng sông Cửu Long...) đã gặp vướng mắc về nguồn cung ứng vật liệu xây dựng (đất, cát, đá), dẫn đến kéo dài tiến độ, thậm chí phải dừng thi công.

Theo Luật Khoáng sản, việc cấp phép thăm dò, khai thác khoáng sản nói chung, bao gồm cả khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường phải thực hiện theo trình tự, thủ tục, thành phần hồ sơ áp dụng chung mà không phân biệt nhóm, loại khoáng sản cũng như quy mô dự án (quy định tại Điều 47 và Điều 59 Luật Khoáng sản; tại Điều 49 và Điều 51 Nghị định số 158/2016/NĐ-CP ngày 29/11/2016 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Khoáng sản).

Trường hợp khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường trong phạm vi đất của dự án, theo quy định tại khoản 2 Điều 64 Luật Khoáng sản, nhà đầu tư không phải thực hiện thủ tục cấp giấy phép. Chính phủ đã ban hành Nghị định số 158/2016/NĐ-CP ngày 29/11/2016 hướng dẫn chi tiết trình tự, thủ tục đăng ký khai thác, tổng thời gian tối đa là 52 ngày.

b) Khó khăn vướng mắc

- Trường hợp khai thác khoáng sản ngoài phạm vi đất của dự án, nhà đầu tư phải thực hiện toàn bộ trình tự, thủ tục cấp giấy phép khai thác khoáng sản theo quy định. Tính chung, phải thực hiện qua 07 bước, tổng thời gian khoảng 357 ngày (1 năm):

+ Bước 1: Thuộc quy hoạch khoáng sản liên quan; nếu chưa thăm dò thì phải lập hồ sơ đề nghị cấp phép thăm dò; sau đó, thi công đề án thăm dò theo Giấy phép thăm dò.

+ Bước 2: Lập báo cáo thăm dò và trình phê duyệt trữ lượng khoáng sản.

+ Bước 3: Lập dự án đầu tư khai thác trình Cấp có thẩm quyền phê duyệt.

+ Bước 4: Lập Báo cáo đánh giá tác động môi trường trong khai thác khoáng sản trình Cấp có thẩm quyền phê duyệt.

+ Bước 5: Tập hợp Hồ sơ xin cấp phép khai thác.

+ Bước 6: Lập Hồ sơ trình cấp thẩm quyền phê duyệt thiết kế mỏ.

+ Bước 7: Lập Hồ sơ đất đai theo quy định pháp luật về đất đai.

Chính phủ đề xuất áp dụng cơ chế cho phép nhà đầu tư, nhà thầu thi công xây dựng được khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường (đất, cát, đá) theo quy trình tương tự như quy định tại khoản 2 Điều 64 Luật Khoáng sản và không cần đấu giá quyền khai thác khoáng sản. Qua đó, bảo đảm nguồn cung nguyên vật liệu, đẩy nhanh tiến độ thực hiện dự án:

- Rút ngắn thủ tục, đẩy nhanh việc khai thác các mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường để thi công công trình, nhất là mỏ đất để san lấp nền (khoảng 10 tháng nếu thực hiện theo quy định của Luật Khoáng sản và văn bản hướng dẫn của Chính phủ hoặc hoặc 4-6 tháng nếu thực hiện theo cơ chế tại Nghị quyết số 60/NQ-CP và 133/NQ-CP của Chính phủ).

- Giảm bớt các khâu trung gian, tránh tình trạng đầu cơ, nâng giá, thiếu hụt nguồn cung khoáng sản để thi công công trình.

1.5. Về cơ chế đặc thù cho phép Cấp có thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư các dự án khởi công mới trong giai đoạn 2021-2025 được dự kiến bố trí từ nguồn tăng thu ngân sách trung ương năm 2022; số vốn NSNN còn thiếu sẽ tiếp tục được bố trí khi có điều kiện trong năm 2024-2025 hoặc trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2026-2030

a) Quy định pháp luật

Theo quy định tại Điều 18 Luật Đầu tư công, một trong các điều kiện để quyết định chủ trương đầu tư dự án là “Phù hợp với khả năng cân đối nguồn vốn đầu tư công và khả năng huy động nguồn vốn khác đối với chương trình, dự án sử dụng nhiều vốn”.

Theo quy định tại Điều 89 Luật Đầu tư công, cơ quan, tổ chức, cá nhân và người đứng đầu tổ chức quyết định chủ trương đầu tư chương trình, dự án có thời gian thực hiện trong 02 kỳ kế hoạch đầu tư công trung hạn liên tiếp phải bảo đảm tổng số giá trị tổng mức đầu tư của các chương trình, dự án phải thực hiện trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn sau không vượt quá 20% tổng số vốn kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn trước của Bộ, cơ quan trung ương, địa phương đó.

Theo quy định tại Điều 59 Luật NSNN, tăng thu NSTW được sử dụng để tăng chi đầu tư một số dự án quan trọng.

b) Khó khăn, vướng mắc

Trong phương án dự kiến sử dụng nguồn tăng thu NSTW năm 2022, một số dự án đầu tư quan trọng lớn thuộc nhiệm vụ chi của NSTW mới được bố trí một phần vốn, nhu cầu còn thiếu chiếm khoảng 43,2% tổng nhu cầu vốn NSTW bố trí cho dự án⁶. Các bộ, cơ quan trung ương và địa phương cũng không còn hạn mức để có thể quyết định chủ trương đầu tư các dự án này thực hiện trong 2 Kỳ kế hoạch theo quy định tại Khoản 2 Điều 89 do đây là dự án lớn, lượng vốn chuyển sang giai đoạn sau khá lớn đồng thời với tiến độ thực hiện và khả năng bố trí vốn NSTW hằng năm như hiện nay (mới đạt 49% kế hoạch trung hạn), áp lực bố trí vốn giai đoạn sau cho các dự án đã có trong Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025 là rất lớn.

1.6. Về cơ chế đặc thù cho phép các dự án do địa phương quản lý đã có trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025 được điều chỉnh quyết định chủ trương đầu tư, quyết định đầu tư tương ứng với số vốn ngân sách trung ương bố trí tăng thêm cho dự án từ nguồn tăng thu ngân sách trung ương năm 2022

a) Quy định pháp luật

Theo quy định tại khoản 4 Điều 4 Nghị quyết số 29/2021/QH15 về Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025: các địa phương được bố trí vốn NSTW giai đoạn 2021-2025 phải cam kết bố trí phần vốn còn thiếu từ nguồn NSDP và nguồn vốn hợp pháp khác để hoàn thành dự án đúng tiến độ. Trong trường hợp điều chỉnh tăng tổng mức đầu tư của dự án so với tổng mức đầu tư đã được cấp có thẩm quyền giao kế hoạch đầu tư trung hạn, địa phương phải tự cân đối vốn để hoàn thành dự án đúng tiến độ, bảo đảm chất lượng.

b) Khó khăn, vướng mắc

Trong phương án dự kiến bố trí tăng thu NSTW năm 2022, có 05 dự án đã có trong Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025. Nếu bổ sung vốn từ nguồn tăng thu NSTW năm 2022 cho các dự án, mức vốn NSTW hỗ trợ cho dự án sẽ cao hơn số vốn NSTW đã bố trí cho dự án trong Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025, chưa phù hợp với quy định tại khoản 4 Điều 4 Nghị quyết số 29/2021/QH15 về Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025. Tuy nhiên, theo báo cáo của các địa phương, các địa phương khó khăn do nguồn thu NSDP không đạt dự kiến, nhất là nguồn thu từ tiền sử dụng đất, đấu giá quyền sử dụng đất giảm mạnh. Đồng thời, các địa phương phải bố trí cho các nhiệm vụ phát sinh mới nhằm thực hiện Nghị quyết của Bộ Chính trị về phát triển vùng cũng như các chính sách an sinh – xã hội nên việc cân đối vốn NSDP cho Dự án trong giai đoạn này là rất khó khăn. Đây là các dự án cần thiết, có tác động lớn đến sự phát triển KTXH của địa phương và của vùng, do đó để đẩy nhanh tiến độ, sớm đưa dự án vào khai thác, sử dụng, phát huy hiệu quả đầu tư cũng

⁶ Đây mới là số nhu cầu, số vốn chính thức sẽ xác định sau khi dự án được phê duyệt chủ trương đầu tư.

nhu thực hiện các Nghị quyết của Bộ Chính trị về phát triển vùng thì cần có cơ chế áp dụng riêng cho các dự án này.

1.7. Về cơ chế đặc thù cho phép giao kế hoạch từ nguồn tăng thu ngân sách trung ương năm 2022 và tăng thu ngân sách trung ương năm 2021 đã bố trí cho Chương trình phục hồi để thực hiện chính sách hỗ trợ tiền thuê nhà cho người lao động còn dư cho các dự án khi các dự án được cấp có thẩm quyền phê duyệt chủ trương đầu tư và nguồn vốn này được thực hiện và giải ngân trong 03 năm từ 2023-2025

a) Quy định pháp luật

Theo quy định tại khoản 1 Điều 13 và Điều 59 Luật NSNN 2015, khoản tăng thu NSTW năm 2022 được Ủy ban Thường vụ Quốc hội quyết nghị bổ sung dự toán thu NSTW năm 2022 và tăng dự toán chi đầu tư phát triển NSTW năm 2023. Do đó, nguồn vốn này sử dụng cho đầu tư công chỉ được giao dự toán, kế hoạch trong năm 2023.

Theo quy định tại Điều 53 Luật đầu tư công, dự án đầu tư công được giao kế hoạch vốn sau khi được cấp có thẩm quyền quyết định đầu tư; đồng thời theo quy định tại Điều 64 Luật NSNN và khoản 2 Điều 68 Luật Đầu tư công, thời gian giải ngân các dự án này tối đa đến ngày 31/12/2024.

b) Khó khăn, vướng mắc

Do đặc thù nguồn tăng thu NSTW năm 2022 bố trí trong dự toán năm 2023 và trong năm 2023 mới xác định chính xác số dự còn lại của nguồn tăng thu NSTW năm 2021 đã bố trí cho Chương trình phục hồi để thực hiện chính sách hỗ trợ tiền thuê nhà cho người lao động nên để giao kế hoạch năm cho dự án cần có cơ chế giao kế hoạch khi dự án có quyết định phê duyệt chủ trương đầu tư, không chờ đến quyết định đầu tư. Đồng thời cho phép các dự án sử dụng nguồn này được thực hiện và giải ngân đến hết năm 2025 bảo đảm vòng đời của 01 dự án từ chuẩn bị đầu tư (Quyết định chủ trương đầu tư, quyết định đầu tư), thực hiện dự án (thi công, giải ngân...), kết thúc hạng mục hoặc dự án và phù hợp với thời điểm tổng hợp, đánh giá kết quả thực hiện kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025.

1.8. Về cơ chế đặc thù bố trí vốn cho Ủy ban nhân dân tỉnh Nghệ An để thực hiện thanh toán kinh phí đền bù, giải phóng mặt bằng (bao gồm cả phần chậm trả) của dự án nâng cấp, mở rộng quốc lộ 1 đoạn qua tỉnh Nghệ An

a) Căn cứ pháp lý

Điều 5 Luật Đầu tư công quy định, đối tượng đầu tư công là:

1. Đầu tư chương trình, dự án kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội.
2. Đầu tư phục vụ hoạt động của cơ quan nhà nước, đơn vị sự nghiệp công lập, tổ chức chính trị, tổ chức chính trị - xã hội.

3. Đầu tư và hỗ trợ hoạt động đầu tư cung cấp sản phẩm, dịch vụ công ích, phúc lợi xã hội.

4. Đầu tư của Nhà nước tham gia thực hiện dự án theo phương thức đối tác công tư.

5. Đầu tư phục vụ công tác lập, thẩm định, quyết định hoặc phê duyệt, công bố và điều chỉnh quy hoạch theo quy định của pháp luật về quy hoạch.

6. Cấp bù lãi suất tín dụng ưu đãi, phí quản lý; cấp vốn điều lệ cho các ngân hàng chính sách, quỹ tài chính nhà nước ngoài ngân sách; hỗ trợ đầu tư cho các đối tượng chính sách khác theo quyết định của Thủ tướng Chính phủ.

b) Khó khăn, vướng mắc:

Việc đền bù GPMB (bao gồm cả phần chậm trả) là để thực hiện Dự án cải tạo, nâng cấp Quốc lộ 1. Đây là dự án do Bộ Giao thông vận tải quản lý và giao cho Ủy ban nhân dân tỉnh Nghệ An thực hiện công tác đền bù GPMB.

Theo báo cáo của Bộ Giao thông vận tải, do Ủy ban nhân dân tỉnh Nghệ An kiểm đếm chưa đủ nên số vốn 573 tỷ đồng để thực hiện nhiệm vụ đền bù, giải phóng mặt bằng của các dự án cải tạo, nâng cấp Quốc lộ 1 (04 dự án đầu tư công và 01 dự án BOT) chưa được thực hiện.

Việc này dẫn đến khiếu kiện nhiều năm, thuộc trách nhiệm của các đơn vị tham gia thực hiện Dự án. Theo quy định thì đây là nghĩa vụ của NSTW nhưng đến nay chưa được bố trí vốn để thực hiện tuy nhiên, dự án cải tạo, nâng cấp Quốc lộ 1, trong đó đoạn qua tỉnh Nghệ An đã hoàn thành công tác quyết toán nên không có cơ sở để bố trí vốn đầu tư.

1.9. Về cơ chế đặc thù cho phép Bộ Giao thông vận tải là cơ quan chủ quản đối với các dự án cầu Cổ Chiên 2 và cầu Cửa Đại trên địa bàn các tỉnh Tiền Giang, Bến Tre và Trà Vinh, chịu trách nhiệm lập dự án để huy động vốn ODA và vốn vay ưu đãi nước ngoài cho xây lắp, ngân sách địa phương cho giải phóng mặt bằng, tái định cư

a) Căn cứ pháp lý

Khoản 1 Điều 33, khoản 2 Điều 34, khoản 1 Điều 35 Luật Quản lý nợ công quy định các địa phương phải vay lại một phần vốn vay nước ngoài đối với các dự án đầu tư phát triển kinh tế xã hội thuộc nhiệm vụ chi của ngân sách địa phương. Các địa phương ký hợp đồng vay lại với Bộ Tài chính phần vốn vay lại theo quy định tại Nghị định số 97/2018/NĐ-CP.

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).

b) Khó khăn, vướng mắc:

Một số địa phương vùng Đồng bằng sông Cửu Long đề xuất sử dụng vốn ODA, vốn vay ưu đãi nước ngoài để đầu tư xây dựng cầu kết nối giữa các tỉnh để hoàn thiện khép kín tuyến đường ven biển. Tuy nhiên do đây là các tuyến đường tỉnh, các quy định của Luật Giao thông đường bộ, Luật Ngân sách nhà nước, Luật Quản lý nợ công không cho phép Bộ Giao thông vận tải đầu tư các dự án đường tỉnh, thuộc nhiệm vụ chi của địa phương.

III. ĐÁNH GIÁ CHUNG VỀ QUAN HỆ XÃ HỘI

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

Việc đầu tư các dự án đường bộ với quy mô hiện đại, năng lực vận tải lớn, tốc độ cao và an toàn, rút ngắn thời gian đi lại giữa các vùng, miền, có ưu điểm lớn trong kết nối các loại hình giao thông, kết nối các trung tâm kinh tế - chính trị, cảng biển và cảng hàng không quốc tế; giảm sự chênh lệch thu nhập giữa các khu vực; nâng cao chất lượng dịch vụ xã hội và tạo điều kiện thuận lợi hơn cho vận chuyển hàng hóa và hành khách, đặc biệt là tạo không gian phát triển về đô thị, công nghiệp và dịch vụ, du lịch... dọc tuyến.

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

Các địa phương có đường cao tốc đi qua đều có tốc độ tăng trưởng GRDP cao so với bình quân của cả nước (Giai đoạn 2011-2019 tốc độ tăng GRDP bình quân của các tỉnh, thành phố là Lào Cai 10,23%/năm, Yên Bái 7,15%, Phú Thọ 8,06%/năm Hải Phòng 12,89%/năm, Quảng Ninh 9,91%/năm, Hải Dương 8,62%/năm, Tiền Giang 6,88%/năm, Long An 10,23%... trong khi tốc độ tăng GDP bình quân cả nước đạt khoảng 6.3%/năm).

Về thời gian di chuyển khi có đường cao tốc: trước khi có đường cao tốc, các loại phương tiện giao thông phần lớn đều phải di chuyển trên hệ thống quốc lộ, tỉnh lộ, huyện lộ... Khi di chuyển trên cao tốc với mức giới hạn tốc độ trong khoảng 100 - 120km/h và các điều kiện đảm bảo an toàn giao thông trên tuyến, tốc độ lưu thông trên đường cao tốc sẽ đạt trung bình khoảng 60 - 80km/h trong khi tốc độ lưu thông trên các quốc lộ chỉ đạt 35 - 50km/h tùy từng loại phương tiện trong điều kiện lưu lượng giao thông trung bình. Như vậy, thời gian di chuyển trên cao tốc có thể giảm được tới 60% so với lưu thông trên quốc lộ.

Về xã hội: giảm thiểu ùn tắc và tai nạn giao thông, rút ngắn thời gian vận chuyển hàng hóa và hành khách, tiết kiệm thời gian. Đường bộ giúp kết nối giữa các trung tâm kinh tế - chính trị góp phần nâng cao đời sống văn hóa tinh thần cho người dân. Các dự án tạo công ăn việc làm cho người dân tham gia trực tiếp vào việc xây dựng tuyến đường trên từ khi tiến hành nghiên cứu tiền khả thi cho

đến khi dự án đưa vào khai thác. Trong suốt vòng đời của dự án đường bộ, có nhiều lao động, doanh nghiệp của địa phương được tham gia trực tiếp vào vận hành khai thác, bảo trì của tuyến đường.

Về giảm tai nạn giao thông: các dự án giao thông nói riêng và giao thông đường bộ nói chung ngoài việc phát triển kinh tế - xã hội cho các địa phương, khi được nâng cấp, cải tạo hoặc đầu tư mới, đặc biệt là đường cao tốc đi qua sẽ góp phần giảm thiểu tai nạn giao thông. Chất lượng dịch vụ của tuyến đường tốt sẽ thu hút lượng lớn phương tiện tham gia, đặc biệt khi có đường bộ cao tốc, các phương tiện xe hai bánh và thô sơ sẽ không được tham gia giao thông nên sẽ giảm nguy cơ tai nạn.

Về môi trường: hệ thống đường bộ được xây dựng mới nhằm giảm tải lưu lượng phương tiện lưu thông qua khu vực đông dân cư cũng là một trong các giải pháp nhằm giảm thiểu những tác động môi trường về khí thải, bụi, tiếng ồn... do phương tiện giao thông gây ra.

Về quốc phòng - an ninh: hoàn thiện mạng lưới đường bộ góp phần củng cố quốc phòng - an ninh, phục vụ tốt cho chiến lược xây dựng và bảo vệ Tổ quốc, nâng cao tính cơ động khi cần huy động nguồn lực, phương án tác chiến đảm bảo quốc phòng - an ninh quốc gia.

2. Về mô hình giao cơ quan có thẩm quyền cho các địa phương

Sau khi tổng kết mô hình giao cơ quan có thẩm quyền cho các địa phương tại 03 địa phương, có thể đánh giá, rút ra bài học kinh nghiệm như sau⁷:

2.1. Ưu điểm

- Khi được giao nhiệm vụ là cơ quan có thẩm quyền, các địa phương đã có nhận thức đổi mới, tư duy, cách làm mới; đã nhận thức được vị trí vai trò, tầm quan trọng của việc phát triển đường bộ, trong đó có cao tốc; coi đây là một trong những nhiệm vụ trọng tâm nên trong quá trình triển khai thực hiện có sự vào cuộc của cả hệ thống chính trị, phát huy mọi nguồn lực, động lực và sự ủng hộ của nhân dân. Thực tế trong thời gian vừa qua, một số địa phương được phân cấp là cơ quan nhà nước có thẩm quyền triển khai toàn bộ dự án (như Quảng Ninh, Lạng Sơn, Tiền Giang) đã phát huy toàn diện vai trò, gắn lợi ích với trách nhiệm của địa phương; phát huy được các tiềm năng, lợi thế của địa phương, có nhiều cách làm đổi mới, sáng tạo và hiệu quả.

- Các địa phương đã chủ động, phát huy vai trò là cơ quan quản lý đất đai, tài nguyên, dân cư, khắc phục kịp thời các vướng mắc về giải phóng mặt bằng, tái định cư, nguồn cung cấp vật liệu, triển khai các dự án đúng tiến độ, đảm bảo chất lượng... đây là một vấn đề rất quan trọng trong triển khai dự án mà các nhà đầu tư đặc biệt quan tâm.

⁷ Nguồn: văn bản số 6387/BC-BGTVT ngày 02/7/2021 của Bộ Giao thông vận tải.

- Các địa phương khi được giao làm cơ quan có thẩm quyền sẽ chủ động hơn trong việc gắn kết với các quy hoạch phát triển kinh tế xã hội, phát huy tối đa hiệu quả dự án trong phát triển kinh tế - xã hội thông qua việc mở rộng không gian phát triển đô thị, khu công nghiệp, dịch vụ của địa phương, phát huy được giá trị gia tăng của đất và các giá trị khác.

- Chủ động hơn trong việc thu hút kêu gọi đầu tư trên địa bàn, cùng với các chính sách ưu đãi, khuyến khích Nhà đầu tư như lợi thế khai thác quỹ đất, dịch vụ khi có tuyến đường bộ cao tốc đi qua. Chủ động tham gia phần vốn ngân sách địa phương để thực hiện dự án, góp phần chia sẻ gánh nặng với ngân sách Trung ương.

- Quản lý tốt việc kết nối giao thông: địa phương quản lý dự án nên sẽ chủ động trong việc kết nối các mạng lưới giao thông phù hợp với quy hoạch phát triển của địa phương, phát huy hiệu quả đầu tư dự án, tránh phân lưu lưu lượng.

- Đảm bảo an ninh trật tự: địa phương làm cơ quan có thẩm quyền sẽ hiểu rõ địa bàn, có lực lượng chức năng để sẵn sàng đảm bảo an ninh trật tự trong quá trình thi công và khai thác dự án.

2.2. Hạn chế, khó khăn

- Dự án đường bộ cao tốc là công trình quan trọng, triển khai trong thời gian ngắn, tiến độ hoàn thành cơ bản đồng nhất, do vậy cần phải có sự quyết tâm rất cao, vào cuộc quyết liệt của các cấp Đảng, chính quyền địa phương.

- Một số địa phương có ngân sách khó khăn, thu không đủ bù chi nếu không có sự hỗ trợ hoặc có giải pháp huy động nguồn lực sẽ không thể cân đối để bố trí cho các dự án đường bộ cao tốc nhằm đảm bảo hiệu quả tài chính dự án, thu hút nhà đầu tư.

- Các dự án đường bộ cao tốc là công trình có quy mô lớn, phức tạp, phương thức đầu tư đối tác công tư PPP còn mới nên các địa phương cần có cán bộ có năng lực, kinh nghiệm về thi công, đầu tư, quản lý dự án.

- Trong quá trình triển khai thực hiện cần có sự phối hợp chặt chẽ hơn nữa giữa các bộ, ngành, nhất là Bộ Giao thông vận tải về quản lý nhà nước chuyên ngành và các địa phương để đảm bảo thống nhất về quy mô, tiêu chuẩn kỹ thuật, mức phí.

- Trình tự thủ tục chuẩn bị dự án kéo dài (tối thiểu từ 2 - 3 năm) cần có các giải pháp tháo gỡ để đẩy nhanh tiến độ các dự án.

- Thực tế triển khai cho thấy, công tác giải mặt bằng, tái định cư thường phát - sinh nhiều khó khăn, vướng mắc; việc cấp phép khai thác các mỏ vật liệu xây phải qua nhiều thủ tục (lập hồ sơ mỏ, lựa chọn đơn vị thăm dò, thăm dò, phê duyệt trữ lượng mỏ, đấu thầu, cấp giấy phép khai thác...) dẫn tới tiến độ triển khai dự án bị kéo dài.

2.3. Bài học kinh nghiệm

Trên cơ sở kết quả thực hiện, các mô hình giao cho địa phương là cơ quan có thẩm quyền triển khai đầu tư hệ thống đường cao tốc, rút ra một số bài học kinh nghiệm như sau:

Một là, nâng cao nhận thức về vị trí vai trò, tầm quan trọng của việc phát triển đường bộ cao tốc coi đây là một trong những nhiệm vụ trọng tâm của địa phương. Do vậy, cả hệ thống chính trị phải có quyết tâm cao, nỗ lực lớn, tư tưởng phải thông suốt, hành động phải quyết liệt, phát huy tính chủ động, tự vươn lên từ khó khăn, dám nghĩ, dám làm, dám chịu trách nhiệm.

Hai là, trong xây dựng cơ chế, chính sách phải có tính đột phá, đồng bộ trên nguyên tắc bám sát thực tiễn theo hướng giảm thiểu các thủ tục hành chính và các khâu trung gian để tập trung trách nhiệm, rút ngắn thời gian thực hiện. Về nguyên tắc, dự án PPP phải bảo đảm hài hòa lợi ích giữa 03 chủ thể nhà nước, doanh nghiệp và người dân, nhưng từng dự án cụ thể phải linh hoạt, sáng tạo, phù hợp tình hình. Đổi mới phương pháp xây dựng kế hoạch đầu tư và bố trí nguồn vốn có ưu tiên, trọng tâm, trọng điểm, tập trung vào vùng động lực để tạo sức lan tỏa và khu vực khó khăn để góp phần xóa đói giảm nghèo.

Ba là, trong huy động nguồn lực phải xây dựng các phương thức hiệu quả nhằm huy động tối đa nguồn lực hợp pháp ngoài ngân sách gắn với những cơ chế, chính sách mang tính đột phá. Cần thể chế hóa các giải pháp về huy động nguồn lực, về tổ chức thực hiện. Tập trung đầu tư các dự án đường bộ cao tốc theo phương thức PPP, việc sử dụng nguồn vốn nhà nước trong từng dự án cụ thể phải linh hoạt, sáng tạo phù hợp với tình hình thực tế, trong đó vốn nhà nước đóng vai trò dẫn dắt, là “vốn mồi” để thu hút tối đa nguồn lực từ các thành phần kinh tế khác theo phương châm “đầu tư công dẫn dắt đầu tư tư”.

Bốn là, trong tổ chức, thực hiện phải mạnh dạn phân cấp từ trung ương đến địa phương, áp dụng mô hình địa phương là cơ quan có thẩm quyền để đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc, nhằm phát huy tính tự lực tự cường. Các bộ, ngành trung ương tập trung thực hiện chức năng quản lý nhà nước, hỗ trợ các địa phương triển khai thực hiện, tăng cường công tác kiểm tra, giám sát, ngăn ngừa tiêu cực, tham nhũng, sai phạm.

Năm là, trong quá trình tổ chức thực hiện phải bám sát chủ trương của Đảng, quy định của pháp luật, trên tinh thần những việc đã rõ, đã chín, được thực tiễn chứng minh là đúng, có hiệu quả, được xã hội và nhân dân đồng tình thì thể chế hóa thành quy định; những việc chưa có quy định hoặc có quy định nhưng chưa đáp ứng yêu cầu thực tiễn thì mạnh dạn thí điểm vừa làm vừa rút kinh nghiệm, mở rộng dần, không cầu toàn, không nóng vội; thực hiện công khai, minh bạch, chất lượng, tiến độ, tiết kiệm, sử dụng hiệu quả nguồn vốn, tăng cường kiểm tra, giám sát, phòng chống tham nhũng, thất thoát, lãng phí.

Sáu là, việc phân bổ vốn cho các dự án gắn với tính chất nguồn vốn bố trí, yêu cầu thực tiễn để kiến nghị cơ chế chính sách áp dụng riêng cho từng dự án nhằm nâng cao hiệu quả sử dụng vốn.

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

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 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, điểm e 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 hành⁸.

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, Bộ Kế hoạch và Đầu tư trình Chính phủ thông qua Hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị quyết của Quốc hội thí điểm một số cơ chế, chính sách tháo

⁸ 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; điểm e quy định: "Vấn đề khác thuộc thẩm quyền của Quốc hội".

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 luật⁹. 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.

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

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

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

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

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

Căn cứ quy định tại điểm b và điểm e khoản 2 Điều 15 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Quốc hội là cơ quan có thẩm quyền quyết định ban hành thí điểm tháo gỡ một số cơ chế, chính sách quy định tại một số Luật về đầu tư xây dựng đường bộ. Do thời gian xây dựng Nghị quyết gấp (dự kiến kỳ họp tháng 5/2023), Chính phủ trình Ủy ban Thường vụ Quốc hội đề xuất Quốc hội cho phép xây dựng, ban hành Nghị quyết thí điểm theo trình tự, thủ tục rút gọn¹⁰.

⁹ 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".

¹⁰ Thủ tục rút gọn theo Điều 146 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, được sửa đổi tại khoản 44 Điều 1 Luật Sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật;

Trên đây là Báo cáo đánh giá thực trạng quan hệ xã hội liên quan đến dự thảo 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, kính trình Ủy ban Thường vụ Quốc hội, Quốc hội xem xét./.

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".

Kèm theo Tờ trình số 6950/TTr-BKHĐT ngày 26/8/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư

CHÍNH PHỦ

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

Hà Nội, ngày tháng 8 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

(Phục vụ công tác thẩm định của 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".

Bộ trưởng Bộ Kế hoạch và Đầu tư thừa ủy quyền của Thủ tướng Chính phủ, thay mặt Chính phủ ký Tờ trình số 199/TTr-CP ngày 08/5/2023 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. Thực hiện ý kiến của Ủy ban Thường vụ Quốc hội tại các Thông báo số 2276/TB-TTKQH ngày 15/5/2023 và Thông báo số 2295/TB-TTKQH ngày 16/5/2023 về việc tiếp tục làm rõ cơ sở chính trị, cơ sở pháp lý, cơ sở thực tiễn, phạm vi, thẩm quyền, đối tượng, thời hạn, danh mục các dự án, Chính phủ đã giao Bộ Kế hoạch và Đầu tư hoàn thiện hồ sơ trình Chính phủ về dự thảo Nghị quyết của Quốc hội trên cơ sở Tờ trình số 199/TTr-CP của Chính phủ ngày 08/5/2023.

Thực hiện quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2015, Chính phủ có Báo cáo 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 như tại Phụ lục kèm theo.

Phụ lục

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 thí điểm một số cơ chế, chính sách để tháo gỡ vướng mắc đối với các dự án giao thông đường bộ tại Danh mục kèm theo Nghị quyết này về: tỷ lệ vốn nhà nước trong dự án PPP; thẩm quyền đầu tư dự án quốc lộ, cao tốc; dự án đi qua nhiều địa phương; khai thác mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường, chính sách điều hành kinh tế vĩ mô tại một số Luật liên quan tới đầu tư xây dựng 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.- Nghị quyết số 10-NQ/TW ngày 10/02/2022 của Bộ Chính trị về định hướng chiến lược địa chất, khoáng sản và công nghiệp khai khoáng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 đã nêu nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu: "Rà soát, sửa đổi, bổ sung hoàn thiện quy định về đấu giá quyền khai thác khoáng sản, thăm dò, khai thác

NỘI DUNG QUY ĐỊNH	LUẬT, QUY ĐỊNH HIỆN HÀNH	KẾT QUẢ RÀ SOÁT	LÝ DO QUY ĐỊNH
			<p>khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường phù hợp với thực tiễn... Ưu tiên cấp phép khai thác khoáng sản là vật liệu xây dựng thông thường cho xây dựng các công trình kết cấu hạ tầng, nhất là công trình trọng điểm quốc gia".</p> <p>- Quốc hội ban hành Nghị quyết số 16/2021/QH15 ngày 27/7/2021 về kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội 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</p>

NỘI DUNG QUY ĐỊNH	LUẬT, QUY ĐỊNH HIỆN HÀNH	KẾT QUẢ RÀ SOÁT	LÝ DO QUY ĐỊNH
			<p>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.</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 nhằm đẩy mạnh phân cấp, phân quyền, bảo đảm quản lý thống nhất, hiệu lực, hiệu quả; phát huy tính chủ</p>

NỘI DUNG QUY ĐỊNH	LUẬT, QUY ĐỊNH HIỆN HÀNH	KẾT QUẢ RÀ SOÁT	LÝ DO QUY ĐỊNH
			<p>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, khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường, 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.</p> <p>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, khoáng sản và pháp luật khác có liên quan.</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 địa phương, Khoáng sản... 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.</p>
Điều 3. Về tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP			

NỘI DUNG QUY ĐỊNH	LUẬT, QUY ĐỊNH HIỆN HÀNH	KẾT QUẢ RÀ SOÁT	LÝ DO QUY ĐỊNH
<p>Đối với các dự án giao thông đường bộ, tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án đầu tư theo phương thức đối tác công tư không bao gồm chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, tái định cư.</p>	<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>- 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> (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>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, 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 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</p>

DUNG QUY ĐỊNH	LUẬT, QUY ĐỊNH HIỆN HÀNH	KẾT QUẢ RÀ SOÁT	LÝ DO QUY ĐỊNH
			<p>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> <ul style="list-style-type: none"> - 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, 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

NỘI DUNG QUY ĐỊNH	LUẬT, QUY ĐỊNH HIỆN HÀNH	KẾT QUẢ RÀ SOÁT	LÝ DO QUY ĐỊNH
			phần quan trọng thay đổi diện mạo của đất nước.
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 cùng cấp xem xét, chấp thuận về việc báo cáo Thủ tướng Chính phủ giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh làm cơ quan chủ quản 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 báo cáo Thủ tướng Chính phủ về việc giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh làm cơ quan chủ quản thực hiện dự án.</p> <p>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 thực hiện 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</p>	<p>- Điểm a khoản 3 Điều 48 Luật Giao thông vận tải chịu trách nhiệm tổ chức quản lý, bảo trì quốc lộ".</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>- 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</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 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>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> <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</p>

NỘI DUNG QUY ĐỊNH	LUẬT, QUY ĐỊNH HIỆN HÀNH	KẾT QUẢ RÀ SOÁT	LÝ DO QUY ĐỊNH
<p>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.</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 hiện hành 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 hiện hành 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 pháp luật hiện hành.</p>	<p><i> 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 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"</i> (khoản 1 Điều 18).</p> <p>- Khoản 5, 6, 7 Điều 17 Luật Đầu tư công quy định: <i>"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</i></p>		<p>quy hoạch, đầu 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...</p>

NỘI DUNG QUY ĐỊNH	LUẬT, QUY ĐỊNH HIỆN HÀNH	KẾT QUẢ RÀ SOÁT	LÝ DO QUY ĐỊNH
	<p><i>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".</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</i></p>		

NỘI DUNG QUY ĐỊNH	LUẬT, QUY ĐỊNH HIỆN HÀNH	KẾT QUẢ RÀ SOÁT	LÝ DO QUY ĐỊNH
	<p><i>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 công trình xây dựng, máy, thiết bị công trình".</i></p>		
Điều 5. Về các dự án giao thông đường bộ qua nhiều địa phương			
<p>1. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có dự án giao thông đường bộ đi qua báo cáo Hội đồng nhân dân cùng cấp để chấp thuận việc thực hiện dự án và đồng thuận với địa phương còn lại về cơ quan chủ quản thực hiện dự án theo một trong những nguyên tắc: tỷ trọng vốn đầu tư lớn hơn, khối lượng công việc nhiều hơn hoặc theo thỏa thuận giữa các địa phương.</p> <p>Căn cứ các Nghị quyết của Hội đồng nhân dân cấp tỉnh, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh được thống nhất làm cơ quan chủ</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</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 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 để quy định: "<i>Thực hiện thí điểm một số chính sách mới thuộc thẩm quyền của Quốc hội nhưng</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</p>

NỘI DUNG QUY ĐỊNH	LUẬT, QUY ĐỊNH HIỆN HÀNH	KẾT QUẢ RÀ SOÁT	LÝ DO QUY ĐỊNH
<p>quản thực hiện dự án báo cáo Thủ tướng Chính phủ.</p> <p>2. Căn cứ Nghị quyết của Hội đồng nhân dân các tỉnh về vấn đề nêu trên, 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 (bao gồm cả vốn hỗ trợ từ ngân sách Trung ương nếu có) hỗ trợ địa phương khác để đầu tư dự án.</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 hiện hành liên quan.</p> <p>b) Đối với các công trình thuộc địa phương quản lý: sau khi</p>	<p><i>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 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</i></p>	<p><i>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>công trình cầu, hầm qua hai địa phương;</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 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>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><i>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".</i></p> <p>- Điều 2 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</i></p>		

NỘI DUNG QUY ĐỊNH	LUẬT, QUY ĐỊNH HIỆN HÀNH	KẾT QUẢ RÀ SOÁT	LÝ DO QUY ĐỊNH
	<p><i>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 công trình xây dựng, máy, thiết bị công trình".</i></p>		
Điều 6. Về cơ chế đặc thù trong khai thác mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường			
<p>1. Nhà thầu thi công không phải thực hiện thủ tục cấp Giấy phép khai thác mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường nằm trong Hồ sơ khảo sát vật liệu xây dựng phục vụ dự án hạ tầng giao thông đường bộ.</p> <p>2. Việc khai thác mỏ khoáng sản quy định tại khoản 1 Điều này được thực hiện đến khi hoàn thành dự án. Nhà thầu thi công có trách nhiệm thực hiện đánh giá tác động môi trường; chịu sự quản lý, giám sát đối với việc khai thác, sử dụng</p>	<p>- Theo Luật Khoáng sản, việc cấp phép thăm dò, khai thác khoáng sản nói chung, bao gồm cả khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường phải thực hiện theo trình tự, thủ tục, thành phần hồ sơ áp dụng chung mà không phân biệt nhóm, loại khoáng sản cũng như quy mô dự án (quy định tại Điều 47 và Điều 59 Luật Khoáng sản)</p> <p>- Trường hợp khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường trong phạm vi đất của dự án, theo quy định tại khoản 2 Điều 64 Luật Khoáng sản, nhà đầu tư không phải thực hiện thủ tục cấp giấy phép.</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 khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường nhưng đảm bảo phù hợp với thẩm quyền của Quốc hội trong việc ban hành Nghị quyết để quy định: "Thực hiện thí điểm một số chính sách mới thuộc thẩm quyền của Quốc hội nhưng</p>	<p>Chính phủ đề xuất áp dụng cơ chế cho phép nhà đầu tư, nhà thầu thi công xây dựng được khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường (đất, cát, đá) theo quy trình tương tự như quy định tại khoản 2 Điều 64 Luật Khoáng sản và không cần đấu giá quyền khai thác khoáng sản. Qua đó, bảo đảm nguồn cung nguyên vật liệu, đẩy nhanh tiến độ thực hiện dự án:</p> <p>- Rút ngắn thủ tục, đẩy nhanh việc khai thác các mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường để thi công công trình, nhất là mỏ đất để san lấp nền (khoảng 10 tháng nếu</p>

NỘI DUNG QUY ĐỊNH	LUẬT, QUY ĐỊNH HIỆN HÀNH	KẾT QUẢ RÀ SOÁT	LÝ DO QUY ĐỊNH
<p>khoáng sản; nộp thuế, phí và thực hiện các nghĩa vụ bảo vệ, cải tạo, phục hồi môi trường theo quy định của pháp luật.</p>	<p>Chính phủ đã ban hành Nghị định số 158/2016/NĐ-CP ngày 29/11/2016 hướng dẫn chi tiết trình tự, thủ tục đăng ký khai thác, tổng thời gian tối đa là 52 ngày.</p> <p>- Trường hợp khai thác khoáng sản ngoài phạm vi đất của dự án, nhà đầu tư phải thực hiện toàn bộ trình tự, thủ tục cấp giấy phép khai thác khoáng sản theo quy định.</p>	<p>chưa có luật điều chỉnh hoặc khác với quy định của luật hiện hành” (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 (Báo cáo đánh giá tác động kèm theo)</p>	<p>thực hiện theo quy định của Luật Khoáng sản và văn bản hướng dẫn của Chính phủ hoặc 4-6 tháng nếu thực hiện theo cơ chế tại Nghị quyết số 60/NQ-CP và 133/NQ-CP của Chính phủ).</p> <p>- Giảm bớt các khâu trung gian, tránh tình trạng đầu cơ, nâng giá, thiếu hụt nguồn cung khoáng sản để thi công công trình.</p>
<p>Điều 7. Về cơ chế đặc thù áp dụng đối với các dự án sử dụng nguồn tăng thu ngân sách trung ương năm 2022 và tăng thu ngân sách trung ương năm 2021 đã bố trí cho Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội để thực hiện chính sách hỗ trợ tiền thuê nhà cho người lao động còn dư</p>			
<p>1. Cấp có thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư các dự án khởi công mới trong giai đoạn 2021-2025 được dự kiến bố trí từ nguồn tăng thu ngân sách trung ương năm 2022; số vốn NSNN còn thiếu sẽ tiếp tục được bố trí khi có điều kiện trong năm 2024-2025 hoặc trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2026-2030.</p> <p>2. Các dự án do địa phương quản lý đã có trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025 được điều chỉnh quyết định chủ trương đầu tư,</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, khác với quy định tại Điều 18 Luật Đầu tư công (nội dung về thẩm định nguồn vốn và khả năng cân đối vốn); Điều 89 Luật Đầu tư công (phê duyệt chủ trương đầu tư dự án thực hiện trong 02 Kỳ Kế hoạch đầu tư công trung hạn, Điều 5 Luật</p>	<p>- Yêu cầu của Quốc hội là 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 tại Nghị quyết số 31/2021/QH15 ngày 12/11/2021 của Quốc hội về Kế hoạch cơ cấu lại nền kinh tế giai đoạn 2021-2025.</p> <p>- Yêu cầu thực tiễn cần đẩy nhanh tiến độ hoàn thiện thủ tục đầu tư, phân bổ, giải ngân các dự án sử dụng nguồn tăng thu NSTW năm 2022 và tăng thu NSTW năm 2021 đã bố trí cho Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội để thực hiện</p>

NỘI DUNG QUY ĐỊNH	LUẬT, QUY ĐỊNH HIỆN HÀNH	KẾT QUẢ RÀ SOÁT	LÝ DO QUY ĐỊNH
<p>quyết định đầu tư tương ứng với số vốn ngân sách trung ương bố trí tăng thêm cho dự án từ nguồn tăng thu ngân sách trung ương năm 2022.</p> <p>3. Giao kế hoạch từ nguồn tăng thu ngân sách trung ương năm 2022 và tăng thu ngân sách trung ương năm 2021 đã bố trí cho Chương trình phục hồi để thực hiện chính sách hỗ trợ tiền thuê nhà cho người lao động còn dư cho các dự án khi các dự án được cấp có thẩm quyền phê duyệt chủ trương đầu tư và nguồn vốn này được thực hiện và giải ngân trong 03 năm từ 2023-2025.</p> <p>4. Bố trí vốn cho Ủy ban nhân dân tỉnh Nghệ An để thực hiện thanh toán kinh phí đền bù, giải phóng mặt bằng (bao gồm cả phần chậm trả) của dự án nâng cấp, mở rộng quốc lộ 1 đoạn qua tỉnh Nghệ An.</p>		<p>Đầu tư công (đối tượng đầu tư công), Điều 53 Luật Đầu tư công (giao kế hoạch hằng năm cho dự án khi có Quyết định đầu tư), Điều 68 Luật Đầu tư công (thời gian giải ngân dự án 01 năm, trường hợp đặc biệt Thủ tướng Chính phủ cho phép kéo dài đến ngày 31/12 năm sau).</p> <p>Chính sách này chỉ áp dụng riêng đối với các dự án sử dụng tăng thu NSTW năm 2022 và tăng thu NSTW năm 2021 đã bố trí cho Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội để thực hiện chính sách hỗ trợ tiền thuê nhà cho người lao động còn dư</p> <p>Cơ quan soạn thảo đã tiến hành đánh giá tác động đối với đề xuất chính sách này (Báo cáo đánh giá tác động kèm theo)</p>	<p>chính sách hỗ trợ tiền thuê nhà cho người lao động còn dư</p>
Điều 8. Tổ chức thực hiện			
<p>1. Trong thời gian giữa hai kỳ họp Quốc hội, trường hợp cần</p>			<p>- Quy định trách nhiệm của Chính phủ, trong việc tổ chức thực hiện</p>

NỘI DUNG QUY ĐỊNH	LUẬT, QUY ĐỊNH HIỆN HÀNH	KẾT QUẢ RÀ SOÁT	LÝ DO QUY ĐỊNH
<p>thiết Chính phủ báo cáo Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét, quyết định áp dụng các cơ chế, chính sách thí điểm quy định tại Nghị quyết này đối với các dự án thuộc diện chưa đáp ứng nguyên tắc rà soát trong danh mục thí điểm kèm theo Nghị quyết này khi đã đáp ứng nguyên tắc về đảm bảo nguồn vốn hoặc các dự án mới tương tự các dự án trong danh mục thí điểm đáp ứng các nguyên tắc thí điểm và báo cáo Quốc hội tại kỳ họp gần nhất.</p> <p>2. Chính phủ hướng dẫn, tổ chức thực hiện Nghị quyết này; báo cáo tổng kết việc thực hiện Nghị quyết vào kỳ họp gần nhất sau khi hết thời gian thí điểm của Nghị quyết.</p> <p>3. 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</p>			<p>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> <p>- 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.</p> <p>- 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.</p>

NỘI DUNG QUY ĐỊNH	LUẬT, QUY ĐỊNH HIỆN HÀNH	KẾT QUẢ RÀ SOÁT	LÝ DO QUY ĐỊNH
<p>ơ 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. 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.</p>			
Điều 9. Điều khoản chuyển tiếp			
<p>11. Các dự án PPP, hoặc trường hợp đã được Quốc hội quyết nghị cho phép áp dụng về tỷ lệ vốn nhà nước tham gia trong dự án PPP, được phân cấp làm cơ quan chủ quản thì được tiếp tục thực hiện theo các Nghị quyết đó cho đến khi hoàn thành, quyết toán dự án.</p> <p>2. Các dự án đã được Thủ tướng Chính phủ đồng ý bằng</p>			<ul style="list-style-type: none"> - Một số dự án đã được Thủ tướng Chính phủ quyết định, cho phép tiếp tục thực hiện theo văn bản đó. - 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.

NỘI DUNG QUY ĐỊNH	LUẬT, QUY ĐỊNH HIỆN HÀNH	KẾT QUẢ RÀ SOÁT	LÝ DO QUY ĐỊNH
<p>văn bản cho phép Ủy ban nhân dân các tỉnh làm cơ quan chủ quản thì được tiếp tục thực hiện theo các văn bản đó cho đến khi hoàn thành, quyết toán và bàn giao dự án.</p> <p>3. Các dự án PPP đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt chủ trương đầu tư trước ngày Nghị quyết này có hiệu lực thi hành nhưng việc điều chỉnh chủ trương đầu tư tại thời điểm Nghị quyết này có hiệu lực thi hành thì được áp dụng Nghị quyết này về tỷ lệ vốn nhà nước trong các trường hợp cơ quan có thẩm quyền đảm bảo được khả năng cân đối nguồn lực cho đến khi hoàn thành, quyết toán dự án.</p>			
Điều 9. Hiệu lực thi hành			
<p>1. Nghị quyết này có hiệu lực thi hành từ ngày ký ban hành và được thực hiện trong thời gian 05 năm đối với các cơ chế đặc thù quy định tại các Điều 3, 4, 5, 6 của Nghị quyết. Đối với các cơ chế đặc thù áp dụng đối với các dự án sử dụng nguồn</p>			<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</p>

NỘI DUNG QUY ĐỊNH	LUẬT, QUY ĐỊNH HIỆN HÀNH	KẾT QUẢ RÀ SOÁT	LÝ DO QUY ĐỊNH
<p>tăng thu ngân sách trung ương năm 2022 và tăng thu ngân sách trung ương năm 2021 đã bố trí cho Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội để thực hiện chính sách hỗ trợ tiền thuê nhà cho người lao động còn dư trình Quốc hội chấp thuận chủ trương một lần.</p> <p>2. Các dự án được áp dụng tỷ lệ vốn nhà nước, được phân cấp thẩm quyền đầu tư, giao cơ quan chủ quản và cơ chế đặc thù trong khai thác mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường theo quy định của Nghị quyết này được thực hiện đến khi hoàn thành dự án.</p>			<p>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 hiện hành, có thể kéo dài trên 05 năm tùy theo từng dự án.</p> <p>Đối với các cơ chế đặc thù áp dụng đối với các dự án sử dụng nguồn tăng thu ngân sách trung ương năm 2022 và tăng thu ngân sách trung ương năm 2021 đã bố trí cho Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội để thực hiện chính sách hỗ trợ tiền thuê nhà cho người lao động còn dư: các cơ chế này chỉ cần được Quốc hội xem xét, quyết định 01 lần để Chính phủ điều hành nền kinh tế vĩ mô.</p>

Kèm theo Tờ trình số 6950/TT-BKHĐT ngày 26/8/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư)

CHÍNH PHỦ

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

DỰ THẢO

Hà Nội, ngày tháng 8 năm 2023

BÁO CÁO ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CỦA CHÍNH SÁCH

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

(Phục vụ công tác thẩm định của 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 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. Đến nay, cả nước đã đưa vào khai thác 1.729km; đang xây dựng 1.636km; đang chuẩn bị đầu tư, khởi công trong giai đoạn 2023-2025 khoảng 693km; đang lập chủ trương đầu tư 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";

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.

+ "*Phân cấp, phân quyền cho các địa phương đầu tư kết cấu hạ tầng do trung ương quản lý trên địa bàn tỉnh, đặc biệt là các công trình giao thông đường bộ, đường sắt, hàng không để phát huy tinh thần chủ động của các địa phương trong huy động tối đa các nguồn lực cho đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông*"⁶;

+ "*Khơi thông, huy động và sử dụng hiệu quả nguồn lực cho phát triển kết cấu hạ tầng, nhất là dưới hình thức đối tác công tư (PPP) gắn với đẩy mạnh phân cấp, phân quyền cho chính quyền địa phương*"⁷.

- 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*".

- Nghị quyết số 10-NQ/TW ngày 10/02/2022 của Bộ Chính trị về định hướng chiến lược địa chất, khoáng sản và công nghiệp khai khoáng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 đã nêu nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu: "*Rà soát, sửa đổi, bổ sung hoàn thiện quy định về đấu giá quyền khai thác khoáng sản, thăm dò, khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường phù hợp với thực tiễn; hoàn thiện cơ chế quản lý theo nguyên tắc thị trường; kiểm tra, kiểm soát chặt chẽ hoạt động khai thác khoáng sản, bảo đảm công bằng, công khai, minh bạch, chống tiêu cực, lãng phí tài nguyên khoáng sản, tăng nguồn thu cho ngân sách. Ưu tiên cấp phép khai thác khoáng sản là vật liệu xây dựng thông thường cho xây dựng các công trình kết cấu hạ tầng, nhất là công trình trọng điểm quốc gia*".

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

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.

quả đầu tư của các dự án phát triển đường bộ (cao tốc, quốc lộ, tỉnh lộ), cụ thể như sau:

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

Quy định hiện hành khống chế tỷ lệ vốn nhà nước tham gia không vượt quá 50% tổng mức đầu tư dự án PPP⁸. 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, 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, 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 bàn⁹. Bên cạnh đó, Quyết định¹⁰ 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

⁸ 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.

⁹ 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.

¹⁰ Khoản 1 Mục 1 Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ.

thông tại địa phương. Tuy nhiên, theo quy định Luật Giao thông đường bộ, Luật Xây dựng¹¹, 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 nước¹², 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 hiện¹³. 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 phủ¹⁴. 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 khác¹⁵. 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 khác¹⁶.

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

¹¹ 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".

¹² 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".

¹³ 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.

¹⁴ 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.

¹⁵ 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...".

¹⁶ Điều 2 khoản 2 Điều 11 Luật Tổ chức chính quyền địa phương số 77/2015/QH13.

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.

Bốn là, về việc khai thác mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường phục vụ thi công các dự án giao thông đường bộ

Khi triển khai thi công các dự án giao thông đường bộ, nguồn cung cấp vật liệu cho dự án còn khó khăn, bất cập, phụ thuộc chủ yếu vào các chủ mỏ đã cấp nên các nhà đầu tư, nhà thầu không chủ động được nguồn cung cấp vật liệu, khó khăn trong việc tổ chức triển khai thi công, đảm bảo tiến độ. Trong khi đó, thủ tục cấp phép mỏ mới theo quy định của Luật Khoáng sản¹⁷ còn phức tạp, kéo dài qua nhiều khâu, nhiều cấp, chưa đáp ứng tiến độ triển khai các dự án.

Do vậy, cần có cơ chế đặc thù trong khai thác vật liệu xây dựng thông thường cho dự án, cụ thể: Nhà đầu tư, nhà thầu thi công xây dựng không phải đề nghị cấp giấy phép khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường mà sản phẩm khai thác chỉ sử dụng cho các dự án đường bộ.

Năm là, về việc quyết định chủ trương đầu tư dự án thực hiện 02 Kỳ kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025

Theo quy định tại Điều 18 Luật Đầu tư công, một trong các điều kiện để quyết định chủ trương đầu tư dự án là “*Phù hợp với khả năng cân đối nguồn vốn đầu tư công và khả năng huy động nguồn vốn khác đối với chương trình, dự án sử dụng nhiều vốn*”. Tuy nhiên, trong phương án dự kiến sử dụng nguồn tăng thu NSTW năm 2022, một số dự án thuộc nhiệm vụ chi của NSTW mới được bố trí một phần vốn, nhu cầu còn thiếu chiếm khoảng 43,2% tổng nhu cầu vốn NSTW bố trí cho dự án. Do đó, để phê duyệt chủ trương đầu tư các dự án dự kiến sử dụng nguồn tăng thu NSTW năm 2022.

Sáu là, về việc bố trí vốn cho các dự án do địa phương quản lý đã có trong Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025

Thực tế trong quá trình triển khai kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025, do nguồn lực NSTW khó khăn trong khi phạm vi, đối tượng nhận hỗ trợ từ NSTW rộng nên một số dự án thuộc nhiệm vụ của NSTW đều yêu cầu các địa phương cam kết bố trí một phần vốn để thực hiện công tác giải phóng mặt bằng (như đầu tư tuyến đường cao tốc, quốc lộ...).

Bên cạnh đó, một số địa phương khó khăn, cần hỗ trợ từ NSTW để thực hiện các dự án trọng điểm, liên kết vùng tạo động lực phát triển kinh tế - xã hội của địa phương thì theo quy định tại Nghị quyết số 29/2021/QH15 ngày

¹⁷ Trường hợp khai thác khoáng sản ngoài phạm vi đất của dự án, nhà đầu tư phải thực hiện toàn bộ trình tự, thủ tục cấp giấy phép khai thác khoáng sản theo quy định. Tính chung, phải thực hiện qua 07 bước, tổng thời gian khoảng 357 ngày (01 năm).

28/7/2021 về Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025 là nếu dự án đó đã có trong Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025 khi tăng tổng mức đầu tư hoặc điều chỉnh cơ cấu vốn sẽ không được NSTW hỗ trợ.

Bây là, phân bổ, giải ngân nguồn vốn tăng thu ngân sách trung ương hằng năm theo quy định của Luật NSNN 2015

Theo quy định Điều 59 Luật NSNN 2015, khoản tăng thu NSTW năm 2022 được Ủy ban Thường vụ Quốc hội quyết nghị bổ sung dự toán thu NSTW năm 2022 và tăng dự toán chi đầu tư phát triển NSTW năm 2023. Do đó, nguồn vốn này sử dụng cho đầu tư công chỉ được giao dự toán, kế hoạch trong năm 2023.

Theo quy định tại Điều 53 Luật đầu tư công, dự án đầu tư công được giao kế hoạch vốn sau khi được cấp có thẩm quyền quyết định đầu tư; đồng thời theo quy định tại Điều 64 Luật NSNN và khoản 2 Điều 68 Luật Đầu tư công, thời gian giải ngân các dự án này tối đa đến ngày 31/12/2024.

Tuy nhiên, hầu hết các dự án dự kiến bố trí vốn từ nguồn tăng thu NSTW năm 2022 là dự án khởi công mới nên việc thời gian hoàn thiện quyết định đầu tư và giải ngân theo quy định đến 31/12/2024 (16 tháng) là không khả thi vì riêng thủ tục làm quyết định chủ trương đầu tư, quyết định đầu tư tối thiểu 6-8 tháng. Do đó, để bảo đảm hiệu quả sử dụng vốn, cần có cơ chế riêng đối với việc phân bổ, giao kế hoạch, giải ngân các dự án sử dụng nguồn tăng thu NSTW năm 2022.

Tám là, quy định về đối tượng đầu tư công

Luật Đầu tư công đã quy định 06 đối tượng đầu tư công. Tuy nhiên, trong thực tế phát sinh một số khoản chi thuộc nghĩa vụ của NSTW phải trả trực tiếp cho nhà đầu tư, doanh nghiệp, người dân ví dụ như chi trả đền bù giải phóng mặt bằng, chi phí phạt trả lãi vay do thành toán cho nhà đầu tư chậm đối với các dự án sử dụng vốn ODA và vay ưu đãi của các nhà tài trợ, lãi phạt chậm trả cho người dân khi dự án đã quyết toán...Để xử lý chi phí phát sinh sau khi Dự án đã kết thúc, cần có cơ chế thanh toán, quyết toán riêng thực hiện nghĩa vụ trả nợ của NSTW.

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 05 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, khai thác khoáng sản), 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 để đề xuất sửa đổi các luật liên quan, tạo điều kiện thuận lợi đầu tư các dự án trong giai đoạn 2021-2025 và 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 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 04 nhóm chính sách bao gồm: (1) tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP; (2) 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; (4) cơ chế đặc thù trong khai thác mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường.

Do điều kiện về thời gian, nguồn lực, kỹ thuật đánh giá tác động nên Báo cáo đánh giá tác động tập trung vào 04 chính sách (riêng chính sách số 04 đã được Chính phủ báo cáo Quốc hội tại Báo cáo số 01/BC-CP ngày 02/01/2022 và Tờ trình số 01/TTr-CP ngày 02/01/2022 để Quốc hội ban hành Nghị quyết số 43/2022/QH15 về chính sách tài khóa, tiền tệ hỗ trợ Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội; đồng thời nội dung đánh giá tác động của chính sách 4 đã được Bộ Tư pháp thẩm định¹⁸ trong quá trình Bộ Giao thông vận tải chuẩn bị dự thảo trình Quốc hội về Nghị quyết của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế,

¹⁸ Báo cáo thẩm định số 192/BCTĐ-BTP ngày 29/10/2021 của Bộ Tư pháp.

chính sách đặc thù phát triển đường bộ cao tốc giai đoạn 2021 - 2025, tuy nhiên chưa được thông qua) trong quá trình 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 tư¹⁹.

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 tư²⁰ trong trường hợp doanh thu 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.

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

¹⁹ 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 40,7%, qua thành phố Hồ Chí Minh là 49,9%, qua tỉnh Đồng Nai là 46,3%.

²⁰ 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...".

- 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 trình²¹, 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

Bộ Kế hoạch và Đầu tư đề xuất giải pháp quy định những nội dung sau trong Nghị quyết của Quốc hội theo hướng "*Đối với các dự án giao thông đường bộ, 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*".

Việc 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.

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

- *Tác động về kinh tế:*

²¹ 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.

+ *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, đặc biệt khó khăn và các dự án đi qua đô thị loại III trở lên, 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, Chính phủ kiến nghị Quốc hội ban hành cơ chế thí điểm khác với quy định tại khoản 2 Điều 69 Luật PPP theo hướng: Đối với các dự án giao thông đường bộ, 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. Khi thực hiện giải pháp này sẽ giải quyết được các bất cập nêu trên.

- Thâm quyền ban hành chính sách thuộc Quốc hội.

2. Chính sách 2: Về việc thâm 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 bộ²² (việc tổ chức quản lý, bảo trì hệ thống quốc lộ do Bộ

²² 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.

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 phủ²³, 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 ương²⁴, 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 án²⁵: 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 - 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.

²³ 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.

²⁴ 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".

²⁵ 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".

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, giảm 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 cùng cấp xem xét, chấp thuận về việc báo cáo Thủ tướng Chính phủ giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh làm cơ quan chủ quản 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 báo cáo Thủ tướng Chính phủ về việc giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh làm cơ quan chủ quản thực hiện dự án.

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 thực hiện 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.

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 hiện hành 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 hiện hành 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 pháp luật hiện hành".*

2.4. Đánh giá tác động của 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, đầu 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, Chính phủ 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 và Khoản 3 Điều 48 Luật Giao thông đường bộ 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 quản²⁶ 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.

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"*.

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*

²⁶ 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...

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

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 cấp tỉnh có dự án giao thông đường bộ đi qua báo cáo Hội đồng nhân dân cùng cấp để chấp thuận việc thực hiện dự án và đồng thuận với địa phương còn lại về cơ quan chủ quản thực hiện dự án theo một trong những nguyên tắc: tỷ trọng vốn đầu tư lớn hơn, khối lượng công việc nhiều hơn hoặc theo thỏa thuận giữa các địa phương.

Căn cứ các Nghị quyết của Hội đồng nhân dân cấp tỉnh, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh được thống nhất làm cơ quan chủ quản thực hiện dự án báo cáo Thủ tướng Chính phủ.

2. Căn cứ Nghị quyết của Hội đồng nhân dân các tỉnh về vấn đề nêu trên, 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 (bao gồm cả vốn hỗ trợ từ ngân sách Trung ương nếu có) hỗ trợ địa phương khác để đầu tư dự án.

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 hiện hành liên quan.

b) Đối với các công trình thuộc địa phương quản lý: 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, Chính phủ kiến nghị 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.

4. Chính sách 4: Về cơ chế đặc thù trong khai thác mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường

4.1. Xác định vấn đề bất cập

Hiện nay, việc triển khai các dự án có quy mô lớn, dự án quan trọng quốc gia (như dự án đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông, đồng bằng sông Cửu Long...) đã gặp vướng mắc về nguồn cung ứng vật liệu xây dựng (đất, cát, đá), dẫn đến kéo dài tiến độ, thậm chí phải dừng thi công.

Theo Luật Khoáng sản, việc cấp phép thăm dò, khai thác khoáng sản nói chung, bao gồm cả khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường phải thực hiện theo trình tự, thủ tục, thành phần hồ sơ áp dụng chung mà không phân biệt

nhóm, loại khoáng sản cũng như quy mô dự án (quy định tại Điều 47 và Điều 59 Luật Khoáng sản; tại Điều 49 và Điều 51 Nghị định số 158/2016/NĐ-CP ngày 29/11/2016 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật khoáng sản).

Trường hợp khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường trong phạm vi đất của dự án, theo quy định tại khoản 2 Điều 64 Luật Khoáng sản, nhà đầu tư không phải thực hiện thủ tục cấp giấy phép. Chính phủ đã ban hành Nghị định số 158/2016/NĐ-CP ngày 29/11/2016 hướng dẫn chi tiết trình tự, thủ tục đăng ký khai thác, tổng thời gian tối đa là 52 ngày.

- Trường hợp khai thác khoáng sản ngoài phạm vi đất của dự án, nhà đầu tư phải thực hiện toàn bộ trình tự, thủ tục cấp giấy phép khai thác khoáng sản theo quy định. Tính chung, phải thực hiện qua 07 bước, tổng thời gian khoảng 357 ngày (1 năm):

+ Bước 1: Thuộc quy hoạch khoáng sản liên quan; nếu chưa thăm dò thì phải lập hồ sơ đề nghị cấp phép thăm dò; sau đó, thi công đề án thăm dò theo Giấy phép thăm dò.

+ Bước 2: Lập báo cáo thăm dò và trình phê duyệt trữ lượng khoáng sản.

+ Bước 3: Lập dự án đầu tư khai thác trình Cấp có thẩm quyền phê duyệt.

+ Bước 4: Lập Báo cáo đánh giá tác động môi trường trong khai thác khoáng sản trình Cấp có thẩm quyền phê duyệt.

+ Bước 5: Tập hợp Hồ sơ xin cấp phép khai thác.

+ Bước 6: Lập Hồ sơ trình cấp thẩm quyền phê duyệt thiết kế mỏ.

+ Bước 7: Lập Hồ sơ đất đai theo quy định pháp luật về đất đai.

Để tháo gỡ vướng mắc này, Chính phủ đã ban hành 09 Nghị quyết tháo gỡ về nguồn cung cấp vật liệu cho các dự án đường bộ cao tốc Bắc Nam và các dự án đường bộ cao tốc khác liên vùng²⁷. Do đó, để tiếp tục tháo gỡ vướng mắc toàn diện hơn trong đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ, cần có cơ chế

²⁷ Trên cơ sở đề nghị của Bộ Tài nguyên và Môi trường, Chính phủ đã ban hành 09 Nghị quyết: (1) số 60/NQ-CP ngày 16/6/2021 về việc áp dụng cơ chế đặc thù trong cấp phép khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường cung cấp cho dự án đầu tư xây dựng một số đoạn đường bộ trên tuyến cao tốc Bắc - Nam phía đông giai đoạn 2021-2025; (2) số 133/NQ-CP ngày 19/10/2021 về sửa đổi bổ sung nghị quyết số 60/NQ-CP nêu trên, (3) số 18/NQ-CP ngày 11/02/2022 về triển khai Nghị quyết số 44/2022/QH15 về chủ trương đầu tư xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía đông giai đoạn 2021-2025; (4) số 119/NQ-CP ngày 08/9/2022 sửa đổi Nghị quyết số 18/NQ-CP nêu trên; (5) số 89/NQ-CP ngày 25/7/2022 về triển khai Nghị quyết số 58/2022/QH15 về chủ trương đầu tư công trình đường bộ cao tốc Khánh Hòa - Buôn Mê Thuột; (6) số 90/NQ-CP ngày 25/7/2022 về việc triển khai Nghị quyết số 59/2022/QH15 về chủ trương đầu tư công trình đường bộ cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu; (7) số 91/NQ-CP ngày 25/7/2022 về triển khai Nghị quyết 60/2022/QH15 về chủ trương đầu tư công trình đường bộ cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng; (8) số 31/NQ-CP ngày 07/3/2023 về Phiên họp Chính phủ thường kỳ tháng 02/2023; (9) số 47/NQ-CP ngày 01/4/2023 về tháo gỡ khó khăn cấp phép khai thác các mỏ đất đắp phục vụ dự án cao tốc Bắc - Nam đoạn Vĩnh Hảo - Phan Thiết.

đặc thù trong khai thác vật liệu xây dựng thông thường phục vụ thi công công trình. Tuy nhiên, thời gian để các địa phương thực hiện thủ tục cấp phép khai thác sau khi thực hiện Nghị quyết của Chính phủ vẫn còn từ 6 - 8 tháng.

4.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề

Chính phủ đề xuất áp dụng cơ chế cho phép nhà đầu tư, nhà thầu thi công xây dựng được khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường (đất, cát, đá) theo quy trình tương tự như quy định tại khoản 2 Điều 64 Luật Khoáng sản và không cần đấu giá quyền khai thác khoáng sản. Qua đó, bảo đảm nguồn cung nguyên vật liệu, đẩy nhanh tiến độ thực hiện dự án:

- Rút ngắn thủ tục, đẩy nhanh việc khai thác các mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường để thi công công trình, nhất là mỏ đất để san lấp nền (khoảng 10 tháng nếu thực hiện theo quy định của Luật Khoáng sản và văn bản hướng dẫn của Chính phủ hoặc hoặc 4-6 tháng nếu thực hiện theo cơ chế tại Nghị quyết số 60/NQ-CP và 133/NQ-CP của Chính phủ).

- Giảm bớt các khâu trung gian, tránh tình trạng đầu cơ, nâng giá, thiếu hụt nguồn cung khoáng sản để thi công công trình.

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

Chính phủ đề xuất giải pháp về cơ chế đặc thù trong khai thác mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường và dự kiến quy định những nội dung sau trong Nghị quyết của Quốc hội:

"1. Nhà thầu thi công không phải thực hiện thủ tục cấp Giấy phép khai thác mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường nằm trong Hồ sơ khảo sát vật liệu xây dựng phục vụ dự án hạ tầng giao thông đường bộ.

2. Việc khai thác mỏ khoáng sản quy định tại khoản 1 Điều này được thực hiện đến khi hoàn thành dự án. Nhà thầu thi công có trách nhiệm thực hiện đánh giá tác động môi trường; chịu sự quản lý, giám sát đối với việc khai thác, sử dụng khoáng sản; nộp thuế, phí và thực hiện các nghĩa vụ bảo vệ, cải tạo, phục hồi môi trường theo quy định của pháp luật".

4.4. Đánh giá tác động của các giải pháp

- *Tác động về kinh tế:*

+ *Đối với Nhà nước:* giảm chi phí cho nhà nước do không phải thực hiện các thủ tục cấp giấy phép khai thác khoáng sản. Nhà nước không phải bỏ thêm các chi phí phát sinh do công trình thi công xây dựng đáp ứng tiến độ yêu cầu. Về tổng thể, giải pháp này có tác động tích cực về kinh tế đối với lợi ích Nhà nước..

+ *Đối với người dân:* khi người dân có nhu cầu sử dụng khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường sẽ có chi phí phù hợp với giá trị thực của vật liệu. Do đó, giải pháp này có tác động tích cực về kinh tế đối với người dân.

+ *Đối với doanh nghiệp*: các doanh nghiệp kinh doanh khai thác khoáng sản không có thiệt hại về kinh tế nhưng không có lợi ích kinh tế tăng thêm. Các doanh nghiệp thi công xây dựng công trình sẽ không mất thêm chi phí do việc thiếu nguồn vật liệu thi công xây dựng công trình. Do đó, giải pháp này có tác động tích cực về kinh tế đối với doanh nghiệp...

+ *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*: việc thực hiện các thủ tục cấp phép khai thác vật liệu xây dựng thông thường theo Luật Khoáng sản hiện nay cần nhiều thời gian (thông thường hơn 01 năm) trong khi thời gian thực hiện các gói thầu xây lắp thường dưới 02 năm. Giải pháp này góp phần tháo gỡ vướng mắc về việc cấp phép khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường, đáp ứng đủ nguồn cung cấp vật liệu góp phần đảm bảo tiến độ thi công các dự án kết cấu hạ tầng giao thông quan trọng và mang lại hiệu quả kinh tế - xã hội rất lớn; giảm các khâu trung gian trong công tác cung cấp vật liệu xây dựng thông thường; tránh được tình trạng ép giá, nâng giá vật liệu.

+ *Đối với người dân*: tác động tích cực đối với người dân do sớm được sử dụng công trình; đối với người dân trong khu vực giảm được ảnh hưởng về môi trường, tiếng ồn trong thời gian thi công.

+ *Đối với doanh nghiệp*: không có tác động cụ thể.

+ *Đối với các tổ chức khác*: không có tác động cụ thể.

- *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*: Chính sách giúp rút ngắn các thủ tục, giảm khâu trung gian trong quá trình khai thác (phê duyệt trữ lượng khoáng sản; lập, phê duyệt Dự án đầu tư khai thác khoáng sản; có báo cáo đánh giá tác động môi trường hoặc bản cam kết bảo vệ môi trường; cấp Giấy phép khai thác khoáng sản; không phải đấu giá cấp quyền khai thác khoáng sản).

- *Tác động đối với hệ thống pháp luật*: giải pháp này góp phần tạo sự đồng bộ hơn với hệ thống pháp luật hiện hành do tạo ra sự phân biệt về quy trình thực hiện giữa khoáng sản quý hiếm với khoáng sản làm vật liệu thông thường. Hiện nay, Bộ Tài nguyên và Môi trường đang lấy ý kiến rộng rãi về Luật Địa chất và Khoáng sản. Tuy nhiên, chưa xác định được chính xác thời gian ban hành để áp dụng trong thực tiễn, trong khi các dự án đường bộ đang được các cấp có thẩm quyền thúc đẩy tiến độ đầu tư. Do đó, để chủ động được nguồn vật liệu (đất, đá cát) sử dụng cho dự án thì việc ban hành cơ chế đặc thù nêu trên là rất cần thiết.

4.5. Kiến nghị giải pháp lựa chọn

- Trên cơ sở phân tích, đánh giá tác động của các giải pháp, Chính phủ kiến nghị Quốc hội ban hành cơ chế đặc thù thí điểm tương tự như khoản 2 Điều 5 Nghị quyết số 43/2022/QH15. Khi thực hiện giải pháp này sẽ giải quyết được các bất cập nêu trên.

- Thâm quyền ban hành chính sách thuộc Quốc hội.

5. Về cơ chế đặc thù: Quyết định chủ trương đầu tư các dự án mới trong giai đoạn 2021-2025 với mức vốn dự kiến bố trí từ nguồn tăng thu NSTW năm 2022; số vốn còn thiếu sẽ được bố trí khi có điều kiện hoặc trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2026-2030

5.1. Xác định vấn đề bất cập

Theo quy định tại Điều 18 Luật Đầu tư công, một trong các điều kiện để quyết định chủ trương đầu tư dự án là “Phù hợp với khả năng cân đối nguồn vốn đầu tư công và khả năng huy động nguồn vốn khác đối với chương trình, dự án sử dụng nhiều vốn”.

Theo quy định tại Điều 89 Luật Đầu tư công Cơ quan, tổ chức, cá nhân và người đứng đầu tổ chức quyết định chủ trương đầu tư chương trình, dự án có thời gian thực hiện trong 02 kỳ kế hoạch đầu tư công trung hạn liên tiếp phải bảo đảm tổng số giá trị tổng mức đầu tư của các chương trình, dự án phải thực hiện trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn sau không vượt quá 20% tổng số vốn kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn trước của Bộ, cơ quan trung ương, địa phương đó.

Theo quy định tại Điều 59 Luật NSNN, tăng thu NSTW được sử dụng để tăng chi đầu tư một số dự án quan trọng.

Trong phương án dự kiến sử dụng nguồn tăng thu NSTW năm 2022, một số dự án đầu tư quan trọng lớn thuộc nhiệm vụ chi của NSTW mới được bố trí một phần vốn, nhu cầu còn thiếu chiếm khoảng 43,2% tổng nhu cầu vốn NSTW bố trí cho dự án²⁸. Các bộ, cơ quan trung ương và địa phương cũng không còn hạn mức để có thể quyết định chủ trương đầu tư các dự án này thực hiện trong 2 Kỳ kế hoạch theo quy định tại Khoản 2 Điều 89 do đây là dự án lớn, lượng vốn chuyển sang giai đoạn sau khá lớn đồng thời với tiến độ thực hiện và khả năng bố trí vốn NSTW hằng năm như hiện nay (mới đạt 49 % kế hoạch trung hạn), áp lực bố trí vốn giai đoạn sau cho các dự án đã có trong Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025 là rất lớn.

²⁸ Đây mới là số nhu cầu, số vốn chính thức sẽ xác định sau khi dự án được phê duyệt chủ trương đầu tư.

Thực tế này cũng xảy ra đối với 02 dự án quan trọng quốc gia đã được Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư²⁹: Đường vành đai 4 Vùng Thủ đô Hà Nội và Đường vành đai 3 thành phố Hồ Chí Minh. Trong giai đoạn 2021-2025, vốn ngân sách nhà nước (NSTW và NSDP) bố trí đáp ứng khoảng 59% tổng mức đầu tư (85.813 tỷ đồng) đối với dự án Đường vành đai 4 Vùng Thủ đô và 80% tổng mức đầu tư (75.378 tỷ đồng) đối với dự án Đường vành đai 3 thành phố Hồ Chí Minh; nhu cầu còn thiếu của 02 dự án được Quốc hội quyết nghị bố trí trong giai đoạn 2026-2030.

5.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề

Tạo cơ sở pháp lý để quyết định chủ trương đầu tư dự án theo quy định tại Điều 18, 89 Luật Đầu tư công.

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

Chính phủ đề xuất giải pháp quy định những nội dung sau trong Nghị quyết của Quốc hội theo hướng: "*Cấp có thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư các dự án khởi công mới trong giai đoạn 2021-2025 được dự kiến bố trí từ nguồn tăng thu ngân sách trung ương năm 2022; số vốn NSNN còn thiếu sẽ tiếp tục được bố trí khi có điều kiện trong năm 2024-2025 hoặc trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2026-2030*".

5.4. 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

- *Tác động về kinh tế:*

+ *Đối với Nhà nước:*

Các dự án đầu tư kết cấu hạ tầng, dự án an ninh, quốc phòng, khoa học công nghệ hình thành sẽ tạo không gian phát triển kinh tế, giải quyết những điểm nghẽn, nút thắt phát triển, giảm chi phí logistic, thực hiện mục tiêu trong chiến lược phát triển ngành, lĩnh vực nêu trong Nghị quyết, kết luận của Trung ương đảng, Bộ Chính trị.

+ *Đối với người dân:* được thụ hưởng dịch vụ công với chất lượng tốt.

+ *Đối với doanh nghiệp:* trường hợp có thể triển khai các dự án an ninh, quốc phòng, 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 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:*

²⁹ Các Nghị quyết số 56/2022/QH15 ngày 16/6/2022 và số 57/2022/QH15 ngày 16/6/2022.

+ *Đối với Nhà nước*: các dự án 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*: giúp người dân hưởng thụ

+ *Đối với doanh nghiệp*: tăng kết nối đến 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 chỉ áp dụng đối với các dự án sử dụng nguồn tăng thu NSTW năm 2022 nên không tác động chính sách pháp luật khác có liên quan.

- *Tác động tiêu cực*: không có.

5.5. Kiến nghị giải pháp lựa chọn:

- Trên cơ sở phân tích, đánh giá tác động của các giải pháp, Chính phủ kiến nghị Quốc hội ban hành cơ chế cho phép Cấp có thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư các dự án khởi công mới trong giai đoạn 2021-2025 được dự kiến bố trí từ nguồn tăng thu ngân sách trung ương năm 2022; số vốn NSNN còn thiếu sẽ tiếp tục được bố trí khi có điều kiện trong năm 2024-2025 hoặc trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2026-2030. Khi thực hiện giải pháp này sẽ giải quyết được các bất cập nêu trên.

- Thẩm quyền ban hành chính sách thuộc Quốc hội.

6. Cơ chế đặc thù: Các dự án do địa phương quản lý đã có trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025 được điều chỉnh quyết định chủ trương đầu tư, quyết định đầu tư tương ứng với số vốn ngân sách trung ương bố trí tăng thêm cho dự án từ nguồn tăng thu ngân sách trung ương năm 2022

6.1. Xác định vấn đề bất cập

Theo quy định tại khoản 4 Điều 4 Nghị quyết số 29/2021/QH15 về Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025: *các địa phương được bố trí vốn NSTW giai đoạn 2021-2025 phải cam kết bố trí phần vốn còn thiếu từ nguồn NSDP và nguồn vốn hợp pháp khác để hoàn thành dự án đúng tiến độ. Trong trường hợp điều chỉnh tăng tổng mức đầu tư của dự án so với tổng mức đầu tư*

đã được cấp có thẩm quyền giao kế hoạch đầu tư trung hạn, địa phương phải tự cân đối vốn để hoàn thành dự án đúng tiến độ, bảo đảm chất lượng.

Trong phương án dự kiến bố trí tăng thu NSTW năm 2022, có 05 dự án đã có trong Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025. Nếu bổ sung vốn từ nguồn tăng thu NSTW năm 2022 cho các dự án, mức vốn NSTW hỗ trợ cho dự án sẽ cao hơn số vốn NSTW đã bố trí cho dự án trong Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025, chưa phù hợp với quy định tại khoản 4 Điều 4 Nghị quyết số 29/2021/QH15 về Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025. Tuy nhiên, theo báo cáo của các địa phương, các địa phương khó do nguồn thu NSDP không đạt dự kiến, nhất là nguồn thu từ tiền sử dụng đất, đấu giá quyền sử dụng đất giảm mạnh. Đồng thời, các địa phương phải bố trí cho các nhiệm vụ phát sinh mới nhằm thực hiện Nghị quyết của Bộ Chính trị về phát triển vùng cũng như các chính sách an sinh – xã hội nên việc cân đối vốn NSDP cho Dự án trong giai đoạn này là rất khó khăn. Đây là các dự án cần thiết, có tác động lớn đến sự phát triển KTXH của địa phương và của vùng, do đó để đẩy nhanh tiến độ, sớm đưa dự án vào khai thác, sử dụng cũng như thực hiện các Nghị quyết của Bộ Chính trị về phát triển vùng thì cần có cơ chế áp dụng riêng cho các dự án này.

6.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề

Tạo cơ sở pháp lý để điều chỉnh quyết định chủ trương đầu tư, quyết định đầu tư dự án theo quy định tại khoản 4 Điều 4 Nghị quyết số 29/2021/QH15 của Quốc hội

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

Chính phủ đề xuất giải pháp quy định những nội dung sau trong Nghị quyết của Quốc hội theo hướng: *"Các dự án do địa phương quản lý đã có trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025 được điều chỉnh quyết định chủ trương đầu tư, quyết định đầu tư tương ứng với số vốn ngân sách trung ương bố trí tăng thêm cho dự án từ nguồn tăng thu ngân sách trung ương năm 2022"*.

6.4. 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

- Tác động về kinh tế:

+ Đối với Nhà nước:

Các dự án đầu tư kết cấu hạ tầng, dự án an ninh, quốc phòng, khoa học công nghệ hình thành sẽ tạo không gian phát triển kinh tế, 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.

+ Đối với người dân: do doanh nghiệp giảm chi phí lưu thông, vận chuyển nên tăng khả năng tiếp cận hàng hoá đặc sản của từng vùng miền với chất lượng tốt, chi phí phù hợp.

+ *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 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 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*: được hưởng chính sách về dịch vụ chăm sóc y tế.

+ *Đối với doanh nghiệp*: tăng kết nối đến 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 chỉ áp dụng đối với các dự án sử dụng nguồn tăng thu NSTW năm 2022 nên không tác động chính sách pháp luật khác có liên quan.

- *Tác động tiêu cực*: không có.

6.5. Kiến nghị giải pháp lựa chọn:

- Trên cơ sở phân tích, đánh giá tác động của các giải pháp, Chính phủ kiến nghị Quốc hội ban hành cơ chế cho phép các dự án do địa phương quản lý đã có trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025 được điều chỉnh quyết định chủ trương đầu tư, quyết định đầu tư tương ứng với số vốn ngân sách trung ương bố trí tăng thêm cho dự án từ nguồn tăng thu ngân sách trung ương năm 2022. Khi thực hiện giải pháp này sẽ giải quyết được các bất cập nêu trên.

- Thẩm quyền ban hành chính sách thuộc Quốc hội.

7. Cơ chế đặc thù: *Giao kế hoạch từ nguồn tăng thu ngân sách trung ương năm 2022 và tăng thu ngân sách trung ương năm 2021 đã bố trí cho Chương trình phục hồi để thực hiện chính sách hỗ trợ tiền thuê nhà cho người lao động còn dư cho các dự án khi các dự án được cấp có thẩm quyền phê duyệt chủ trương đầu tư và nguồn vốn này được thực hiện và giải ngân trong 03 năm từ 2023-2025*

7.1. Xác định vấn đề bất cập

Theo quy định Điều 59 Luật NSNN 2015, khoản tăng thu NSTW năm 2022 được Ủy ban Thường vụ Quốc hội quyết nghị bổ sung dự toán thu NSTW năm 2022 và tăng dự toán chi đầu tư phát triển NSTW năm 2023. Do đó, nguồn vốn này sử dụng cho đầu tư công chỉ được giao dự toán, kế hoạch trong năm 2023.

Theo quy định tại Điều 53 Luật đầu tư công, dự án đầu tư công được giao kế hoạch vốn sau khi được cấp có thẩm quyền quyết định đầu tư; đồng thời theo quy định tại Điều 64 Luật NSNN và khoản 2 Điều 68 Luật Đầu tư công, thời gian giải ngân các dự án này tối đa đến ngày 31/12/2024.

Tuy nhiên, hầu hết các dự án dự kiến bố trí vốn từ nguồn tăng thu NSTW năm 2022 là dự án khởi công mới, có thể hoàn thành phê duyệt chủ trương đầu tư trong năm 2023 nhưng để có quyết định đầu tư thì có thể kéo dài sau ngày 31/12/2023.

Do đặc thù nguồn tăng thu NSTW năm 2022 bố trí trong dự toán năm 2023 và trong năm 2023 mới xác định chính xác nguồn tăng thu NSTW năm 2021 đã bố trí cho Chương trình phục hồi để thực hiện chính sách hỗ trợ tiền thuê nhà cho người lao động còn dư nên để giao kế hoạch năm cho dự án cần có cơ chế giao kế hoạch khi dự án có quyết định phê duyệt chủ trương đầu tư, không chờ đến quyết định đầu tư. Đồng thời cho phép các dự án sử dụng nguồn này được thực hiện và giải ngân đến hết năm 2025 bảo đảm vòng đời của 01 dự án từ chuẩn bị đầu tư (Quyết định chủ trương đầu tư, quyết định đầu tư), thực hiện dự án (thi công, giải ngân...), kết thúc hạng mục hoặc dự án và phù hợp với thời điểm tổng hợp, đánh giá kết quả thực hiện kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025.

7.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề

Tạo cơ sở pháp lý để phân bổ giải ngân các dự án sử dụng nguồn tăng thu NSTW năm 2022, tăng thu NSTW năm 2021 còn dư của chính sách hỗ trợ tiền

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

Chính phủ đề xuất giải pháp quy định những nội dung sau trong Nghị quyết của Quốc hội theo hướng Giao kế hoạch từ nguồn tăng thu ngân sách trung ương năm 2022 và tăng thu ngân sách trung ương năm 2021 đã bố trí cho Chương trình phục hồi để thực hiện chính sách hỗ trợ tiền thuê nhà cho người lao động còn dư cho các dự án khi các dự án được cấp có thẩm quyền phê duyệt chủ trương đầu tư và nguồn vốn này được thực hiện và giải ngân trong 03 năm từ 2023-2025.

7.4. 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

- Tác động về kinh tế:

+ *Đối với Nhà nước:*

Các dự án đầu tư kết cấu hạ tầng, dự án an ninh, quốc phòng, khoa học công nghệ, dự án đường ven biển hình thành sẽ tạo không gian phát triển kinh tế, 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.

+ *Đối với người dân:* do doanh nghiệp giảm chi phí lưu thông, vận chuyển nên tăng khả năng tiếp cận hàng hoá đặc sản của từng vùng miền với chất lượng tốt, chi phí phù hợp.

+ *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 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 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:* sử dụng thủ tục hành chính liên quan đến y tế, hành chính công được thuận lợi và với hệ thống đường bộ cao tốc, ven biển sau khi hoàn thành 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 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 giải pháp trên không phát sinh thủ tục hành chính so với pháp luật hiện hành.

- *Tác động đối với hệ thống pháp luật:* do chỉ áp dụng đối với các dự án sử dụng nguồn tăng thu NSTW năm 2022 và tăng thu NSTW năm 2021 đã bố trí cho Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội để thực hiện chính sách hỗ trợ tiền thuê nhà cho người lao động còn dư nên không tác động chính sách pháp luật khác có liên quan.

- *Tác động tiêu cực:* không có.

7.5. Kiến nghị giải pháp lựa chọn:

Trên cơ sở phân tích, đánh giá tác động của các giải pháp, Chính phủ kiến nghị Quốc hội ban hành cơ chế cho phép Giao kế hoạch từ nguồn tăng thu ngân sách trung ương năm 2022 và tăng thu ngân sách trung ương năm 2021 đã bố trí cho Chương trình phục hồi để thực hiện chính sách hỗ trợ tiền thuê nhà cho người lao động còn dư cho các dự án khi các dự án được cấp có thẩm quyền phê duyệt chủ trương đầu tư và nguồn vốn này được thực hiện và giải ngân trong 03 năm từ 2023-2025. Khi thực hiện giải pháp này sẽ giải quyết được các bất cập nêu trên.

- Thẩm quyền ban hành chính sách thuộc Quốc hội.

8. Cơ chế đặc thù: Bố trí vốn cho Ủy ban nhân dân tỉnh Nghệ An để thực hiện thanh toán kinh phí đền bù, giải phóng mặt bằng (bao gồm cả phần chậm trả) của dự án nâng cấp, mở rộng quốc lộ 1 đoạn qua tỉnh Nghệ An

8.1. Xác định vấn đề bất cập

Việc đền bù GPMB (bao gồm cả phần chậm trả) là để thực hiện Dự án cải tạo, nâng cấp Quốc lộ 1. Đây là dự án do Bộ Giao thông vận tải quản lý và giao cho Ủy ban nhân dân tỉnh Nghệ An thực hiện công tác đền bù GPMB.

Theo báo cáo của Bộ Giao thông vận tải, do Ủy ban nhân dân tỉnh Nghệ An kiểm đếm chưa đủ nên số vốn 573 tỷ đồng để thực hiện nhiệm vụ đền bù GPMB của Dự án cải tạo, nâng cấp Quốc lộ 1 (Dự án đầu tư công và Dự án BOT) chưa được thực hiện.

Việc này dẫn đến khiếu kiện nhiều năm, thuộc trách nhiệm của các đơn vị tham gia thực hiện Dự án. Đến nay theo báo cáo của Ủy ban nhân dân tỉnh Nghệ An và Bộ Giao thông vận tải thì số vốn phải bố trí thực hiện nội dung này là khoảng 1.283 tỷ đồng (573 tỷ đồng bồi thường hỗ trợ cho người dân, 8 tỷ đồng cho hội đồng bồi thường và 702 tỷ đồng tiền chậm trả tính đến ngày 31/12/2022 được quy định tại Luật Đất đai). Theo quy định thì đây là nghĩa vụ của NSTW nhưng đến nay chưa được bố trí vốn để thực hiện. Điều 5 Luật Đầu tư công quy định, đối tượng đầu tư công là nhiệm vụ, chương trình, dự án, tuy nhiên, dự án cải tạo, nâng cấp Quốc lộ 1, trong đó đoạn qua tỉnh Nghệ An đã hoàn thành công tác quyết toán nên không có cơ sở để bố trí vốn đầu tư.

Do đó, để không xảy ra khiếu kiện gây nhức nhối cho cơ quan quản lý, đồng thời giải quyết quyền lợi chính đáng của người dân thì cần bố trí vốn để thanh toán kinh phí đền bù, GPMB (bao gồm phần chậm trả) cho các hộ dân và số vốn này được quản lý, quyết toán riêng (nghĩa vụ trả nợ của NSTW). Ủy ban nhân dân tỉnh Nghệ An chủ trì, thống nhất với Bộ Giao thông vận tải xây dựng phương án bồi thường cho người dân bảo đảm đúng quy định.

8.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề

Tạo cơ sở pháp lý để bố trí vốn để thanh toán tiền giải phóng tiền đền bù giải phóng mặt bằng cho người dân/

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

Chính phủ đề xuất giải pháp quy định những nội dung sau trong Nghị quyết của Quốc hội theo hướng bố trí vốn cho Ủy ban nhân dân tỉnh Nghệ An để thực hiện thanh toán kinh phí đền bù, giải phóng mặt bằng (bao gồm cả phần chậm trả) của dự án nâng cấp, mở rộng quốc lộ 1 đoạn qua tỉnh Nghệ An.

8.4. 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

- *Tác động về kinh tế:*

+ *Đối với Nhà nước:* giảm thiểu việc bố trí vốn cho phần chậm trả vì đây là nghĩa vụ của Nhà nước, nếu để lâu số lãi chậm trả tăng lên.

+ *Đối với người dân:* có nguồn kinh phí để trang trải chi phí đời sống, ổn định lại chỗ ở sau khi Nhà nước thu hồi đất.

- *Tác động về xã hội:*

+ *Đối với Nhà nước:* củng cố, nâng cao niềm tin của người dân đối với Đảng và Nhà nước, tạo sự công bằng trong xã hội.

+ *Đối với người dân:* yên tâm, ổn định để sản xuất, cống hiến và làm việc phục vụ nhu cầu cuộc sống của cá nhân, gia đình và làm giàu cho xã hội.

- *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 chỉ áp dụng đối với các dự án sử dụng nguồn tăng thu NSTW năm 2022 nên không tác động chính sách pháp luật khác có liên quan.

- *Tác động tiêu cực:* không có.

8.5. Kiến nghị giải pháp lựa chọn:

Trên cơ sở phân tích, đánh giá tác động của các giải pháp, Chính phủ kiến nghị Quốc hội ban hành cơ chế cho phép bố trí vốn cho Ủy ban nhân dân tỉnh Nghệ An để thực hiện thanh toán kinh phí đền bù, giải phóng mặt bằng (bao gồm cả phần chậm trả) của dự án nâng cấp, mở rộng quốc lộ 1 đoạn qua tỉnh Nghệ An. 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 dự thảo 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 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>.

Ngày 08/5/2023, Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã đăng tải dự thảo Nghị quyết tại Cổng thông tin điện tử Chính phủ tại đường dẫn: <https://chinhphu.vn/du-thao-vbqpppl/du-thao-nghi-quyet-cua-quoc-hoi-ve-thi-diem-mot-so-co-che-chinh-sach-thao-go-vuong-mac-quy-dinh-5607>.

Theo thông tin từ Cổng thông tin điện tử Chính phủ, hết thời hạn đăng tải không nhận được ý kiến góp ý nào của công dân, tổ chức đối với Dự thảo³¹.

Ngoài ra, các tài liệu là hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị quyết, hồ sơ dự thảo Nghị quyết cũng được Bộ Tư pháp đăng tải trên cổng thông tin điện tử của Bộ Tư pháp.

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.

Cơ chế chính sách đặc thù áp dụng cho các dự án sử dụng nguồn tăng thu NSTW năm 2022 và năm 2021 còn dư đã được Bộ Kế hoạch và Đầu tư tổng hợp từ đề xuất của các bộ, cơ quan trung ương và địa phương, tham vấn ý kiến từ Bộ Tài chính, trải qua nhiều lần báo cáo Lãnh đạo Chính phủ, Thường trực Chính phủ và Ban cán sự đảng Chính phủ.

³¹ Văn bản số 483/TTĐT-DLĐT ngày 03/7/2023 của Cổng Thông tin điện tử Chính phủ.

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 xây dựng 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./.

Kèm theo Tờ trình số 6950/TTr-BKHĐT ngày 26/8/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư



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

Số: /TTr-CP

Hà Nội, ngày tháng 8 năm 2023

DƯ THẢO

TỜ TRÌNH

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

(Phục vụ công tác thẩm định của Bộ Tư pháp)

Kính gửi: 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.

Lĩnh vực giao thông đường bộ là một trong những lĩnh vực sử dụng vốn đầu tư lớn, chiếm tỷ trọng cao trong kế hoạch đầu tư công trung hạn. Trong quá trình triển khai thực hiện quy hoạch, kế hoạch vẫn còn một số vướng mắc cần tháo gỡ, Chính phủ đã có Tờ trình số 199/TTr-CP ngày 08/5/2023 trình Ủy ban Thường vụ Quốc hội về 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.

Tại Thông báo số 2276/TB-TTKQH ngày 15/5/2023 và Thông báo số 2295/TB-TTKQH ngày 16/5/2023, Ủy ban Thường vụ Quốc hội đã kết luận: đề nghị Chính phủ tiếp tục nghiên cứu, làm rõ các nội dung đề nghị thí điểm, trong đó, việc thực hiện thí điểm cần phải có địa chỉ, thời gian, giới hạn cụ thể, không quy định như một đạo luật khác song song với luật hiện hành¹; hoàn thiện hồ sơ, trình Quốc hội xem xét, quyết định tại kỳ họp thứ 6 hoặc vào thời gian phù hợp.

Thực hiện ý kiến kết luận nêu trên của Ủy ban Thường vụ Quốc hội và theo 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 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 kèm theo danh mục các dự án cụ thể như sau:

I. SỰ CẦN 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 -

¹ Tại Thông báo số 2186/TB-TTKQH ngày 14/4/2023 của Tổng Thư ký Quốc hội về Kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội về dự kiến Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2024, điều chỉnh Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2023 đã đề nghị Chính phủ: Hạn chế tối đa việc đề xuất quy định trong Nghị quyết của Quốc hội các nội dung thuộc phạm vi điều chỉnh của luật. Trường hợp cần thiết, đề nghị Chính phủ tổng kết đánh giá kỹ lưỡng các chính sách đặc thù đang được thực hiện theo các Nghị quyết của Quốc hội, đề xuất sửa đổi các luật có liên quan trình Quốc hội, Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét theo quy định của pháp luật.

Hải Phòng - Quảng Ninh - Móng Cái, La Sơn - Túy Loan, Đà Nẵng - Quảng Ngãi, thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây², 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 theo phương thức đối tác công tư (PPP), Xây dựng, Tổ chức chính quyền địa phương, Khoáng sản...) vào thực tiễn đầu tư phát triển các dự án đường bộ bao gồm cả phương thức đầu tư công và đầu 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 PPP³. 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, 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.

² Đến nay, cả nước đã đưa vào khai thác 1.729km; đang xây dựng 1.636km; đang chuẩn bị đầu tư, khởi công trong giai đoạn 2023-2025 khoảng 693km; đang lập chủ trương đầu tư khoảng 928km.

³ 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.

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 bàn⁴. Bên cạnh đó, Quyết định⁵ 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 dựng⁶, 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 nước⁷, 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 hiện⁸. 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 phủ⁹. 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

⁴ 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.

⁵ Khoản 1 Mục 1 Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ.

⁶ 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".

⁷ 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".

⁸ 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.

⁹ 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.

sách địa phương này để chỉ cho địa phương khác¹⁰. 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 khác¹¹.

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 phương 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.

Bốn là, về việc khai thác mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường phục vụ thi công các dự án giao thông đường bộ

Khi triển khai thi công các dự án giao thông đường bộ, nguồn cung cấp vật liệu cho dự án còn khó khăn, bất cập, phụ thuộc chủ yếu vào các chủ mỏ đã cấp nên các nhà đầu tư, nhà thầu không chủ động được nguồn cung cấp vật liệu, khó khăn trong việc tổ chức triển khai thi công, đảm bảo tiến độ. Trong khi đó, thủ tục cấp phép mỏ mới theo quy định của Luật Khoáng sản¹² còn phức tạp, kéo dài qua nhiều khâu, nhiều cấp, chưa đáp ứng tiến độ triển khai các dự án.

Do vậy, cần có cơ chế đặc thù trong khai thác vật liệu xây dựng thông thường cho dự án, cụ thể: Nhà đầu tư, nhà thầu thi công xây dựng không phải đề nghị cấp giấy phép khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường mà sản phẩm khai thác chỉ sử dụng cho các dự án đường bộ.

Năm là, một số vướng mắc liên quan đến các dự án sử dụng nguồn tăng thu ngân sách trung ương năm 2022 và tăng thu ngân sách trung ương năm 2021 đã bố trí cho Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội để thực hiện chính sách hỗ trợ tiền thuê nhà cho người lao động còn dư

a) Về việc quyết định chủ trương đầu tư dự án thực hiện 02 Kỳ kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025

Theo quy định tại Điều 18 Luật Đầu tư công, một trong các điều kiện để quyết định chủ trương đầu tư dự án là "*Phù hợp với khả năng cân đối nguồn vốn*

¹⁰ Khoản 9 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước quy định: "Không được dùng ngân sách của cấp này để chỉ cho nhiệm vụ của cấp khác và không được dùng ngân sách của địa phương này để chỉ cho nhiệm vụ của địa phương khác...".

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

¹² Các Điều 47, Điều 59, Điều 64 Luật Khoáng sản; tại Điều 49 và Điều 51 Nghị định số 158/2016/NĐ-CP ngày 29/11/2016 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật khoáng sản. Trường hợp khai thác khoáng sản ngoài phạm vi đất của dự án, nhà đầu tư phải thực hiện toàn bộ trình tự, thủ tục cấp giấy phép khai thác khoáng sản theo quy định. Tính chung, phải thực hiện qua 07 bước, tổng thời gian khoảng 357 ngày (01 năm).

đầu tư công và khả năng huy động nguồn vốn khác đối với chương trình, dự án sử dụng nhiều vốn". Tuy nhiên, trong phương án dự kiến sử dụng nguồn tăng thu ngân sách Trung ương (NSTW) năm 2022, một số dự án thuộc nhiệm vụ chi của NSTW mới được bố trí một phần vốn, nhu cầu còn thiếu chiếm khoảng 43,2% tổng nhu cầu vốn NSTW bố trí cho dự án. Do đó, để phê duyệt chủ trương đầu tư các dự án dự kiến sử dụng nguồn tăng thu NSTW năm 2022 cần có cơ chế đặc thù cho các dự án này.

b) Về việc bố trí vốn cho các dự án do địa phương quản lý đã có trong Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025

Thực tế trong quá trình triển khai kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025, do nguồn lực NSTW khó khăn trong khi phạm vi, đối tượng nhận hỗ trợ từ NSTW rộng nên một số dự án thuộc nhiệm vụ của NSTW nhưng đã yêu cầu các địa phương cam kết bố trí một phần vốn để thực hiện công tác giải phóng mặt bằng (như đầu tư tuyến đường cao tốc, quốc lộ...).

Bên cạnh đó, một số địa phương khó khăn, cần hỗ trợ từ NSTW để thực hiện các dự án trọng điểm, liên kết vùng tạo động lực phát triển kinh tế - xã hội của địa phương thì theo quy định tại Nghị quyết số 29/2021/QH15 ngày 28/7/2021 về Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025, trường hợp dự án đã có trong Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025 khi tăng tổng mức đầu tư hoặc điều chỉnh cơ cấu vốn sẽ không được NSTW hỗ trợ.

c) Về việc phân bổ, giải ngân nguồn vốn tăng thu ngân sách trung ương hằng năm theo quy định của Luật NSNN 2015

Theo quy định Điều 59 Luật NSNN 2015, khoản tăng thu NSTW năm 2022 được Ủy ban Thường vụ Quốc hội quyết nghị bổ sung dự toán thu NSTW năm 2022 và tăng dự toán chi đầu tư phát triển NSTW năm 2023. Do đó, nguồn vốn này sử dụng cho đầu tư công chỉ được giao dự toán, kế hoạch trong năm 2023.

Theo quy định tại Điều 53 Luật Đầu tư công, dự án đầu tư công được giao kế hoạch vốn sau khi được cấp có thẩm quyền quyết định đầu tư; đồng thời theo quy định tại Điều 64 Luật NSNN và khoản 2 Điều 68 Luật Đầu tư công, thời gian giải ngân các dự án này tối đa đến ngày 31/12/2024.

Tuy nhiên, hầu hết các dự án dự kiến bố trí vốn từ nguồn tăng thu NSTW năm 2022 là dự án khởi công mới nên việc thời gian hoàn thiện quyết định đầu tư và giải ngân theo quy định đến 31/12/2024 (16 tháng) là không khả thi vì riêng thủ tục làm quyết định chủ trương đầu tư, quyết định đầu tư tối thiểu 6-8 tháng. Do đó, để bảo đảm hiệu quả sử dụng vốn, cần có cơ chế riêng đối với việc phân bổ, giao kế hoạch, giải ngân các dự án sử dụng nguồn tăng thu NSTW năm 2022.

d) về đối tượng đầu tư công

Luật Đầu tư công đã quy định 06 đối tượng đầu tư công. Tuy nhiên, trong thực tế phát sinh một số khoản chi thuộc nghĩa vụ của NSTW phải trả trực tiếp

cho nhà đầu tư, doanh nghiệp, người dân ví dụ như chi trả đền bù giải phóng mặt bằng, lãi phạt chậm trả cho người dân khi dự án đã quyết toán, chi phí phạt trả lãi vay do thanh toán cho nhà đầu tư chậm đối với các dự án sử dụng vốn ODA và vay ưu đãi của các nhà tài trợ,...

Để xử lý chi phí phát sinh sau khi Dự án đã kết thúc, cần có cơ chế thanh toán, quyết toán riêng thực hiện nghĩa vụ trả nợ của NSTW.

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, 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 ương¹³, 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

¹³ Kết luận số 20-KL/TW ngày 16/10/2021 của Ban Chấp hành Trung ương về kinh tế - xã hội năm 2021-2022.

vùng¹⁴ 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 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: *"Khởi 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"***.

- Nghị quyết Đại hội lần thứ XIII của Đảng đã chỉ rõ định hướng phát triển đất nước giai đoạn 2021-2030: ***"Chủ động thích ứng có hiệu quả với biến đổi khí hậu, phòng chống và giảm nhẹ thiên tai, dịch bệnh, quản lý, khai thác, sử dụng hợp lý, tiết kiệm, hiệu quả và bền vững tài nguyên..."***.

¹⁴ 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.

- Nghị quyết số 10-NQ/TW ngày 10/02/2022 của Bộ Chính trị về định hướng chiến lược địa chất, khoáng sản và công nghiệp khai khoáng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 đã nêu nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu: *"Rà soát, sửa đổi, bổ sung hoàn thiện quy định về đấu giá quyền khai thác khoáng sản, thăm dò, khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường phù hợp với thực tiễn; hoàn thiện cơ chế quản lý theo nguyên tắc thị trường; kiểm tra, kiểm soát chặt chẽ hoạt động khai thác khoáng sản, bảo đảm công bằng, công khai, minh bạch, chống tiêu cực, lãng phí tài nguyên khoáng sản, tăng nguồn thu cho ngân sách. Ưu tiên cấp phép khai thác khoáng sản là vật liệu xây dựng thông thường cho xây dựng các công trình kết cấu hạ tầng, nhất là công trình trọng điểm quốc gia"*.

3.2. Cơ sở pháp lý

Nghị quyết số 31/2021/QH15 ngày 12/11/2021 của Quốc hội về Kế hoạch cơ cấu lại nền kinh tế giai đoạn 2021-2025 đã nêu nhiệm vụ của cơ cấu lại đầu tư công *"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"*.

Theo quy định tại điểm b khoản 2 Điều 15 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Quốc hội là cơ quan có thẩm quyền quyết định ban hành Nghị quyết 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. Do đó, Chính phủ trình Quốc hội ban hành Nghị quyết thí điểm một số chính sách để tháo gỡ những vấn đề vướng mắc trong quá trình tổ chức triển khai đầu tư xây dựng các dự án giao thông đường bộ hiện nay là thực hiện đúng thẩm quyền và đúng quy định.

Theo quy định tại điểm e 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 để quyết định các vấn đề khác thuộc thẩm quyền Quốc hội. Do các nội dung đề xuất khác với các quy định tại Luật Đầu tư công, Chính phủ trình Quốc hội ban hành các chính sách đặc thù áp dụng riêng cho các dự án sử dụng nguồn tăng thu NSTW năm 2022 và tăng thu NSTW năm 2021 còn dư của chính sách hỗ trợ tiền thuê nhà cho người lao động của Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội để sử dụng hiệu quả nguồn vốn này.

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.

3.3. 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 bàn¹⁶. Đến nay, các địa phương được giao làm cơ quan chủ quản các dự án này đang tích cực chuẩn bị đầu tư, một số dự án đã khởi công xây dựng 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) hoặc cao hơn 50% tổng mức đầu tư (vành đai 4 thành phố Hồ Chí Minh đoạn qua Đồng Nai, Long An...).

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 - Phả Lại đoạn qua địa phận tỉnh Bắc Ninh, Tuyên

¹⁶ 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.

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...)¹⁷; 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.

Thời gian gần đây, các dự án đầu tư xây dựng công trình đường bộ cao tốc được triển khai tại cùng một thời điểm, dẫn đến thời hạn của giấy phép khai thác và trữ lượng của các mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường không đáp ứng nhu cầu phục vụ các dự án quan trọng quốc gia, công trình trọng điểm ngành giao thông vận tải.

c) Đối với nguồn vật liệu phục vụ thi công các dự án

Nhằm tháo gỡ nút thắt về nguồn cung cấp vật liệu cho các dự án đường bộ cao tốc, trong đó có quy định về trình tự, thủ tục cấp phép thăm dò, khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường, tại Nghị quyết số 43/2022/QH15 ngày 11/01/2022 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 áp dụng cơ chế đặc thù về vấn đề này trong hai năm 2022 và 2023: *"nhà thầu thi công không phải thực hiện thủ tục cấp Giấy phép khai thác mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường nằm trong Hồ sơ khảo sát vật liệu xây dựng phục vụ dự án hạ tầng giao thông quan trọng quốc gia thuộc Chương trình; việc khai thác mỏ khoáng sản quy định tại khoản này được thực hiện đến khi hoàn thành dự án. Nhà thầu thi công có trách nhiệm thực hiện đánh giá tác động môi trường; chịu sự quản lý, giám sát đối với việc khai thác, sử dụng khoáng sản; nộp thuế, phí và thực hiện các nghĩa vụ bảo vệ, cải tạo, phục hồi môi trường theo quy định của pháp luật"*.

Đồng thời, đến nay, Chính phủ đã ban hành 09 Nghị quyết tháo gỡ về nguồn cung cấp vật liệu cho các dự án đường bộ cao tốc Bắc Nam và các dự án đường bộ cao tốc khác liên vùng¹⁸. Do đó, để tiếp tục tháo gỡ vướng mắc toàn diện hơn

¹⁷ 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.

¹⁸ Trên cơ sở đề nghị của Bộ Tài nguyên và Môi trường, Chính phủ đã ban hành 09 Nghị quyết: (1) số 60/NQ-CP ngày 16/6/2021 về việc áp dụng cơ chế đặc thù trong cấp phép khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường cung cấp cho dự án đầu tư xây dựng một số đoạn đường bộ trên tuyến cao tốc Bắc - Nam phía đông giai đoạn 2021-2025; (2) số 133/NQ-CP ngày 19/10/2021 về sửa đổi bổ sung nghị quyết số 60/NQ-CP nêu trên, (3) số 18/NQ-CP ngày 11/02/2022 về triển khai Nghị quyết số 44/2022/QH15 về chủ trương đầu tư xây dựng công trình

trong đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ, cần có cơ chế đặc thù trong khai thác vật liệu xây dựng thông thường phục vụ thi công công trình.

d) Một số cơ chế đặc thù đã áp dụng cho các dự án đầu tư công

- Quốc hội đã quyết định chủ trương đầu tư¹⁹ 02 dự án quan trọng quốc gia đầu tư xây dựng Đường vành đai 4 Vùng Thủ đô Hà Nội và đầu tư xây dựng Đường Vành đai 3 thành phố Hồ Chí Minh. Trong giai đoạn 2021-2025, vốn ngân sách nhà nước (NSTW và NSĐP) bố trí đáp ứng khoảng 59% tổng mức đầu tư (85.813 tỷ đồng) đối với dự án Đường vành đai 4 Vùng Thủ đô và 80% tổng mức đầu tư (75.378 tỷ đồng) đối với dự án Đường vành đai 3 thành phố Hồ Chí Minh; nhu cầu còn thiếu của 02 dự án được Quốc hội quyết nghị bố trí trong giai đoạn 2026-2030.

- Quốc hội cho phép số vốn dự phòng NSTW đã bổ sung cho tỉnh Bình Thuận từ năm 2016 để thực hiện dự án Hồ chứa nước Ka Pét, huyện Hàm Thuận Nam, tỉnh Bình Thuận được giải ngân đến hết ngày 31/12/2023 để phù hợp với tiến độ thực hiện dự án²⁰.

4. Về thẩm quyền ban hành Nghị quyết

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 đang nghiên cứu, sửa Luật Giao thông đường bộ, Luật Ngân sách nhà nước nhưng cần 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.

Việc trình Quốc hội 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. Theo đó, Chính phủ đã trình Ủy ban Thường vụ Quốc hội tại Tờ trình số 199/TTr-CP ngày 08/5/2023 về dự thảo 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.

Tại Thông báo số 2276/TB-TTKQH ngày 15/5/2023 và Thông báo số

đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía đông giai đoạn 2021-2025; (4) số 119/NQ-CP ngày 08/9/2022 sửa đổi Nghị quyết số 18/NQ-CP nêu trên; (5) số 89/NQ-CP ngày 25/7/2022 về triển khai Nghị quyết số 58/2022/QH15 về chủ trương đầu tư công trình đường bộ cao tốc Khánh Hòa - Buôn Mê Thuột; (6) số 90/NQ-CP ngày 25/7/2022 về việc triển khai Nghị quyết số 59/2022/QH15 về chủ trương đầu tư công trình đường bộ cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu; (7) số 91/NQ-CP ngày 25/7/2022 về triển khai Nghị quyết 60/2022/QH15 về chủ trương đầu tư công trình đường bộ cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng; (8) số 31/NQ-CP ngày 07/3/2023 về Phiên họp Chính phủ thường kỳ tháng 02/2023; (9) số 47/NQ-CP ngày 01/4/2023 về tháo gỡ khó khăn cấp phép khai thác các mỏ đất đắp phục vụ dự án cao tốc Bắc - Nam đoạn Vĩnh Hảo - Phan Thiết.

¹⁹ Các Nghị quyết số 56/2022/QH15 ngày 16/6/2022 và số 57/2022/QH15 ngày 16/6/2022.

²⁰ Nghị quyết số 101/2023/QH15 ngày 24/6/2023 về kỳ họp thứ 5, Quốc hội khóa XV

2295/TB-TTKQH ngày 16/5/2023, Ủy ban Thường vụ Quốc hội đã kết luận: đề nghị Chính phủ tiếp tục nghiên cứu, làm rõ các nội dung đề nghị thí điểm, trong đó, việc thực hiện thí điểm cần phải có địa chỉ, thời gian, giới hạn cụ thể, không quy định như một đạo luật khác song song với luật hiện hành; hoàn thiện hồ sơ, trình Quốc hội xem xét, quyết định tại kỳ họp thứ 6 hoặc vào thời gian phù hợp.

Thực hiện ý kiến nêu trên, 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 kèm theo danh mục dự án cụ thể theo trình tự, thủ tục rút gọn của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật²¹. 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 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. Các dự án được áp dụng phải có địa chỉ, thời gian, giới hạn cụ thể.

(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,

²¹ 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".

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.

(6) Cơ chế được xây dựng bảo đảm phù hợp với đặc thù của nguồn vốn tăng thu, góp phần đẩy mạnh phân bổ, giải ngân và nâng cao hiệu quả sử dụng nguồn vốn này.

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.

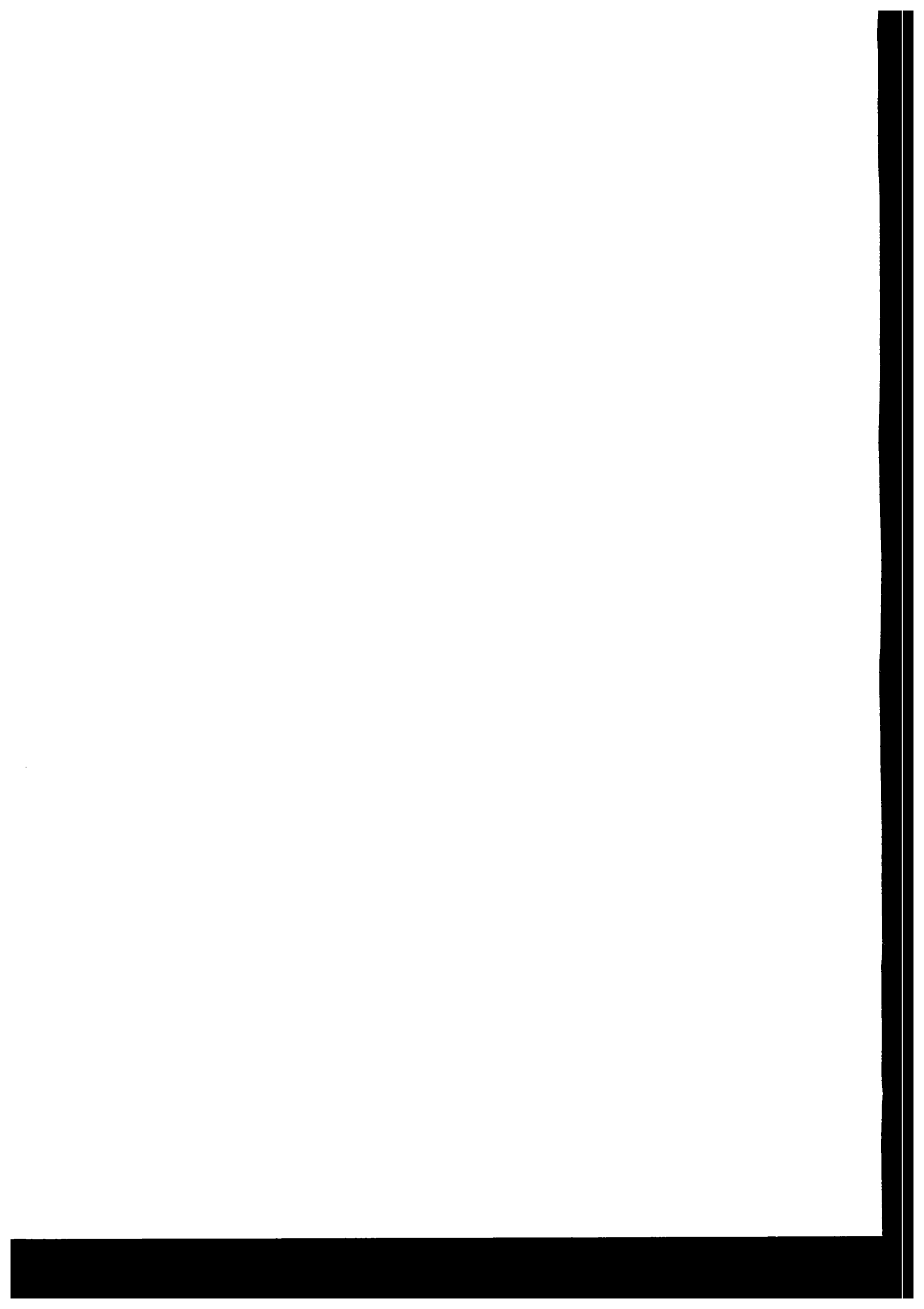
Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 69/NQ-CP ngày 05/5/2023 thông qua Đề nghị xây dựng Nghị quyết của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan tới đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ và đã có Tờ trình số 188/TTr-CP ngày 05/5/2023 trình Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét, bổ sung Nghị quyết 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 76/NQ-CP ngày 08/5/2023 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 số 199/TTr-CP ngày 08/5/2023 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.

Thực hiện ý kiến của Ủy ban Thường vụ Quốc hội tại các Thông báo số 2276/TB-TTKQH ngày 15/5/2023 và Thông báo số 2295/TB-TTKQH ngày 16/5/2023, Chính phủ đã giao Bộ Kế hoạch và Đầu tư hoàn thiện hồ sơ trình Chính phủ về dự thảo Nghị quyết của Quốc hội trên cơ sở Tờ trình số 199/TTr-CP của Chính phủ ngày 08/5/2023 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, tiếp tục làm rõ cơ sở chính trị, cơ sở pháp lý, cơ sở thực tiễn, phạm vi, thẩm quyền, đối tượng, thời hạn, danh mục các dự án.

Tại Nghị quyết số 115/NQ-CP ngày 28/7/2023, Chính phủ đã cơ bản đồng ý với nội dung Tờ trình, Báo cáo và dự thảo Nghị quyết trình Ủy ban Thường vụ Quốc hội, Quốc hội về dự thảo Nghị quyết của Quốc hội.

Tại Tờ trình số 369/TTr-CP ngày 05/8/2023, Bộ trưởng Bộ Tư pháp đã thừa ủy quyền của Thủ tướng Chính phủ, thay mặt Chính phủ báo cáo đề nghị Ủy ban



Thường vụ Quốc hội xem xét, bổ sung 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 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 theo quy trình một kỳ họp Quốc hội (tại Kỳ họp thứ 6, tháng 10/2023).

Phương án phân bổ nguồn tăng thu và các cơ chế chính sách đặc thù đã được Ban cán sự đảng Chính phủ báo cáo Bộ Chính trị tại 2139-TTr/BCSĐCP ngày 18/8/2023.

Tại Nghị quyết số /NQ-CP ngày /8/2023, Chính phủ đã thông qua dự thảo Nghị quyết của Quốc hội và giao Bộ trưởng Bộ Kế hoạch và Đầu tư thừa ủy quyền Thủ tướng Chính phủ, thay mặt Chính phủ báo cáo Quốc hội về dự thảo Nghị quyết trên.

IV. BỐ CỤC CỦA DỰ THẢO NGHỊ QUYẾT

Dự thảo Nghị quyết của Quốc hội được bố cục thành 10 Điều, cụ thể như sau:

- Điều 1. Phạm vi điều chỉnh (Danh mục dự án áp dụng kèm theo).
- 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. Về cơ chế đặc thù trong khai thác mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường.
- Điều 7. Về cơ chế đặc thù áp dụng đối với các dự án sử dụng nguồn tăng thu ngân sách trung ương năm 2022 và tăng thu ngân sách trung ương năm 2021 đã bố trí cho Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội để thực hiện chính sách hỗ trợ tiền thuê nhà cho người lao động còn dư.
- Điều 8. Tổ chức thực hiện.
- Điều 9. Điều khoản chuyển tiếp.
- Điều 10. Hiệu lực thi hành.

V. NỘI DUNG CƠ BẢN CỦA NGHỊ QUYẾT

Các cơ chế, chính sách trong dự thảo Nghị quyết được xây dựng gồm 05 nhóm: (i) về tỷ lệ vốn nhà nước trong dự án PPP; (ii) phân cấp thẩm quyền đầu tư; (iii) nhiệm vụ chi ngân sách nhà nước các cấp nhằm tháo gỡ vướng mắc liên quan đến các Luật PPP, Giao thông đường bộ, Ngân sách nhà nước, Tổ chức chính quyền địa phương; (iv) cơ chế đặc thù trong khai thác mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường; (v) cơ chế chính sách đặc thù áp dụng đối với các dự án sử dụng nguồn vốn tăng thu NSTW năm 2022 và tăng thu NSTW năm 2021 đã

bố trí cho Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội để thực hiện chính sách hỗ trợ tiền thuê nhà cho người lao động còn dư.

Theo phạm vi điều chỉnh, các chính sách này sẽ được áp dụng cho danh mục các dự án giao thông đường bộ kèm theo Nghị quyết.

1. Về tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP - Điều 3 (khác so với quy định tại khoản 2 Điều 69 Luật PPP)

Dự thảo Nghị quyết của Quốc hội quy định: *Đối với các dự án giao thông đường bộ, 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 tư²⁵. 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, 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 nhiều²⁶, 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 nâng tỷ lệ tham gia của nhà nước trong dự án PPP (thông qua việc không tính chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ, tái định cư) 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 khăn²⁷, tạo điều kiện thuận lợi cho

²⁵ 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..."

²⁶ Tỷ lệ chi phí giải phóng mặt bằng/tổng mức đầu tư của các cao tốc đang triển khai là: Cam Lâm - Vĩnh Hảo là 5%, Diên 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%.

²⁷ Danh sách địa bàn khó khăn, đặc biệt khó khăn theo quy định tại Phụ lục III 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.

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.

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, cao tốc đi qua các địa phương - Điều 4 (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)

Khoản 1 và khoản 2 Dự thảo Nghị quyết quy định 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: *1. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh báo cáo Hội đồng nhân dân cùng cấp xem xét, chấp thuận về việc báo cáo Thủ tướng Chính phủ giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh làm cơ quan chủ quản 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 báo cáo Thủ tướng Chính phủ về việc giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh làm cơ quan chủ quản thực hiện dự án. 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 thực hiện dự án quốc lộ, cao tốc, bao gồm cả đoạn đi qua địa phương mình.*

Các khoản 3, 4, 5 Dự thảo Nghị quyết quy định về việc 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: *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. 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 hiện hành 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 hiện hành 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 pháp luật 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, 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, 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.

3. Về giao cho một địa phương làm cơ quan chủ quản thực hiện đầu tư 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 - Điều 5 (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)

Khoản 1 và khoản 2 Dự thảo Nghị quyết quy định 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:

1. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có dự án giao thông đường bộ đi qua báo cáo Hội đồng nhân dân cùng cấp để chấp thuận việc thực hiện dự án và đồng thuận với địa phương còn lại về cơ quan chủ quản thực hiện dự án theo một trong những nguyên tắc: tỷ trọng vốn đầu tư lớn hơn, khối lượng công việc nhiều hơn hoặc theo thỏa thuận giữa các địa phương. Căn cứ các Nghị quyết của Hội đồng nhân dân cấp tỉnh, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh được thống nhất làm cơ quan chủ quản thực hiện dự án báo cáo Thủ tướng Chính phủ. 2. Căn cứ Nghị quyết của Hội đồng nhân dân các tỉnh về vấn đề nêu trên, 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.

Khoản 3, 4 và khoản 5 Dự thảo Nghị quyết 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 (bao gồm cả vốn hỗ trợ từ ngân sách Trung ương nếu có) hỗ trợ địa phương khác để đầu tư dự án.* 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 hiện hành liên quan. b) Đối với các công trình thuộc địa phương quản lý: 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.*

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 lên²⁸;

²⁸ 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".

- 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.

4. Về cơ chế đặc thù trong khai thác mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường - Điều 6 (tương tự như khoản 2 Điều 5 Nghị quyết số 43/2022/QH15 ngày 11/01/2022 của Quốc hội về chính sách tài khóa, tiền tệ hỗ trợ Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội)

Khoản 1 và 2 dự kiến quy định về vấn đề nêu trên: "*1. Nhà thầu thi công không phải thực hiện thủ tục cấp Giấy phép khai thác mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường nằm trong Hồ sơ khảo sát vật liệu xây dựng phục vụ dự án hạ tầng giao thông đường bộ. 2. Việc khai thác mỏ khoáng sản quy định tại khoản 1 Điều này được thực hiện đến khi hoàn thành dự án. Nhà thầu thi công có trách nhiệm thực hiện đánh giá tác động môi trường; chịu sự quản lý, giám sát đối với việc khai thác, sử dụng khoáng sản; nộp thuế, phí và thực hiện các nghĩa vụ bảo vệ, cải tạo, phục hồi môi trường theo quy định của pháp luật*".

Thời gian gần đây, các dự án đầu tư xây dựng công trình đường bộ cao tốc được triển khai tại cùng một thời điểm, dẫn đến thời hạn của giấy phép khai thác và trữ lượng của các mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường không đáp ứng nhu cầu phục vụ các dự án quan trọng quốc gia, công trình trọng điểm ngành giao thông vận tải. Việc cho phép Chính phủ tổ chức thực hiện tương tự như khoản 2 Điều 5 Nghị quyết số 43/2022/QH15 ngày 11/01/2022 của Quốc hội về chính sách tài khóa, tiền tệ hỗ trợ Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội là nhằm:

- Tháo gỡ được vướng mắc về việc cấp phép khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường, đáp ứng đủ nguồn cung cấp vật liệu góp phần đảm bảo tiến độ thi công các dự án và mang lại hiệu quả kinh tế - xã hội.

- Rút ngắn thủ tục, giảm các khâu trung gian, tránh tình trạng đầu cơ, nâng giá, đảm bảo tiến độ triển khai các dự án đường bộ.

- Góp phần ổn định giá vật liệu xây dựng thông thường, hạn chế việc tăng chi phí xây dựng công trình.

5. Về cơ chế đặc thù áp dụng đối với các dự án sử dụng nguồn tăng thu NSTW năm 2022 và tăng thu NSTW năm 2021 đã bố trí cho Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội để thực hiện chính sách hỗ trợ tiền thuê nhà cho người lao động còn dư

Những chính sách này chỉ áp dụng cho một số đối tượng đã xác định, không có tính chất lặp đi lặp lại nhiều lần. Theo quy định tại điểm e 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 để quyết định các vấn đề khác thuộc thẩm quyền Quốc hội. Do các nội dung đề xuất khác với các quy định tại Luật Đầu tư công, Chính phủ trình Quốc hội ban hành các chính sách đặc thù áp dụng riêng cho các dự án sử dụng nguồn tăng thu ngân sách trung ương năm 2022 và tăng thu ngân sách trung ương năm 2021 còn dư của chính sách hỗ trợ tiền thuê nhà cho người lao động của Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội để sử dụng hiệu quả nguồn vốn này.

Khoản 1 Điều 7 Dự thảo Nghị quyết quy định: *Cấp có thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư các dự án khởi công mới trong giai đoạn 2021-2025 được dự kiến bố trí từ nguồn tăng thu ngân sách trung ương năm 2022; số vốn NSNN còn thiếu sẽ tiếp tục được bố trí khi có điều kiện trong năm 2024-2025 hoặc trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2026-2030.*

Theo quy định tại Điều 89 Luật Đầu tư công *Cơ quan, tổ chức, cá nhân và người đứng đầu tổ chức quyết định chủ trương đầu tư chương trình, dự án có thời gian thực hiện trong 02 kỳ kế hoạch đầu tư công trung hạn liên tiếp phải bảo đảm tổng số giá trị tổng mức đầu tư của các chương trình, dự án phải thực hiện trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn sau không vượt quá 20% tổng số vốn kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn trước của Bộ, cơ quan trung ương, địa phương đó.*

Theo quy định tại Điều 59 Luật NSNN, tăng thu NSTW được sử dụng để **tăng chi đầu tư một số dự án quan trọng.**

Trong phương án dự kiến sử dụng nguồn tăng thu NSTW năm 2022, một số dự án đầu tư quan trọng lớn thuộc nhiệm vụ chi của NSTW mới được bố trí một phần vốn, nhu cầu còn thiếu chiếm khoảng 43,2% tổng nhu cầu vốn NSTW bố trí cho dự án²⁹. Các bộ, cơ quan trung ương và địa phương cũng không còn hạn mức để có thể quyết định chủ trương đầu tư các dự án này thực hiện trong 2 Kỳ kế hoạch theo quy định tại Khoản 2 Điều 89 do đây là dự án lớn, lượng vốn chuyển sang giai đoạn sau khá lớn đồng thời với tiến độ thực hiện và khả năng bố trí vốn NSTW hằng năm như hiện nay (mới đạt 49 % kế hoạch trung hạn), áp lực bố trí

²⁹ Đây mới là số nhu cầu, số vốn chính thức sẽ xác định sau khi dự án được phê duyệt chủ trương đầu tư.

vốn giai đoạn sau cho các dự án đã có trong Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025 là rất lớn.

Thực tế này cũng xảy ra đối với 02 dự án quan trọng quốc gia đã được Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư³⁰ gồm Dự án đầu tư xây dựng đường vành đai 4 vùng Thủ đô Hà Nội và Dự án đầu tư xây dựng đường vành đai 3 thành phố Hồ Chí Minh. Trong giai đoạn 2021-2025, vốn ngân sách nhà nước (NSTW và NSDP) bố trí đáp ứng khoảng 59% tổng mức đầu tư (85.813 tỷ đồng) đối với dự án Đường vành đai 4 vùng Thủ đô và 80% tổng mức đầu tư (75.378 tỷ đồng) đối với dự án Đường vành đai 3 thành phố Hồ Chí Minh; nhu cầu còn thiếu của 02 dự án được Quốc hội quyết nghị bố trí trong giai đoạn 2026-2030.

- Khoản 2 Điều 7 dự thảo Nghị quyết quy định: *Các dự án do địa phương quản lý đã có trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025 được điều chỉnh quyết định chủ trương đầu tư, quyết định đầu tư tương ứng với số vốn ngân sách trung ương bố trí tăng thêm cho dự án từ nguồn tăng thu ngân sách trung ương năm 2022.*

Theo quy định tại khoản 4 Điều 4 Nghị quyết số 29/2021/QH15 về Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025: *các địa phương được bố trí vốn NSTW giai đoạn 2021-2025 phải cam kết bố trí phần vốn còn thiếu từ nguồn NSDP và nguồn vốn hợp pháp khác để hoàn thành dự án đúng tiến độ. Trong trường hợp điều chỉnh tăng tổng mức đầu tư của dự án so với tổng mức đầu tư đã được cấp có thẩm quyền giao kế hoạch đầu tư trung hạn, địa phương phải tự cân đối vốn để hoàn thành dự án đúng tiến độ, bảo đảm chất lượng.*

Trong phương án dự kiến bố trí tăng thu NSTW năm 2022, có 05 dự án đã có trong Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025. Nếu bổ sung vốn từ nguồn tăng thu NSTW năm 2022 cho các dự án, mức vốn NSTW hỗ trợ cho dự án sẽ cao hơn số vốn NSTW đã bố trí cho dự án trong Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025, chưa phù hợp với quy định tại khoản 4 Điều 4 Nghị quyết số 29/2021/QH15 về Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025. Tuy nhiên, theo báo cáo của các địa phương, các địa phương khó khăn do nguồn thu NSDP không đạt dự kiến, nhất là nguồn thu từ tiền sử dụng đất, đấu giá quyền sử dụng đất giảm mạnh. Đồng thời, các địa phương phải bố trí cho các nhiệm vụ phát sinh mới nhằm thực hiện Nghị quyết của Bộ Chính trị về phát triển vùng cũng như các chính sách an sinh – xã hội nên việc cân đối vốn NSDP cho Dự án trong giai đoạn này là rất khó khăn. Đây là các dự án cần thiết, có tác động lớn đến sự phát triển KTXH của địa phương và của vùng, do đó để đẩy nhanh tiến độ, sớm đưa dự án vào khai thác, sử dụng cũng như thực hiện các Nghị quyết của Bộ Chính trị về phát triển vùng thì cần có cơ chế áp dụng riêng cho các dự án này.

- Khoản 3 dự thảo Điều 7 Nghị quyết quy định: *Giao kế hoạch từ nguồn tăng thu ngân sách trung ương năm 2022 và tăng thu ngân sách trung ương năm*

³⁰ Các Nghị quyết số 56/2022/QH15 ngày 16/6/2022 và số 57/2022/QH15 ngày 16/6/2022.

2021 đã bố trí cho Chương trình phục hồi để thực hiện chính sách hỗ trợ tiền thuê nhà cho người lao động còn dư cho các dự án khi các dự án được cấp có thẩm quyền phê duyệt chủ trương đầu tư và nguồn vốn này được thực hiện và giải ngân trong 03 năm từ 2023-2025.

Theo quy định Điều 59 Luật NSNN 2015, khoản tăng thu NSTW năm 2022 được Ủy ban Thường vụ Quốc hội quyết nghị bổ sung dự toán thu NSTW năm 2022 và tăng dự toán chi đầu tư phát triển NSTW năm 2023. Do đó, nguồn vốn này sử dụng cho đầu tư công chỉ được giao dự toán, kế hoạch trong năm 2023.

Theo quy định tại Điều 53 Luật đầu tư công, dự án đầu tư công được giao kế hoạch vốn sau khi được cấp có thẩm quyền quyết định đầu tư; đồng thời theo quy định tại Điều 64 Luật NSNN và khoản 2 Điều 68 Luật Đầu tư công, thời gian giải ngân các dự án này tối đa đến ngày 31/12/2024.

Tuy nhiên, hầu hết các dự án dự kiến bố trí vốn từ nguồn tăng thu NSTW năm 2022 là dự án khởi công mới, có thể hoàn thành phê duyệt chủ trương đầu tư trong năm 2023 nhưng để có quyết định đầu tư thì có thể kéo dài sau ngày 31/12/2023.

Do đặc thù nguồn tăng thu NSTW năm 2022 bố trí trong dự toán năm 2023 và trong năm 2023 mới xác định chính xác nguồn tăng thu NSTW năm 2021 đã bố trí cho Chương trình phục hồi để thực hiện chính sách hỗ trợ tiền thuê nhà cho người lao động còn dư nên để giao kế hoạch năm cho dự án cần có cơ chế giao kế hoạch khi dự án có quyết định phê duyệt chủ trương đầu tư, không chờ đến quyết định đầu tư. Đồng thời cho phép các dự án sử dụng nguồn này được thực hiện và giải ngân đến hết năm 2025 bảo đảm vòng đời của 01 dự án từ chuẩn bị đầu tư (Quyết định chủ trương đầu tư, quyết định đầu tư), thực hiện dự án (thi công, giải ngân...), kết thúc hạng mục hoặc dự án và phù hợp với thời điểm tổng hợp, đánh giá kết quả thực hiện kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025.

- Khoản 4 Điều 7 dự thảo Nghị quyết quy định: *Bố trí vốn cho Ủy ban nhân dân tỉnh Nghệ An để thực hiện thanh toán kinh phí đền bù, giải phóng mặt bằng (bao gồm cả phần chậm trả) của dự án nâng cấp, mở rộng quốc lộ 1 đoạn qua tỉnh Nghệ An.*

Việc đền bù GPMB (bao gồm cả phần chậm trả) là để thực hiện Dự án cải tạo, nâng cấp Quốc lộ 1. Đây là dự án do Bộ Giao thông vận tải quản lý và giao cho Ủy ban nhân dân tỉnh Nghệ An thực hiện công tác đền bù GPMB.

Theo báo cáo của Bộ Giao thông vận tải, do Ủy ban nhân dân tỉnh Nghệ An kiểm đếm chưa đủ nên số vốn 573 tỷ đồng để thực hiện nhiệm vụ đền bù GPMB của các dự án cải tạo, nâng cấp Quốc lộ 1 (04 dự án đầu tư công và 01 dự án BOT) chưa được thực hiện.

Việc này dẫn đến khiếu kiện nhiều năm, thuộc trách nhiệm của các đơn vị tham gia thực hiện Dự án. Đến nay theo báo cáo của Ủy ban nhân dân tỉnh Nghệ An và Bộ Giao thông vận tải thì số vốn phải bố trí thực hiện nội dung này là

khoảng 1.283 tỷ đồng (573 tỷ đồng bồi thường hỗ trợ cho người dân, 8 tỷ đồng cho hội đồng bồi thường và 702 tỷ đồng tiền chậm trả tính đến ngày 31/12/2022 được quy định tại Luật Đất đai). Theo quy định thì đây là nghĩa vụ của NSTW nhưng đến nay chưa được bố trí vốn để thực hiện. Điều 5 Luật Đầu tư công quy định, đối tượng đầu tư công là nhiệm vụ, chương trình, dự án, tuy nhiên, dự án cải tạo, nâng cấp Quốc lộ 1, trong đó đoạn qua tỉnh Nghệ An đã hoàn thành công tác quyết toán nên không có cơ sở để bố trí vốn đầu tư.

Do đó, để không xảy ra khiếu kiện gây nhức nhối cho cơ quan quản lý, đồng thời giải quyết quyền lợi chính đáng của người dân thì cần bố trí vốn để thanh toán kinh phí đền bù, GPMB (bao gồm phần chậm trả) cho các hộ dân và số vốn này được quản lý, quyết toán riêng (nghĩa vụ trả nợ của NSTW). Ủy ban nhân dân tỉnh Nghệ An chủ trì, thống nhất với Bộ Giao thông vận tải xây dựng phương án bồi thường cho người dân bảo đảm đúng quy định.

6. Về tổ chức thực hiện - Điều 8

Khoản 1 Dự thảo Nghị quyết quy định về tổ chức thực hiện Nghị quyết của Ủy ban Thường vụ Quốc hội: *Trong thời gian giữa hai kỳ họp Quốc hội, trường hợp cần thiết Chính phủ báo cáo Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét, quyết định áp dụng các cơ chế, chính sách thí điểm quy định tại Nghị quyết này đối với các dự án thuộc diện chưa đáp ứng nguyên tắc rà soát trong danh mục thí điểm kèm theo Nghị quyết này khi đã đáp ứng nguyên tắc về đảm bảo nguồn vốn hoặc các dự án mới tương tự các dự án trong danh mục thí điểm đáp ứng các nguyên tắc thí điểm và báo cáo Quốc hội tại kỳ họp gần nhất.*

Khoản 2 Dự thảo Nghị quyết quy định trách nhiệm của Chính phủ: *Chính phủ hướng dẫn, tổ chức thực hiện Nghị quyết này; báo cáo tổng kết việc thực hiện Nghị quyết vào kỳ họp gần nhất sau khi hết thời gian thí điểm của Nghị quyết.*

Khoản 3 Dự thảo Nghị quyết quy định trách nhiệm của các địa phương được giao làm cơ quan chủ quản: *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.*

Khoản 4 Dự thảo Nghị quyết quy định trách nhiệm của các cơ quan thuộc Quốc hội và các cơ quan khác: *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.*

7. Về điều khoản chuyển tiếp - Điều 9

Dự thảo Nghị quyết quy định: *1. Các dự án PPP, hoặc trường hợp đã được Quốc hội quyết nghị cho phép áp dụng về tỷ lệ vốn nhà nước tham gia trong dự*

án PPP, được phân cấp làm cơ quan chủ quản thì được tiếp tục thực hiện theo các Nghị quyết đó cho đến khi hoàn thành, quyết toán dự án. 2. Các dự án đã được Thủ tướng Chính phủ đồng ý bằng văn bản cho phép Ủy ban nhân dân các tỉnh làm cơ quan chủ quản thì được tiếp tục thực hiện theo các văn bản đó cho đến khi hoàn thành, quyết toán và bàn giao dự án. 3. Các dự án PPP đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt chủ trương đầu tư trước ngày Nghị quyết này có hiệu lực thi hành nhưng việc điều chỉnh chủ trương đầu tư tại thời điểm Nghị quyết này có hiệu lực thi hành thì được áp dụng Nghị quyết này về tỷ lệ vốn nhà nước trong các trường hợp cơ quan có thẩm quyền đảm bảo được khả năng cân đối nguồn lực cho đến khi hoàn thành, quyết toán dự án.

8. Về hiệu lực thi hành - Điều 10

Dự thảo Nghị quyết quy định: 1. Nghị quyết này có hiệu lực thi hành từ ngày ký ban hành và được thực hiện trong thời gian 05 năm đối với các cơ chế đặc thù quy định tại các Điều 3, 4, 5, 6 của Nghị quyết. Đối với các cơ chế đặc thù áp dụng đối với các dự án sử dụng nguồn tăng thu ngân sách trung ương năm 2022 và tăng thu ngân sách trung ương năm 2021 đã bố trí cho Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội để thực hiện chính sách hỗ trợ tiền thuê nhà cho người lao động còn dư trình Quốc hội chấp thuận chủ trương một lần. 2. Các dự án được áp dụng tỷ lệ vốn nhà nước, được phân cấp thẩm quyền đầu tư, giao cơ quan chủ quản và cơ chế đặc thù trong khai thác mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường theo quy định của Nghị quyết này được thực hiện đến khi hoàn thành dự án.

VI. VỀ DANH MỤC CÁC DỰ ÁN THÍ ĐIỂM

1. Đối với nhóm 04 chính sách đề nghị thí điểm

a) Quá trình tổng hợp danh mục trên cơ sở đề xuất của địa phương

Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã có các văn bản³¹ gửi Bộ Giao thông vận tải và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương để rà soát, đề xuất dự án giao thông đường bộ áp dụng cơ chế, chính sách tháo gỡ vướng mắc tại một số luật liên quan. Đến hết ngày 18/8/2023, Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã nhận được 61/63 ý kiến của các địa phương đề xuất 69 dự án thí điểm (*Bảng tổng hợp nhu cầu kèm theo*). Đối với 02 địa phương còn lại, coi như không có nhu cầu thí điểm³².

b) Nguyên tắc lựa chọn dự án thí điểm

Tại văn bản số 6084/BKHĐT-PTHTĐT ngày 31/7/2023, Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã báo cáo Thủ tướng Chính phủ về các nguyên tắc rà soát danh mục thí điểm như sau: (i) có đề xuất bằng văn bản của Bộ Giao thông vận tải và/hoặc Ủy

³¹ Tại văn bản số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023, đơn đốc tại các văn bản số 6173/BKHĐT-TH ngày 02/8/2023.

³² Còn 02 địa phương còn lại chưa có ý kiến gồm: Điện Biên, Quảng Ninh. Tại văn bản số 6137/BKHĐT-TH ngày 02/8/2023, Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã nêu: "Sau ngày 05/8/2023, trường hợp Bộ Kế hoạch và Đầu tư không nhận được văn bản của Quý Ủy ban thì được hiểu là Quý Ủy ban không có nhu cầu đề xuất dự án cho phép thực hiện thí điểm".

ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương³³; (ii) đã xác định hoặc dự kiến được nguồn vốn đầu tư để có thể triển khai thực hiện dự án; trường hợp sử dụng vốn ngân sách địa phương **phải có cam kết bố trí vốn của Hội đồng nhân dân cấp tỉnh trước khi cấp có thẩm quyền ban hành Nghị quyết thí điểm**, quyết định danh mục dự án được áp dụng chính sách thí điểm làm cơ sở triển khai, thực hiện; (iii) có địa điểm, thời gian thực hiện rõ ràng, cụ thể; (iv) các dự án đề xuất thí điểm phải thuộc một trong các nhóm chính sách đang đề xuất thí điểm nêu tại Mục V nêu trên.

c) Tổng hợp nhu cầu và kết quả rà soát

Trên cơ sở nguyên tắc nêu trên, cập nhật nhu cầu của các địa phương có nhu cầu và bổ sung thêm 01 chính sách thí điểm về áp dụng cơ chế đặc thù trong khai thác mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường, Chính phủ báo cáo như sau:

- Có 67 dự án/69 dự án do 61 địa phương đề xuất có nhu cầu áp dụng thí điểm đối với 04 chính sách. Cụ thể theo từng chính sách như sau:

(i) Danh mục các dự án đề nghị thí điểm chính sách về tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP (**Chính sách số 01**):

Bộ Kế hoạch và Đầu tư nhận được 09 dự án PPP có nhu cầu đề nghị áp dụng chính sách 01 về tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP nhưng các dự án đều chưa đáp ứng nguyên tắc thí điểm do đang ở giai đoạn đề xuất, chưa rõ nguồn vốn hoặc đang triển khai thực hiện đề nghị bổ sung thêm vốn ngân sách trung ương để tăng phần góp vốn của ngân sách nhà nước trong khi chưa có nguồn ngân sách trung ương để bố trí.

(Phụ lục số 1 kèm theo)

(ii) Danh mục các dự án đề nghị thí điểm chính sách về 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 (**Chính sách số 02**) có 35 dự án, trong đó:

- Có 10 dự án đáp ứng nguyên tắc thí điểm thuộc địa bàn các tỉnh: Sơn La, Hòa Bình, Ninh Bình, Đà Nẵng, Bình Phước, Đắk Lắk, Bà Rịa - Vũng Tàu, Hậu Giang, Long An, Cần Thơ.

- Có 25 dự án chưa đáp ứng nguyên tắc thí điểm do các nguyên nhân chủ yếu sau: một số dự án đã được cấp có thẩm quyền phân cấp, đang triển khai thực hiện; dự án khởi công trong giai đoạn 2026-2030, dự án chưa rõ nguồn vốn bố trí để thực hiện dự án.

³³ Trường hợp đã có sự thỏa thuận, thống nhất giữa Bộ Giao thông vận tải và các địa phương đối với trường hợp dự án thuộc nhiệm vụ chi của Ngân sách trung ương do Bộ Giao thông vận tải thực hiện nhưng giao cho địa phương thực hiện, thì cần phải có cả 02 văn bản của Bộ Giao thông vận tải và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương.

(Phụ lục số 2 kèm theo)

(iii) Danh mục các dự án đề nghị thí điểm chính sách về giao cho một địa phương làm cơ quan chủ quản thực hiện đầu tư 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 (**Chính sách số 03**) có 19 dự án, trong đó:

- Có 08 dự án đáp ứng nguyên tắc thí điểm thuộc địa bàn các tỉnh: Lai Châu, Lào Cai, Bắc Kạn, Tuyên Quang, Bắc Ninh, Hải Dương, Đà Nẵng, Quảng Nam, Vĩnh Long, Bến Tre, Tiền Giang, Long An, Sóc Trăng, Hậu Giang, Cao Bằng, Lạng Sơn.

- Có 11 dự án chưa đáp ứng nguyên tắc thí điểm do các dự án này chủ yếu mới đang ở giai đoạn đề xuất, các địa phương mới có văn bản ghi nhớ chung, chưa rõ nguồn vốn bố trí để triển khai dự án.

(Phụ lục số 3 kèm theo)

(iv) Danh mục các dự án đề nghị thí điểm chính sách về cơ chế đặc thù trong khai thác mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường (**Chính sách số 04**) có 04 dự án, trong đó:

- Có 02 dự án đáp ứng nguyên tắc thí điểm thuộc địa bàn các tỉnh: Thái Bình, Nam Định, Lai Châu, Lào Cai.

- Có 02 dự án chưa đáp ứng nguyên tắc thí điểm thuộc địa bàn tỉnh Long An, thành phố Hồ Chí Minh, Quảng Trị do các dự án này chủ yếu mới đang ở giai đoạn đề xuất, chưa rõ nguồn vốn bố trí để triển khai dự án.

(Phụ lục số 4 kèm theo)

Đối với các dự án địa phương có nhu cầu nhưng chưa đáp ứng nguyên tắc ra soát, trong thời gian 05 năm thực hiện thí điểm chính sách, khi đáp ứng nguyên tắc và Bộ Giao thông vận tải, các địa phương có nhu cầu, đề xuất thì Chính phủ sẽ xem xét, trình Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét, quyết định bổ sung danh mục làm cơ sở để triển khai thí điểm chính sách cho từng dự án cụ thể.

2. Đối với các chính sách đặc thù áp dụng đối với các dự án sử dụng nguồn tăng thu NSTW năm 2022 và tăng thu NSTW năm 2021 đã bố trí cho Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội để thực hiện chính sách hỗ trợ tiền thuê nhà cho người lao động còn dư

Chính phủ báo cáo Ủy ban Thường vụ Quốc hội, Quốc hội xem xét, quyết định nhằm điều hành linh hoạt kinh tế vĩ mô, tăng cường khả năng hấp thụ vốn của nền kinh tế, cụ thể như sau:

(1) Cho phép cấp có thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư các dự án khởi công mới trong giai đoạn 2021-2025 được dự kiến bố trí từ nguồn tăng thu ngân sách trung ương năm 2022; số vốn NSNN còn thiếu theo tổng mức đầu tư được duyệt sẽ được tiếp tục bố trí khi có điều kiện trong các năm 2024-2025 hoặc

trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2026-2030, áp dụng cho 06 dự án của, Bộ Giao thông vận tải, Ninh Bình, Thái Bình, Bình Phước, Bình Dương, thành phố Cần Thơ.

(Phụ lục số 5 kèm theo)

(2) Cho phép các dự án do địa phương quản lý đã có trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025 được điều chỉnh quyết định chủ trương đầu tư, quyết định đầu tư tương ứng với số vốn ngân sách trung ương bổ trí tăng thêm cho dự án, áp dụng cho 05 dự án của tỉnh Lạng Sơn, Sơn La, Thừa Thiên Huế, Bắc Kạn, Quảng Ngãi.

(Phụ lục số 6 kèm theo)

(3) Cho phép giao kế hoạch từ nguồn tăng thu ngân sách trung ương năm 2022 cho các dự án khi các dự án được cấp có thẩm quyền phê duyệt chủ trương đầu tư và nguồn vốn này được thực hiện và giải ngân trong 03 năm từ 2023-2025, áp dụng cho 30 dự án và 01 nhiệm vụ của, Bộ Giao thông vận tải, Tuyên Quang, Lạng Sơn, Bắc Kạn, Sơn La, Hải Dương, Ninh Bình, Thái Bình, Quảng Trị, Thừa Thiên Huế, Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên, Khánh Hoà, Lâm Đồng, thành phố Hồ Chí Minh, Bình Dương, Bình Phước, Tây Ninh, Vĩnh Long, thành phố Cần Thơ.

(Phụ lục số 7 kèm theo)

(4) Cho phép bố trí vốn cho Ủy ban nhân dân tỉnh Nghệ An để thực hiện thanh toán kinh phí đền bù, giải phóng mặt bằng (bao gồm cả phần chậm trả) của dự án nâng cấp, mở rộng quốc lộ 1 đoạn qua tỉnh Nghệ An, áp dụng cho 01 nhiệm vụ bố trí cho tỉnh Nghệ An.

(Phụ lục số 8 kèm theo)

VII. 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) Dự thảo Nghị quyết Quốc hội kèm theo Danh mục dự án áp dụng;
- (2) Báo cáo rà soát văn bản quy phạm pháp luật;
- (3) Báo cáo đánh giá tác động chính sách;
- (4) Báo cáo đánh giá thực trạng quan hệ xã hội;
- (5) 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;
- (6) Báo cáo thẩm định Đề nghị xây dựng Nghị quyết của Bộ Tư pháp;
- (7) Báo cáo giải trình, tiếp thu ý kiến thẩm định Đề nghị xây dựng Nghị quyết của Bộ Tư pháp;

- (8) Báo cáo giải trình, tiếp thu ý kiến Thành viên Chính phủ;
- (9) Nghị quyết của Chính phủ thông qua Đề nghị xây dựng Nghị quyết của Quốc hội;
- (10) Báo cáo thẩm định Dự thảo Nghị quyết của Bộ Tư pháp;
- (11) Báo cáo giải trình, tiếp thu ý kiến thẩm định Dự thảo Nghị quyết của Bộ Tư pháp;
- (12) Nghị quyết của Chính phủ thông qua Dự thảo Nghị quyết của Quốc hội;
- (13) Tờ trình của Chính phủ đề nghị Ủy ban Thường vụ Quốc hội bổ sung Nghị quyết vào chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2023.

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 Quốc hội xem xét, cho ý kiến về dự thảo Nghị quyết để xem xét, thông qua tại Kỳ họp thứ 6, 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, TM&MT;
- 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

Kèm theo Tờ trình số 6950/TTr-BKHĐT ngày 26/8/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư

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

Nghị quyết số: /2023/QH15

Hà Nội, ngày tháng 11 năm 2023

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

(Phục vụ công tác thẩm định của Bộ Tư pháp)

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;

Trên cơ sở xem xét Tờ trình số /TTr-CP ngày tháng 8 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 thí điểm một số cơ chế, chính sách để tháo gỡ vướng mắc đối với các dự án giao thông đường bộ tại Danh mục kèm theo Nghị quyết này về: tỷ lệ vốn nhà nước trong dự án đầu tư theo phương thức đối tác công tư; thẩm quyền đầu tư dự án quốc lộ, cao tốc; dự án đi qua nhiều địa phương; khai thác mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường; cơ chế đặc thù áp dụng đối với các dự án sử dụng nguồn tăng thu ngân sách trung ương năm 2022 và tăng thu ngân sách trung ương năm 2021 đã bố trí cho Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội để thực hiện chính sách hỗ trợ tiền thuê nhà cho người lao động còn dư.

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 theo phương thức đối tác công tư, giao thông đường bộ, ngân sách nhà nước, xây dựng, khoáng sản và pháp luật khác có liên quan.

Điều 3. Về tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án đầu tư theo phương thức đối tác công tư

Đối với các dự án giao thông đường bộ, tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án đầu tư theo phương thức đối tác công tư 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 cùng cấp xem xét, chấp thuận về việc báo cáo Thủ tướng Chính phủ giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh làm cơ quan chủ quản 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 báo cáo Thủ tướng Chính phủ về việc giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh làm cơ quan chủ quản thực hiện dự án.

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 thực hiện 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.

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 hiện hành 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 hiện hành 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 pháp luật hiện hành.

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

1. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có dự án giao thông đường bộ đi qua báo cáo Hội đồng nhân dân cùng cấp để chấp thuận việc thực hiện dự án và đồng thuận với địa phương còn lại về cơ quan chủ quản thực hiện dự án theo một trong những

nguyên tắc: tỷ trọng vốn đầu tư lớn hơn, khối lượng công việc nhiều hơn hoặc theo thỏa thuận giữa các địa phương.

Căn cứ các Nghị quyết của Hội đồng nhân dân cấp tỉnh, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh được thống nhất làm cơ quan chủ quản thực hiện dự án báo cáo Thủ tướng Chính phủ.

2. Căn cứ Nghị quyết của Hội đồng nhân dân các tỉnh về vấn đề nêu trên, 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 (bao gồm cả vốn hỗ trợ từ ngân sách Trung ương nếu có) hỗ trợ địa phương khác để đầu tư dự án.

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 hiện hành liên quan.

b) Đối với các công trình thuộc địa phương quản lý: 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. Về cơ chế đặc thù trong khai thác mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường

1. Nhà thầu thi công không phải thực hiện thủ tục cấp Giấy phép khai thác mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường nằm trong Hồ sơ khảo sát vật liệu xây dựng phục vụ dự án hạ tầng giao thông đường bộ.

2. Việc khai thác mỏ khoáng sản quy định tại khoản 1 Điều này được thực hiện đến khi hoàn thành dự án. Nhà thầu thi công có trách nhiệm thực hiện đánh giá tác động môi trường; chịu sự quản lý, giám sát đối với việc khai thác, sử dụng khoáng sản; nộp thuế, phí và thực hiện các nghĩa vụ bảo vệ, cải tạo, phục hồi môi trường theo quy định của pháp luật.

Điều 7. Về cơ chế đặc thù áp dụng đối với các dự án sử dụng nguồn tăng thu ngân sách trung ương năm 2022 và tăng thu ngân sách trung ương năm 2021 đã bố trí cho Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội để thực hiện chính sách hỗ trợ tiền thuê nhà cho người lao động còn dư

1. Cấp có thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư các dự án khởi công mới trong giai đoạn 2021-2025 được dự kiến bố trí từ nguồn tăng thu ngân sách

trung ương năm 2022; số vốn NSNN còn thiếu sẽ tiếp tục được bố trí khi có điều kiện trong năm 2024-2025 hoặc trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2026-2030.

2. Các dự án do địa phương quản lý đã có trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025 được điều chỉnh quyết định chủ trương đầu tư, quyết định đầu tư tương ứng với số vốn ngân sách trung ương bố trí tăng thêm cho dự án từ nguồn tăng thu ngân sách trung ương năm 2022.

3. Giao kế hoạch từ nguồn tăng thu ngân sách trung ương năm 2022 và tăng thu ngân sách trung ương năm 2021 đã bố trí cho Chương trình phục hồi để thực hiện chính sách hỗ trợ tiền thuê nhà cho người lao động còn dư cho các dự án khi các dự án được cấp có thẩm quyền phê duyệt chủ trương đầu tư và nguồn vốn này được thực hiện và giải ngân trong 03 năm từ 2023-2025.

4. Bố trí vốn cho Ủy ban nhân dân tỉnh Nghệ An để thực hiện thanh toán kinh phí đền bù, giải phóng mặt bằng (bao gồm cả phần chậm trả) của dự án nâng cấp, mở rộng quốc lộ 1 đoạn qua tỉnh Nghệ An.

Điều 8. Tổ chức thực hiện

1. Trong thời gian giữa hai kỳ họp Quốc hội, trường hợp cần thiết Chính phủ báo cáo Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét, quyết định áp dụng các cơ chế, chính sách thí điểm quy định tại Nghị quyết này đối với các dự án thuộc diện chưa đáp ứng nguyên tắc rà soát trong danh mục thí điểm kèm theo Nghị quyết này khi đã đáp ứng nguyên tắc về đảm bảo nguồn vốn hoặc các dự án mới tương tự các dự án trong danh mục thí điểm đáp ứng các nguyên tắc thí điểm và báo cáo Quốc hội tại kỳ họp gần nhất.

2. Chính phủ hướng dẫn, tổ chức thực hiện Nghị quyết này; báo cáo tổng kết việc thực hiện Nghị quyết vào kỳ họp gần nhất sau khi hết thời gian thí điểm của Nghị quyết.

3. 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.

4. 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 9. Điều khoản chuyển tiếp

1. Các dự án đầu tư theo phương thức đối tác công tư, hoặc trường hợp đã được Quốc hội quyết nghị cho phép áp dụng về tỷ lệ vốn nhà nước tham gia trong

dự án đầu tư theo phương thức đối tác công tư, được phân cấp làm cơ quan chủ quản thì được tiếp tục thực hiện theo các Nghị quyết đó cho đến khi hoàn thành, quyết toán dự án.

2. Các dự án đã được Thủ tướng Chính phủ đồng ý bằng văn bản cho phép Ủy ban nhân dân các tỉnh làm cơ quan chủ quản thì được tiếp tục thực hiện theo các văn bản đó cho đến khi hoàn thành, quyết toán và bàn giao dự án.

3. Các dự án đầu tư theo phương thức đối tác công tư đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt chủ trương đầu tư trước ngày Nghị quyết này có hiệu lực thi hành nhưng việc điều chỉnh chủ trương đầu tư tại thời điểm Nghị quyết này có hiệu lực thi hành thì được áp dụng Nghị quyết này về tỷ lệ vốn nhà nước trong các trường hợp cơ quan có thẩm quyền đảm bảo được khả năng cân đối nguồn lực cho đến khi hoàn thành, quyết toán dự án.

Điều 10. Hiệu lực thi hành

1. Nghị quyết này có hiệu lực thi hành từ ngày ký ban hành và được thực hiện trong thời gian 05 năm đối với các cơ chế đặc thù quy định tại các Điều 3, 4, 5, 6 của Nghị quyết. Đối với các cơ chế đặc thù áp dụng đối với các dự án sử dụng nguồn tăng thu ngân sách trung ương năm 2022 và tăng thu ngân sách trung ương năm 2021 đã bố trí cho Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội để thực hiện chính sách hỗ trợ tiền thuê nhà cho người lao động còn dư trình Quốc hội chấp thuận chủ trương một lần.

2. Các dự án được áp dụng tỷ lệ vốn nhà nước, được phân cấp thẩm quyền đầu tư, giao cơ quan chủ quản và cơ chế đặc thù trong khai thác mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường theo quy định của Nghị quyết này được thực hiện đến khi hoàn thành dự án.

Nghị quyết này được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam khóa XV, kỳ họp thứ thông qua ngày tháng 11 năm 2023.

CHỦ TỊCH QUỐC HỘI

Vương Đình Huệ

DANH MỤC DỰ ÁN GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ ÁP DỤNG THÍ ĐIỂM

(kèm theo Nghị quyết số /2023/QH15 ngày tháng 11 năm 2023 của Quốc hội)

PHỤ LỤC 1

**DANH MỤC CÁC DỰ ÁN CÓ NHU CẦU ÁP DỤNG THÍ ĐIỂM CHÍNH SÁCH
VỀ TỶ LỆ VỐN NHÀ NƯỚC TRONG DỰ ÁN PPP (CHÍNH SÁCH 01)**

Đơn vị: triệu đồng

TT	Dự án	Thời gian khởi công - hoàn thành	Địa điểm xây dựng	Dự kiến tổng mức đầu tư dự án					Tỷ lệ NSNN/ Tổng mức đầu tư	Dự kiến nguồn vốn trong giai đoạn 2021 - 2025			Cơ quan chủ quản
				Tổng số các nguồn vốn	Trong đó:					Tổng số NSNN	Trong đó		
					Vốn Nhà đầu tư	Tổng số NSNN	Trong đó:						
							NSTW	NSĐP			Tổng số NSNN	NSTW	
CÁC DỰ ÁN CÓ NHU CẦU NHƯNG CHƯA ĐÁP ỨNG NGUYÊN TẮC													
1	Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ ven biển tỉnh Thái Bình	2019-2023	Thái Bình	3.872.000	1.290.538	2.581.462							UBND tỉnh Thái Bình
2	Dự án Đường bộ cao tốc Quy Nhơn - Pleiku	-	Bình Định, Gia Lai	44.200.000	15.470.000	28.730.000							UBND tỉnh Gia Lai mới được giao nghiên cứu (Thông báo số 173/TB-VPCP ngày 15/6/2022)
3	Dự án Đầu tư xây dựng đường vành đai 4 thành phố Hồ Chí Minh đoạn qua địa bàn tỉnh Long An	2025-2028	Long An, thành phố Hồ Chí Minh	45.816.000	19.897.000	25.919.000	21.077.000	4.842.000					UBND tỉnh Long An
4	Dự án cao tốc Quảng Ngãi - Kon Tum (giai đoạn 1: Quảng Ngãi - Măng Đen)	2024-2030	Quảng Ngãi, Kon Tum	22.900.000	10.900.000	12.000.000	10.500.000	1.500.000					Thủ tướng Chính phủ chưa giao Quảng Ngãi là cơ quan có thẩm quyền

TT	Dự án	Thời gian khởi công - hoàn thành	Địa điểm xây dựng	Dự kiến tổng mức đầu tư dự án					Tỷ lệ NSNN/ Tổng mức đầu tư	Dự kiến nguồn vốn trong giai đoạn 2021 - 2025			Cơ quan chủ quản
				Tổng số các nguồn vốn	Vốn Nhà đầu tư	Tổng số NSNN	Trong đó:			Tổng số NSNN	Trong đó:		
							NSTW	NSDP			NSTW	NSDP	
5	Dự án đường bộ cao tốc Cam Lộ - Lao Bảo theo phương thức PPP	2024-2029	Quảng Trị	7.938.000	3.969.000	3.969.000	3.169.000	800.000				UBND tỉnh Quảng Trị	
6	Dự án Đầu tư xây dựng đường Vành đai 4 thành phố Hồ Chí Minh đoạn qua địa bàn tỉnh Đồng Nai (giai đoạn 1)	2025-2027	Đồng Nai	16.953.090	8.646.080	8.307.010		8.307.010				UBND tỉnh Đồng Nai	
7	Dự án Đầu tư mở rộng đường cao tốc Hòa Lạc - Hòa Bình	2024-2027	Hòa Bình, Hà Nội	8.228.000	4.311.000	3.917.000		3.917.000				UBND tỉnh Hòa Bình	
8	Dự án đầu tư xây dựng cầu Tứ Liên và Dự án xây dựng cầu Trần Hưng Đạo		Hà Nội	-		-						UBND thành phố Hà Nội	

TT	Dự án	Thời gian khởi công - hoàn thành	Địa điểm xây dựng	Dự kiến tổng mức đầu tư dự án					Tỷ lệ NSNN/ Tổng mức đầu tư	Dự kiến nguồn vốn trong giai đoạn 2021 - 2025			Cơ quan chủ quản
				Tổng số các nguồn vốn	Vốn Nhà đầu tư	Tổng số NSNN	Trong đó:			Tổng số NSNN	Trong đó		
							NSTW	NSDP			NSTW	NSDP	
9	Dự án đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh đoạn qua tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu giai đoạn I		Bà Rịa - Vũng Tàu	7.772.000	4.953.000	2.819.000		2.819.000				UBND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu	

PHỤ LỤC 2

DANH MỤC CÁC DỰ ÁN ĐỀ NGHỊ ÁP DỤNG CHÍNH SÁCH VỀ GIAO THÂM QUYỀN CHO CÁC ĐỊA PHƯƠNG LÀM CƠ QUAN CHỦ QUẢN, SỬ DỤNG VỐN NGÂN SÁCH ĐỊA PHƯƠNG ĐỂ ĐẦU TƯ CÁC DỰ ÁN QUỐC LỘ, CAO TỐC ĐI QUA CÁC ĐỊA PHƯƠNG (CHÍNH SÁCH 02)

Đơn vị: triệu đồng

TT	Dự án	Thời gian khởi công - hoàn thành	Địa điểm xây dựng	Dự kiến TMBT					Dự kiến nguồn vốn NSNN 2021 - 2025			Đề xuất địa phương làm cơ quan chủ quản
				Tổng số	Trong đó			Tổng số	Trong đó:			
					Vốn Nhà đầu tư	Vốn NSNN			NSTW	NSDP		
						Tổng số	NSTW				NSDP	
A	CÁC DỰ ÁN ĐÁP ỨNG NGUYÊN TẮC											
1	Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ cao tốc Hòa Bình - Mộc Châu, đoạn qua tỉnh Sơn La	2023 - 2026	Sơn La, Hòa Bình	4.190.000		4.190.000	3.500.000	690.000	3.790.000	3.400.000	390.000	Sơn La
2	Xây dựng tuyến đường cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng, (đoạn qua tỉnh Ninh Bình).	2023-2027	Ninh Bình	6.865.000		6.865.000	4.865.000	2.000.000	4.400.000	3.000.000	1.400.000	Ninh Bình
3	Nâng cấp, mở rộng tuyến đường Quốc lộ 14G (đoạn từ QL14B đến trường Tiểu học Lâm Quang Thự)	2024 - 2025	Đà Nẵng	50.000		50.000		50.000	50.000		50.000	Đà Nẵng
4	Dự án đường cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Chơn Thành đoạn qua tỉnh Bình Phước (bồi thường, hỗ trợ, tái định cư)	2023-2026	Bình Phước	314.000		314.000	314.000		314.000	314.000		Bình Phước

TT	Dự án	Thời gian khởi công - hoàn thành	Địa điểm xây dựng	Dự kiến TMBT					Dự kiến nguồn vốn NSNN 2021 - 2025			Đề xuất địa phương làm cơ quan chủ quản
				Tổng số	Vốn Nhà đầu tư	Trong đó			Tổng số	Trong đó:		
						Tổng số	Vốn NSNN			NSTW	NSDP	
							NSTW	NSDP				
5	Dự án đầu tư xây dựng đường Hồ Chí Minh đoạn tránh phía Đông thành phố Buôn Ma Thuột, tỉnh Đắk Lắk (bổ sung kinh phí giải phóng mặt bằng trên địa bàn tỉnh Đắk Lắk)	2021 - 2024	Đắk Lắk	332.000		332.000		332.000	332.000		Đắk Lắk	
6	Dự án Cải tạo, mở rộng Quốc lộ 56 đoạn qua địa bàn tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu	2023-2026	Bà Rịa - Vũng Tàu	150.000		150.000	150.000				Bà Rịa - Vũng Tàu	
7	Dự án: Nâng cấp mở rộng tuyến nối Cần Thơ - Hậu Giang (Quốc lộ 61C).	2023-2028	Hậu Giang	5.179.350		5.179.350	3.556.690	1.622.660	228.420	228.420	Hậu Giang	
8	Dự án 03 cầu bắc qua sông Cần Giuộc, sông Vàm Cỏ Đông, sông Vàm Cỏ Tây (trên tuyến đường tỉnh 827E được quy hoạch là Quốc lộ 50B)	2023-2030	Long An	4.392.000		4.392.000	3.655.000	737.000	4.798.000	3.655.000	737.000	Long An

TT	Dự án	Thời gian khởi công - hoàn thành	Địa điểm xây dựng	Dự kiến TMĐT					Dự kiến nguồn vốn NSNN 2021 - 2025			Đề xuất địa phương làm cơ quan chủ quản
				Tổng số	Vốn Nhà đầu tư	Trong đó			Tổng số	Trong đó:		
						Tổng số	Vốn NSNN			NSTW	NSDP	
							NSTW	NSDP				
9	Dự án: "Phát triển mạng lưới giao thông vùng Đồng bằng sông Cửu Long thích ứng với biến đổi khí hậu - Dự án 1: Nâng cấp, mở rộng QL61C, đoạn qua địa phận thành phố Cần Thơ và Đường kết nối quận Ô Môn, huyện Thới Lai, thành phố Cần Thơ với huyện Giồng Riềng, tỉnh Kiên Giang, đoạn qua địa phận thành phố Cần Thơ)	2024-2028	Cần Thơ	6.433.000		6.433.000	3.940.200	2.492.800	394.020	394.020		Cần Thơ
10	Dự án nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 91 (đoạn từ Km0 - Km7), thành phố Cần Thơ	2023-2027	Cần Thơ	7.193.000		7.193.000	7.193.000		3.235.000	3.235.000		Cần Thơ
B CÁC DỰ ÁN CÓ NHU CẦU NHƯNG CHƯA ĐÁP ỨNG NGUYÊN TẮC												
1	Dự án cao tốc Tuyên Quang - Hà Giang, đoạn Tân Quang đến cửa khẩu quốc tế Thanh Thủy, tỉnh Hà Giang.	2024-2029	Hà Giang	9.866.000		9.866.000						Hà Giang

TT	Dự án	Thời gian khởi công - hoàn thành	Địa điểm xây dựng	Dự kiến TMBĐT					Dự kiến nguồn vốn NSNN 2021 - 2025			Đề xuất địa phương làm cơ quan chủ quản
				Tổng số	Vốn Nhà đầu tư	Trong đó			Tổng số	Trong đó:		
						Tổng số	Vốn NSNN			NSTW	NSĐP	
							NSTW	NSĐP				
2	Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Tuyên Quang - Phú Thọ kết nối với cao tốc Nội Bài - Lào Cai	2021-2023	Tuyên Quang, Phú Thọ	3.753.000		3.753.000	2.900.000	853.000				Tuyên Quang
3	Dự án cao tốc Tuyên Quang - Hà Giang (giai đoạn 1) - đoạn qua tỉnh Tuyên Quang	2023-2025	Tuyên Quang	6.800.000		6.800.000	4.497.170	2.302.830				Tuyên Quang
4	Cải tạo nâng cấp tuyến Tỉnh lộ 153 (đoạn Bắc Ngâm - Bắc Hà) và Tỉnh lộ 159 (đoạn Bắc Hà - Lùng Phình), tỉnh Lào Cai (quy hoạch nâng cấp lên Quốc lộ 4E)		Lào Cai									Lào Cai
5	Dự án đầu tư xây dựng Quốc lộ 39 đoạn chính tuyến tránh thị trấn Đông Hưng phía Tây, nối Quốc lộ 10 với Quốc lộ 39	2024-2026	Thái Bình	300.000		300.000	300.000					Thái Bình
6	Dự án mở rộng QL.2 đoạn từ Km19+425 đến Km26+575 (từ đường trục trạm KĐT mới Mê Linh đến Vĩnh Yên)	2024-2030	Vĩnh Phúc	3.000.000		3.000.000						Vĩnh Phúc

TT	Dự án	Thời gian khởi công - hoàn thành	Địa điểm xây dựng	Dự kiến TMBT					Dự kiến nguồn vốn NSNN 2021 - 2025			Đề xuất địa phương làm cơ quan chủ quản
				Tổng số	Vốn Nhà đầu tư	Trong đó			Tổng số	Trong đó:		
						Tổng số	Vốn NSNN			NSTW	NSDP	
							NSTW	NSDP				
7	Dự án mở rộng QL.2C đoạn từ cầu Vĩnh Thịnh đến nút giao IC.5 (tuyến đường vành đai 5 Vùng Thủ đô)	2026-2030	Vĩnh Phúc	5.000.000		5.000.000						Vĩnh Phúc
8	Dự án cao tốc Nội Bài - Bắc Ninh - Hạ Long đoạn từ đường vành đai 4 đến QL.18	2024-2030	Bắc Ninh									Bắc Ninh
9	Tuyến đường giao thông sau Khu bến cảng Lạch Huyên	2024-2026	Hải Phòng	1.379.789		1.379.789						Hải Phòng
10	Dự án đường cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng đoạn qua Thành phố Hải Phòng	2023-2028	Hải Phòng	1.697.000		1.697.000						Hải Phòng
11	Xây dựng công trình cầu sông Giăng trên QL46C, huyện Thanh Chương, Nghệ An	2023-2025	Nghệ An	120.000		120.000	120.000					Nghệ An
12	Nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 26B, tỉnh Khánh Hòa	2024-2025	Khánh Hòa	740.000		740.000	620.000	120.000				Khánh Hòa
13	Quốc lộ 40b đoạn qua địa phận tỉnh Kon Tum		Kon Tum	1.400.000		1.400.000	1.050.000	350.000				Kon Tum

TT	Dự án	Thời gian khởi công - hoàn thành	Địa điểm xây dựng	Dự kiến TMĐT					Dự kiến nguồn vốn NSNN 2021 - 2025			Đề xuất địa phương làm cơ quan chủ quản
				Tổng số	Vốn Nhà đầu tư	Trong đó			Tổng số	Trong đó:		
						Tổng số	Vốn NSNN			NSTW	NSDP	
							NSTW	NSDP				
14	Dự án đầu tư xây dựng công trình khôi phục, cải tạo QL20 đoạn qua Km0 - Km123 + 105,17 trên địa phận hai tỉnh Đồng Nai và Lâm Đồng theo hình thức	2023-2024	Lâm Đồng	760.000			192.000				Lâm Đồng	
15	Dự án cao tốc Dinh Bà – Cao Lãnh (thuộc tuyến cao tốc Hồng Ngự - Trà Vinh)	2025-2030	Đồng Tháp	17.400.000		17.400.000					Đồng Tháp	
16	Dự án đường vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh đoạn qua tỉnh Đồng Nai	2023-2026	Đồng Nai	3.852.670		3.852.670	1.918.670	1.934.000			Đồng Nai	
17	Dự án đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu giai đoạn 1 đoạn qua tỉnh Đồng Nai	2023-2026	Đồng Nai	6.012.350		6.012.350	3.412.350	2.600.000			Đồng Nai	
18	Đầu tư nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 80 đoạn từ cầu Kênh B đến cầu Bà Hòn, tỉnh Kiên Giang	2023-2027	Kiên Giang	1.500.000		1.500.000					Kiên Giang	

TT	Dự án	Thời gian khởi công - hoàn thành	Địa điểm xây dựng	Dự kiến TMĐT					Dự kiến nguồn vốn NSNN 2021 - 2025			Đề xuất địa phương làm cơ quan chủ quản
				Tổng số	Vốn Nhà đầu tư	Trong đó			Tổng số	Trong đó:		
						Tổng số	Trong đó			NSTW	NSDP	
							NSTW	NSDP				
19	Cải tạo, nâng cấp tuyến Quốc lộ 61 đoạn từ Km88+774 (nút giao QL.63 thị trấn Minh Lương, Châu Thành) đến Km96+074 (nút giao Rạch Sỏi, QL.80, thành phố Rạch Giá), tỉnh Kiên Giang	2023-2025	Kiên Giang	150.000		150.000						Kiên Giang
20	Cải tạo, nâng cấp tuyến Quốc lộ 63 đoạn Km22 đến Km74 qua địa bàn các huyện An Biên, U Minh Thượng, Vĩnh Thuận tỉnh Kiên Giang	2024-2027	Kiên Giang	1.144.000		1.144.000						Kiên Giang
21	Cao tốc Hà Tiên - Rạch Giá	2024-2027	Kiên Giang	25.643.000		25.643.000						Kiên Giang
22	Dự án Trục giao thông đô thị Thành phố Hồ Chí Minh - Long An - Tiền Giang (Quốc lộ 50b Quy hoạch)		Tiền Giang, Long An									Tiền Giang
23	Dự án Đường dẫn vào 03 cầu trên ĐT.827E (quy hoạch là Quốc lộ 50B)	2025-2028	Long An	9.600.000		9.600.000	4.800.000	4.800.000				Long An

TT	Dự án	Thời gian khởi công - hoàn thành	Địa điểm xây dựng	Dự kiến TMBĐT					Dự kiến nguồn vốn NSNN 2021 - 2025			Đề xuất địa phương làm cơ quan chủ quản
				Tổng số	Vốn Nhà đầu tư	Trong đó		Tổng số	Trong đó:			
						Vốn NSNN			NSTW	NSDP		
						Tổng số						
24	Dự án Nâng cấp, mở rộng đường QL.14 đoạn Đồng Xoài - Chơn Thành	2022-2025	Bình Phước	1.450.000		1.450.000		1.450.000			Bình Phước	
25	Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Gò Dầu - Xa Mát (giai đoạn 1 thực hiện đoạn từ Gò Dầu đến Thành phố Tây Ninh) theo phương thức PPP	2025-2027	Tây Ninh	9.454.000			8.213.000	1.241.000			UBND tỉnh Tây Ninh	

PHỤ LỤC 3

DANH MỤC CÁC DỰ ÁN ĐỀ NGHỊ ÁP DỤNG THÍ ĐIỂM CHÍNH SÁCH VỀ GIAO MỘT ĐỊA PHƯƠNG LÀM CƠ QUAN CHỦ QUẢN THỰC HIỆN 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 (CHÍNH SÁCH 03)

TT	Dự án	Thời gian khởi công - hoàn thành	Địa phương thuộc phạm vi dự án	Dự kiến TMĐT					Dự kiến nguồn vốn NSNN 2021 - 2025			Đề xuất địa phương làm cơ quan chủ quản
				Tổng số	Vốn Nhà đầu tư	Trong đó:			Tổng số	Trong đó:		
						Vốn NSNN		NSTW		NSDP		
						Tổng số	NSTW				NSDP	
A	CÁC DỰ ÁN ĐÁP ỨNG NGUYÊN TẮC											
1	Hầm đường bộ qua đèo Hoàng Liên kết nối thị xã Sa Pa, tỉnh Lào Cai với huyện Tam Đường, tỉnh Lai Châu	2023 - 2026	Lai Châu, Lào Cai	3.300.000		3.300.000	2.500.000	800.000	2.820.000	2.500.000	320.000	Lai Châu
2	Xây dựng tuyến đường thành phố Bắc Kạn - Hồ Ba Bể kết nối sang Na Hang, Tuyên Quang.	2022 - 2025	Bắc Kạn, Tuyên Quang	3.837.809		3.837.809	3.560.000	277.809	3.837.809	3.560.000	277.809	Bắc Kạn
3	Dự án Đầu tư xây dựng cầu Kênh Vàng và đường dẫn hai đầu cầu, kết nối hai tỉnh Bắc Ninh và Hải Dương	2021 - 2025	Bắc Ninh, Hải Dương	1.590.000		1.590.000	900.000	690.000	1.590.000	900.000	690.000	Bắc Ninh
4	Cầu Quảng Đà và đường dẫn đầu cầu	2023 - 2026	Đà Nẵng, Quảng Nam	274.000		274.000		274.000	274.000		274.000	Đà Nẵng
5	Dự án xây dựng cầu Đinh Khao nối hai tỉnh Vĩnh Long và Bến Tre	2023-2027	Vĩnh Long, Bến Tre	3.200.000	1.100.000	2.100.000	1.600.000	500.000	2.100.000	1.600.000	500.000	Vĩnh Long

TT	Dự án	Thời gian khởi công - hoàn thành	Địa phương thuộc phạm vi dự án	Dự kiến TMDT					Dự kiến nguồn vốn NSNN 2021 - 2025			Đề xuất địa phương làm cơ quan chủ quản
				Tổng số	Vốn Nhà đầu tư	Trong đó:			Tổng số	Trong đó:		
						Tổng số	Trong đó:			NSTW	NSDP	
							NSTW	NSDP				
6	Dự án mở rộng Đường tỉnh 879B từ cầu Gò Cái đến ranh Long An	2021-2024	Tiền Giang, Long An	257.844		257.844	180.000	77.844	257.844	180.000	77.844	Tiền Giang
7	Dự án thành phần 4 thuộc dự án đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng giai đoạn 1 ((bồi thường, hỗ trợ, tái định cư trên địa bàn tỉnh Hậu Giang)	2022 - 2027	Sóc Trăng, Hậu Giang	16.500		16.500		16.500	16.500		16.500	Hậu Giang
8	Đầu tư xây dựng tuyến cao tốc Đồng Đăng (tỉnh Lạng Sơn) - Trà Lĩnh (Cao Bằng) theo hình thức đối tác công tư (giai đoạn 1)	2020-2025	Cao Bằng, Lạng Sơn	13.174.000	2.500.000	4.080.000	6.580.000	2.500.000	6.580.000	2.500.000	4.080.000	Cao Bằng
B	CÁC DỰ ÁN CÓ NHU CẦU NHƯNG CHƯA ĐÁP ỨNG NGUYÊN TẮC											
1	Xây dựng cầu Hải Lựu qua sông Lô kết nối tỉnh Vĩnh Phúc và Phú Thọ	2026-2030	Vĩnh Phúc, Phú Thọ	800.000								Vĩnh Phúc
2	Xây dựng cầu Như Thụy qua sông Lô kết nối tỉnh Vĩnh Phúc và Phú Thọ	2026-2030	Vĩnh Phúc, Phú Thọ	700.000								Vĩnh Phúc

TT	Dự án	Thời gian khởi công - hoàn thành	Địa phương thuộc phạm vi dự án	Dự kiến TMDT					Dự kiến nguồn vốn NSNN 2021 - 2025			Đề xuất địa phương làm cơ quan chủ quản
				Tổng số	Trong đó:				Tổng số	Trong đó:		
					Vốn Nhà đầu tư	Vốn NSNN				NSTW	NSDP	
						Tổng số	Trong đó:					
				NSTW	NSDP							
3	Cầu và đường dẫn trên tuyến đường kết nối tại xã Mai Đình, huyện Hiệp Hòa, tỉnh Bắc Giang kết nối với xã Tam Giang, huyện Yên Phong, tỉnh Bắc Ninh	2026-2028	Bắc Giang; Bắc Ninh	600.000								
4	Dự án đầu tư xây dựng cầu Sa Cao và đường hai đầu cầu nối hai tỉnh Thái Bình và Nam Định	2024-2026	Thái Bình, Nam Định	1.200.000								Thái Bình
5	Dự án đầu tư xây dựng cầu An Đồng vượt sông Luộc nối huyện Quỳnh Phụ, tỉnh Thái Bình và huyện Ninh Giang, tỉnh Hải Dương và đường 2 đầu cầu (đi qua địa bàn tỉnh Thái Bình và tỉnh Hải Dương)	2024-2026	Thái Bình, Hải Dương	900.000								Thái Bình
6	Dự án Xây dựng tuyến đường kết nối đường Hồ Chí Minh với đường cao tốc Bắc - Nam phía Đông đoạn từ đường Hồ Chí Minh đến đường Đông - Tây tỉnh Ninh Bình	2023-2027	Ninh Bình, Hòa Bình	1.845.000								Ninh Bình
7	Dự án đầu tư xây dựng công trình cầu Ngọc Hồi		Hung Yên, Hà Nội									Hà Nội

TT	Dự án	Thời gian khởi công - hoàn thành	Địa phương thuộc phạm vi dự án	Dự kiến TMDT					Dự kiến nguồn vốn NSNN 2021 - 2025			Đề xuất địa phương làm cơ quan chủ quản
				Tổng số	Vốn Nhà đầu tư	Trong đó:			Tổng số	Trong đó:		
						Tổng số	Trong đó:			NSTW	NSDP	
							NSTW	NSDP				
8	Đường giao thông kết nối huyện Krông Nông, tỉnh Đắk Nông với huyện Krông Ana, tỉnh Đắk Lắk	2023-2027	Đắk Nông, Đắk Lắk	320.000		320.000	320.000				Đắk Nông	
9	Tuyến đường động lực Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Bảo Lâm (Lâm Đồng), kết nối liên vùng Nam Tây Nguyên với Nam Trung Bộ và Đông Nam Bộ.	2023-2027	Đắk Nông, Lâm Đồng	1.490.000		1.490.000	1.443.000	47.000			Đắk Nông	
10	Dự án Hợp phần 3: Cầu Ô Môn bắc qua sông Hậu thuộc Dự án Phát triển bền vững thành phố Cần Thơ thích ứng biến đổi khí hậu (vay vốn JICA)	2025-2030	Đồng Tháp, Cần Thơ	9.187.540			9.187.540				Cần Thơ/Bộ Giao thông vận tải	
11	Dự án Trục giao thông đô thị Thành phố Hồ Chí Minh - Long An - Tiền Giang (Quốc lộ 50b Quy hoạch)										Tiền Giang	

PHỤ LỤC 4

ÁC DỰ ÁN ĐỀ NGHỊ ÁP DỤNG THÍ ĐIỂM CHÍNH SÁCH VỀ KHAI THÁC KHOÁNG SẢN LÀM VẬT LIỆU XÂY DỰNG THÔNG THƯỜNG (CH

TT	Tên dự án	Thời gian khởi công - hoàn thành	Địa điểm xây dựng	Dự kiến TMĐT					Dự kiến nguồn vốn NSNN 2021 - 2025			
				Tổng số	Vốn Nhà đầu tư	Tổng số NSNN	Trong đó		Tổng số NSNN	Trong đó		
							NSTW	NSDP		NSTW	NSDP	
A CÁC DỰ ÁN ĐÁP ỨNG NGUYÊN TẮC												
1	Xây dựng tuyến đường cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng đoạn qua tỉnh Nam Định và Thái Bình, theo phương thức PPP	2023-2027	Nam Định, Thái Bình	18.823.480	9.511.480	9.312.000	6.206.000	3.106.000	9.312.000	6.206.000	3.106.000	
2	Hầm đường bộ qua đèo Hoàng Liên kết nối thị xã Sa Pa, tỉnh Lào Cai với huyện Tam Đường, tỉnh Lai Châu	2023 - 2026	Tam Đường Lai Châu và Sa Pa, Lào Cai	3.300.000		3.300.000	2.500.000	800.000	2.820.000	2.500.000	320.000	
B CÁC DỰ ÁN CÓ NHU CẦU NHƯNG CHƯA ĐÁP ỨNG NGUYÊN TẮC												
1	Vành đai 4 thành phố HCM đoạn qua tỉnh Long An	2025-2028	Long An, thành phố HCM	48.140.000	19.897.000	28.243.000	25.419.000	2.824.000				
2	Dự án ĐTXD QL15D đoạn từ đường cao tốc Cam Lộ - La Sơn đến đường Hồ Chí Minh nhánh Tây	2025-2028	Quảng Trị	5.900.000	5.800.000	100.000		100.000				

PHỤ LỤC 5

DANH MỤC DỰ ÁN ĐƯỢC QUYẾT ĐỊNH CHỦ TRƯỞNG ĐẦU TƯ CÁC DỰ ÁN MỚI TRONG GIAI ĐOẠN 2021-2025 VỚI MỨC VỐN DỰ KIẾN BỐ TRÍ TỪ NGUỒN TĂNG THU NSTW NĂM 2022; SỐ VỐN CÒN THIẾU SẼ ĐƯỢC BỐ TRÍ KHI CÓ ĐIỀU KIỆN HOẶC TRONG KẾ HOẠCH ĐẦU TƯ CÔNG TRUNG HẠN 2026-2030

Đơn vị: Triệu đồng

STT	Danh mục dự án	Dự kiến thời gian KC-HT	Dự kiến tổng mức đầu tư				Đề xuất bổ sung vốn từ nguồn tăng thu NSTW năm 2022	Dự kiến số vốn còn thiếu	Tỷ lệ số vốn còn thiếu so với số vốn NSTW cần bố trí
			Tổng số (tất cả các nguồn vốn)	Trong đó:					
				NSTW	NSĐP	Cam kết bố trí vốn của các bên liên quan (đối với các dự án PPP)			
	Bộ Giao thông vận tải								
1	Mở rộng đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông đoạn Cao Bồ - Mai Sơn	2024-2026	2.000.000	2.000.000			1.200.000	800.000	40,00%
	Ninh Bình								
2	Dự án xây dựng tuyến đường bộ cao tốc Ninh Bình - Hải phòng đoạn qua tỉnh Ninh Bình	2023-2026	6.865.000	4.865.000	2.000.000		3.000.000	1.865.000	38,34%
	Thái Bình								
3	Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ cao tốc CT.08, đoạn Nam Định - Thái Bình	2024-2027	18.823.480	6.207.000	3.105.000	9.511.480	6.200.000	7.000	0,11%
	Bình Phước								
4	Xây dựng đường cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Thủ Dầu Một - Chơn Thành đoạn qua địa bàn tỉnh Bình Phước	2023-2026	1.474.000	1.160.000	314.000		1.000.000	160.000	13,79%
	Bình Dương								
5	Dự án đường cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Thủ Dầu Một - Chơn Thành - Đoạn qua tỉnh Bình Dương	2023 - 2027	16.196.000	5.910.000	1.478.000	8.808.000	4.000.000	1.910.000	32,32%
	Thành phố Cần Thơ								
6	Dự án nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 91 (đoạn từ Km0 - Km7), thành phố Cần Thơ	2023-2027	7.193.000	7.193.000			3.235.000	3.958.000	55,03%

PHỤ LỤC 6

DANH MỤC DỰ ÁN DO ĐỊA PHƯƠNG QUẢN LÝ ĐÃ CÓ TRONG KẾ HOẠCH ĐẦU TƯ CÔNG TRUNG HẠN GIAI ĐOẠN 2021-2025 ĐƯỢC ĐIỀU CHỈNH QUYẾT ĐỊNH CHỦ TRƯỞNG ĐẦU TƯ, QUYẾT ĐỊNH ĐẦU TƯ TƯƠNG ỨNG VỚI SỐ VỐN NSTW BỔ TRÍ TĂNG THÊM CHO DỰ ÁN

STT	Danh mục dự án	Dự kiến thời gian KC-HT	Dự kiến tổng mức đầu tư				Đề xuất bổ sung vốn từ nguồn tăng thu NSTW năm 2022	
			Tổng số (tất cả các nguồn vốn)	Trong đó:				
				NSTW	NSDP	Cam kết bố trí vốn của các bên liên quan (đối với các dự án PPP)		
1	2	4	5	6	7	8		
	TỔNG SỐ							
	Lạng Sơn		10.620.000	3.500.000	1.500.000		1.000.000	
1	Dự án tuyến cao tốc cửa khẩu Hữu Nghị - Chi Lăng theo hình thức BOT	2023-2025	10.620.000	3.500.000	1.500.000		1.000.000	
	Sơn La		3.790.000	3.400.000	390.000		1.700.000	
2	Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường cao tốc Hòa Bình- Mộc Châu, đoạn tuyến thuộc địa bàn tỉnh Sơn La	2023- 2026	3.790.000	3.400.000	390.000		1.700.000	
	Thừa Thiên Huế		3.496.000	3.496.000			400.000	
3	Tuyến đường bộ ven biển đoạn qua tỉnh Thừa Thiên Huế và cầu qua cửa Thuận An (giai đoạn 1)	2021-2026	3.496.000	3.496.000			400.000	
	Bắc Kạn		3.837.809	3.560.000	277.809		1.000.000	

STT	Danh mục dự án	Dự kiến thời gian KC-HT	Dự kiến tổng mức đầu tư				Đề xuất bổ sung vốn từ nguồn tăng thu NSTW năm 2022
			Tổng số (tất cả các nguồn vốn)	Trong đó:			
				NSTW	NSDP	Cam kết bố trí vốn của các bên liên quan (đối với các dự án PPP)	
4	Dự án xây dựng tuyến đường thành phố Bắc Kạn - hồ Ba Bể kết nối sang Na Hang, Tuyên Quang	2022 - 2025	3.837.809	3.560.000	277.809		1.000.000
	Quảng Ngãi		3.500.000	3.000.000	500.000		800.000
5	Dự án đường Hoàng Sa - Dốc Sỏi	2022-2027	3.500.000	3.000.000	500.000		800.000

PHỤ LỤC 7

DANH MỤC DỰ ÁN ĐƯỢC GIAO KẾ HOẠCH KHI CÓ CHỦ TRƯỞNG ĐẦU TƯ, ĐƯỢC PHÉP PHÂN BỐ VÀ GIẢI NGÂN TRONG 03 NĂM 2023-2025

Đơn vị: Triệu đồng

STT	Danh mục dự án	Dự kiến thời gian KC-HT	Dự kiến tổng mức đầu tư					Đề xuất bổ sung vốn từ nguồn tăng thu NSTW năm 2022
			Tổng số (tất cả các nguồn vốn)	Trong đó:				
				NSTW	NSDP	Quỹ PTHĐS N của BV	Cam kết bố trí vốn của các bên liên quan (đối với các dự án PPP)	
1	2	4	5	6	7	8		
	TĂNG THU NGÂN SÁCH TRUNG ƯƠNG NĂM 2022		168.670.289	92.261.500	26.339.309	0	50.069.480	56.635.000
A	TRUNG ƯƠNG		26.810.000	26.810.000	0	0	0	13.510.000
	Bộ Giao thông vận tải		26.810.000	26.810.000				13.510.000
	Hạ tầng giao thông		26.810.000	26.810.000	0		0	13.510.000
1	Mở rộng cao tốc Bắc - Nam phía Đông đoạn La Sơn - Hòa Liên	2023-2025	3.011.000	3.011.000	0		0	3.011.000
2	Đầu tư tuyến nối cao tốc Nội Bài - Lào Cai với cao tốc Tuyên Quang - Phú Thọ	2023-2025	1.100.000	1.100.000	0		0	1.100.000
3	Đầu tư cao tốc Chợ Mới - Bắc Kạn	2023-2026	5.751.000	5.751.000				2.989.000
4	Nâng cấp, mở rộng một số cầu, hầm trên quốc lộ 1 (các cầu Xương Giang, Gianh, Quán Hâu và hầm Đèo Ngang)	2023-2025	2.000.000	2.000.000				2.000.000
5	Nâng cấp, cải tạo quốc lộ 24B đoạn Km23 - Km29	2023-2025	600.000	600.000				600.000
6	Xây dựng công trình đường bộ cao tốc Cao Lãnh - An Hữu, giai đoạn 1	2023-2026	7.522.000	7.522.000				1.610.000

STT	Danh mục dự án	Dự kiến thời gian KC-HT	Dự kiến tổng mức đầu tư					Đề xuất bổ sung vốn từ nguồn tăng thu NSTW năm 2022
			Tổng số (tất cả các nguồn vốn)	Trong đó:				
				NSTW	NSDP	Quỹ PTHDS N của BV	Cam kết bố trí vốn của các bên liên quan (đối với các dự án PPP)	
7	Mở rộng đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông đoạn Cao Bồ - Mai Sơn	2024-2026	2.000.000	2.000.000				1.200.000
8	Đường bộ cao tốc Mỹ Thuận - Cần Thơ	2021-2025	4.826.000	4.826.000				1.000.000
B	ĐỊA PHƯƠNG		141.860.289	65.451.500	26.339.309	0	50.069.480	43.125.000
I	Đầu tư các tuyến cao tốc và quốc lộ		113.614.480	43.878.500	21.266.500	0	48.469.480	31.870.000
	Lạng Sơn		10.620.000	3.500.000	1.500.000		5.620.000	1.000.000
9	Dự án tuyến cao tốc cửa khẩu Hữu Nghị - Chi Lăng theo hình thức BOT	2023-2025	10.620.000	3.500.000	1.500.000		5.620.000	1.000.000
	Tuyên Quang		3.753.000	2.900.000	853.000			800.000
10	Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Tuyên Quang - Phú Thọ kết nối với cao tốc Nội Bài - Lào Cai	2021-2023	3.753.000	2.900.000	853.000			800.000
	Sơn La		3.790.000	3.400.000	390.000			1.700.000
11	Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường cao tốc Hòa Bình- Mộc Châu, đoạn tuyến thuộc địa bàn tỉnh Sơn La	2023-2026	3.790.000	3.400.000	390.000			1.700.000
	Ninh Bình		6.865.000	4.865.000	2.000.000			3.000.000
12	Dự án xây dựng tuyến đường bộ cao tốc Ninh Bình - Hải phòng đoạn qua tỉnh Ninh Bình	2023-2026	6.865.000	4.865.000	2.000.000			3.000.000
	Thái Bình		18.823.480	6.207.000	3.105.000		9.511.480	6.200.000
13	Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ cao tốc CT.08, đoạn Nam Định - Thái Bình	2024-2027	18.823.480	6.207.000	3.105.000		9.511.480	6.200.000

STT	Danh mục dự án	Dự kiến thời gian KC-HT	Dự kiến tổng mức đầu tư					Đề xuất bổ sung vốn từ nguồn tăng thu NSTW năm 2022
			Tổng số (tất cả các nguồn vốn)	Trong đó:				
				NSTW	NSDP	Quỹ PTHĐSN của BV	Cam kết bố trí vốn của các bên liên quan (đối với các dự án PPP)	
	Cao tốc Thủ Dầu Một - Chơn Thành - Gia Nghĩa		43.210.000	17.606.500	4.025.500		21.578.000	13.770.000
	Bình Phước		27.014.000	11.696.500	2.547.500		12.770.000	9.770.000
14	Xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước)	2023-2026	25.540.000	10.536.500	2.233.500		12.770.000	8.770.000
15	Xây dựng đường cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Thủ Dầu Một - Chơn Thành đoạn qua địa bàn tỉnh Bình Phước	2023-2026	1.474.000	1.160.000	314.000			1.000.000
	Bình Dương		16.196.000	5.910.000	1.478.000		8.808.000	4.000.000
16	Dự án đường cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh – Thủ Dầu Một – Chơn Thành - Đoạn qua tỉnh Bình Dương	2023 - 2027	16.196.000	5.910.000	1.478.000		8.808.000	4.000.000
	Cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Mộc Bài		7.032.000	2.900.000	4.132.000		0	2.900.000
	Thành phố Hồ Chí Minh		5.500.000	1.368.000	4.132.000		-	1.368.000
17	Đầu tư xây dựng đường cao tốc TP. Hồ Chí Minh - Mộc Bài (Bồi thường, hỗ trợ và tái định cư cao tốc TP. Hồ Chí Minh - Mộc Bài đoạn qua Thành phố Hồ Chí Minh)	2024-2027	5.500.000	1.368.000	4.132.000			1.368.000
	Tây Ninh		1.532.000	1.532.000	0			1.532.000

STT	Danh mục dự án	Dự kiến thời gian KC-HT	Dự kiến tổng mức đầu tư					Đề xuất bổ sung vốn từ nguồn tăng thu NSTW năm 2022
			Tổng số (tất cả các nguồn vốn)	Trong đó:				
				NSTW	NSDP	Quỹ PTHDS N của BV	Cam kết bổ trợ vốn của các bên liên quan (đối với các dự án PPP)	
18	Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc TP. Hồ Chí Minh - Mộc Bài (Bồi thường, hỗ trợ tái định cư dự án cao tốc TP. Hồ Chí Minh - Mộc Bài đoạn qua tỉnh Tây Ninh)	2023-2025	1.532.000	1.532.000				1.532.000
	Lâm Đồng		19.521.000	2.500.000	5.261.000		11.760.000	2.500.000
19	Dự án đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc Bảo Lộc - Liên Khương, tỉnh Lâm Đồng theo phương thức đối tác công tư (giai đoạn 1)	2022-2027	19.521.000	2.500.000	5.261.000		11.760.000	2.500.000
II	Các tuyến đường ven biển hình thành kết nối giao thông liên vùng, các nguồn lực mới để phát triển kinh tế - xã hội phù hợp với chiến lược quốc gia về kinh tế biển Việt Nam		7.228.000	4.000.000	3.228.000	-	-	2.400.000
	Quảng Trị		600.000	600.000				600.000
20	Dự án tuyến đường bộ ven biển đoạn tuyến qua khu vực cầu Cửa Tùng và Cửa Việt	2023-2024	600.000	600.000				600.000
	Thừa Thiên Huế		2.400.000	2.000.000	400.000			400.000
21	Tuyến đường bộ ven biển đoạn qua tỉnh Thừa Thiên Huế và cầu qua cửa Thuận An (giai đoạn 1)	2021-2026	2.400.000	2.000.000	400.000			400.000
	Phú Yên		2.228.000	800.000	1.428.000			800.000

STT	Danh mục dự án	Dự kiến thời gian KC-HT	Dự kiến tổng mức đầu tư				Đề xuất bổ sung vốn từ nguồn tăng thu NSTW năm 2022	
			Tổng số (tất cả các nguồn vốn)	Trong đó:				
				NSTW	NSDP	Quỹ PTHDS N của BV		Cam kết bố trí vốn của các bên liên quan (đối với các dự án PPP)
22	Dự án tuyến đường bộ ven biển tỉnh Phú Yên, đoạn kết nối huyện Tuy An- thành phố Tuy Hòa (giai đoạn 1)	2023-2027	2.228.000	800.000	1.428.000		800.000	
	Khánh Hòa		2.000.000	600.000	1.400.000		600.000	
23	Tuyến đường ven biển từ xã Vạn Lương, huyện Vạn Ninh đi thị xã Ninh Hòa	2023-2027	2.000.000	600.000	1.400.000		600.000	
III	Dự án kết nối đồng bộ giao thông với các khu công nghiệp, cảng hàng không, cảng biển, các dự án kết nối nội vùng		20.597.809	17.153.000	1.844.809	-	1.600.000	8.435.000
	Bắc Kạn		3.837.809	3.560.000	277.809		1.000.000	
24	Dự án xây dựng tuyến đường thành phố Bắc Kạn - hồ Ba Bể kết nối sang Na Hang, Tuyên Quang	2022 - 2025	3.837.809	3.560.000	277.809		1.000.000	
	Hải Dương		1.867.000	1.000.000	867.000		1.000.000	
25	Dự án đầu tư xây dựng nút giao liên thông kết nối Quốc lộ 17B với Quốc lộ 5, đường sắt Hà Nội - Hải Phòng, tỉnh Hải Dương.	2023-2026	1.867.000	1.000.000	867.000		1.000.000	
	Bình Định		1.000.000	800.000	200.000		800.000	
26	Xây dựng tuyến đường nối từ Quốc lộ 19 đến Khu công nghiệp Becamex VSIP Bình Định kết nối với Cảng Quy Nhơn	2023-2025	1.000.000	800.000	200.000		800.000	
	Quảng Ngãi		3.500.000	3.000.000	500.000		800.000	

STT	Danh mục dự án	Dự kiến thời gian KC-HT	Dự kiến tổng mức đầu tư					Đề xuất bổ sung vốn từ nguồn tăng thu NSTW năm 2022
			Tổng số (tất cả các nguồn vốn)	Trong đó:				
				NSTW	NSDP	Quỹ PTHDS N của BV	Cam kết bổ trí vốn của các bên liên quan (đối với các dự án PPP)	
27	Dự án đường Hoàng Sa - Dốc Sỏi	2022-2027	3.500.000	3.000.000	500.000			800.000
	Vĩnh Long		3.200.000	1.600.000			1.600.000	1.600.000
28	Dự án đầu tư xây dựng Cầu Đình Khao nối hai tỉnh Vĩnh Long và Bến Tre (PPP)	2023-2027	3.200.000	1.600.000			1.600.000	1.600.000
	Thành phố Cần Thơ		7.193.000	7.193.000				3.235.000
29	Dự án nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 91 (đoạn từ Km0 - Km7), thành phố Cần Thơ	2023-2027	7.193.000	7.193.000				3.235.000
IV	Hỗ trợ đầu tư tuyến đường từ thị trấn Sơn Dương đi xã Tân Trào, huyện Sơn Dương, tỉnh Tuyên Quang		420.000	420.000				420.000
30	Tuyến đường từ thị trấn Sơn Dương đi xã Tân Trào, huyện Sơn Dương, tỉnh Tuyên Quang.	2023-2025	420.000	420.000				420.000

PHỤ LỤC 8

BỔ TRÍ VỐN CHO TỈNH NGHỆ AN ĐỂ THỰC HIỆN THANH TOÁN ĐỀN BÙ, GIẢI PHÓNG MẶT BẰNG CỦA DỰ ÁN NÂNG CẤP, MỞ RỘNG QUỐC LỘ 1

STT	Danh mục dự án	Dự kiến thời gian KC-HT	Dự kiến tổng mức đầu tư				Đề xuất bổ sung vốn từ nguồn tăng thu NSTW năm 2022	
			Tổng số (tất cả các nguồn vốn)	Trong đó:				
				NSTW	NSDP	Quỹ PTHĐSN của BV		Cam kết bố trí vốn của các bên liên quan (đối với các dự án PPP)
1	2	4	5	6	7	8		
	Nhiệm vụ chi của NSTW							
	Tỉnh Nghệ An							
1	Giải quyết khiếu nại đền bù giải phóng mặt bằng các dự án mở rộng quốc lộ 1 đoạn qua Nghệ An		1.275.000	1.275.000				1.275.000