

Các văn bản

đề xuất áp dụng chính sách 1

Về tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH KON TUM**

Số:2204 /UBND-HTKT

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

Kon Tum, ngày 13 tháng 7 năm 2023

V/v rà soát, đề xuất các dự án giao thông đường bộ áp dụng cơ chế chính sách tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan

Kính gửi:

- Bộ Kế hoạch và đầu tư;
- Bộ Giao thông vận tải.

Triển khai Công văn số 4825/BKHĐT-TH ngày 22 tháng 6 năm 2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về việc rà soát, đề xuất các dự án giao thông đường bộ áp dụng cơ chế chính sách tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số luật liên quan, Ủy ban nhân dân tỉnh Kon Tum báo cáo như sau:

So với các địa phương khác khu vực Tây Nguyên, tỉnh Kon Tum còn khó khăn nhiều mặt, thu ngân sách hằng năm thấp, chỉ đáp ứng được 40% nhu cầu chi; hệ thống cơ sở hạ tầng, nhất là hạ tầng giao thông còn rất hạn chế, chưa đáp ứng được nhu cầu phát triển. Để tạo sự đột phá trong phát triển kinh tế - xã hội gắn với đảm bảo quốc phòng, an ninh của tỉnh trong thời gian tới, qua rà soát các công trình giao thông đường bộ quan trọng của tỉnh, Ủy ban nhân dân tỉnh Kon Tum kính đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Giao thông vận tải quan tâm, trình cấp thẩm quyền cho phép áp dụng cơ chế chính sách tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số luật liên quan theo như nội dung do Bộ Kế hoạch và Đầu tư dự kiến tại Công văn số 4825/BKHĐT-TH đối với 02 dự án giao thông đường bộ sau: (1) Đường cao tốc Quảng Ngãi - Kon Tum; (2) Quốc lộ 40B đoạn qua địa phận tỉnh Kon Tum.

(Thông tin chi tiết của các dự án tại Phụ lục kèm theo)

Ủy ban nhân dân tỉnh Kon Tum kính đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Giao thông vận tải xem xét, tổng hợp./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Chủ tịch, các PCT UBND tỉnh (đ/b);
- Sở Kế hoạch và Đầu tư (đ/b);
- Sở Giao thông vận tải (đ/b);
- Văn phòng UBND tỉnh:
 - + Chánh Văn phòng, các PCVP (đ/b);
 - + Phòng KTTH (đ/b);
- Lưu: VT, HTKT.CNA.

**TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH**



Nguyễn Ngọc Sâm

Phụ lục

Đề xuất các dự án giao thông đường bộ áp dụng cơ chế chính sách tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan

(Kèm theo Công văn số 2204 /UBND-HTKT ngày 13 tháng 7 năm 2023 của Ủy ban nhân dân tỉnh Kon Tum)

1. Đường cao tốc Quảng Ngãi - Kon Tum

- Tên Dự án: Đường cao tốc Quảng Ngãi - Kon Tum.
- Nhóm Dự án: Dự kiến nhóm A theo quy định của Luật Đầu tư công và Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư.
- Hình thức đầu tư: Theo phương thức đối tác công tư (PPP).
- Địa điểm, quy mô dự án:
 - + Địa điểm: Tỉnh Quảng Ngãi, tỉnh Kon Tum.
 - + Quy mô Dự án: Chiều dài tuyến 135,932 Km, vận tốc thiết kế 80 - 100Km/h tùy theo địa hình, $B_n = 22 - 25,25m$.
- Kế hoạch đầu tư: Triển khai đầu tư phân kỳ phân đoạn tỉnh Quảng Ngãi - thị trấn Măng Đen, huyện Kon Plông, tỉnh Kon Tum (Km 0+000 - Km79+932) giai đoạn trước năm 2030 và đầu tư hoàn chỉnh sau 2050.
- Sơ bộ tổng mức đầu tư: Đầu tư hoàn thiện từ tỉnh Kon Tum đến tỉnh Quảng Ngãi, quy mô 04 làn xe: khoảng 34.994 tỷ đồng, trong đó phân kỳ đầu tư giai đoạn 1 đoạn tỉnh Quảng Ngãi - thị trấn Măng Đen, huyện Kon Plông, tỉnh Kon Tum quy mô 4 làn xe: khoảng 19.859 tỷ đồng.
 - Cơ cấu nguồn vốn đầu tư:
 - + Vốn chủ sở hữu và vốn huy động của nhà đầu tư: Nhà đầu tư chịu trách nhiệm góp vốn chủ sở hữu và huy động các nguồn vốn khác để xây dựng hoàn thành công trình.
 - + Vốn đầu tư của Nhà nước tham gia thực hiện Dự án: Sử dụng nguồn vốn ngân sách hỗ trợ chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng và hỗ trợ một số chi phí khác theo quy định của Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư.
 - Tình hình thực hiện Dự án:
 - + Tuyến cao tốc Quảng Ngãi - Kon Tum hiện chưa có trong Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01 tháng 9 năm 2021. Ủy ban nhân dân hai tỉnh Quảng Ngãi và Kon Tum đã chỉ đạo đơn vị tư vấn nghiên cứu và thống nhất đề xuất Bộ Giao thông vận tải bổ sung tuyến cao tốc trên vào Quy hoạch mạng lưới đường bộ tại Công văn số 1707/UBND-KTN ngày 19 tháng 4 năm 2023 của Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Ngãi và được Bộ Giao thông

vận tải ghi nhận đề xuất, xem xét báo cáo cấp có thẩm quyền bổ sung vào quy hoạch tại Công văn số 5610/BGTVT-KTĐT ngày 31 tháng 5 năm 2023.

+ Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Ngãi và Sở Giao thông vận tải tỉnh Quảng Ngãi đã phối hợp làm việc với đơn vị tư vấn (*TEDI*) để lập Hồ sơ Quy hoạch tuyến cao tốc Quảng Ngãi - Kon Tum làm cơ sở trình Bộ Giao thông vận tải xem xét.

- Dự kiến thời gian khởi công, hoàn thành: Dự kiến khởi công dự án quý I năm 2025 và hoàn thành năm 2028.

- Khó khăn, vướng mắc và kiến nghị: Do tuyến đường đi qua địa hình khó khăn, dẫn đến tổng mức đầu tư dự án lớn (*dự kiến giai đoạn 1 khoảng 19.859 tỷ đồng*), việc áp dụng chính sách đặc thù tại khoản 1 mục 1 Công văn số 4825/BKHDT-TH ngày 22 tháng 6 năm 2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư là phù hợp, giúp tăng tính khả thi của dự án, thu hút được các nhà đầu tư quan tâm. Do đó, kính đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Giao thông vận tải quan tâm, có kiến nghị với Thủ tướng Chính phủ:

+ Đồng ý chủ trương bổ sung tuyến cao tốc Quảng Ngãi - Kon Tum vào Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến 2050. Giao Bộ Giao thông vận tải khẩn trương triển khai các thủ tục trình Thủ tướng Chính phủ quyết định.

+ Giao Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Ngãi là cơ quan có thẩm quyền và cơ quan ký kết hợp đồng dự án PPP thực hiện đầu tư tuyến cao tốc Quảng Ngãi - Kon Tum theo phương thức đối tác công tư.

+ Áp dụng tỷ lệ vốn nhà nước tham gia vào dự án không bao gồm chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ, tái định cư.

+ Giao Bộ Kế hoạch và Đầu tư chủ trì cùng Bộ Giao thông vận tải và Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Ngãi, tỉnh Kon Tum (*sau khi có ý kiến của Hội đồng nhân dân các tỉnh*) cân đối sử dụng ngân sách địa phương (*chi trả kinh phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ, tái định cư; hỗ trợ xây dựng công hình tạm*) và ngân sách trung ương (*hỗ trợ xây dựng công trình, hệ thống cơ sở hạ tầng thuộc dự án PPP*) để đảm bảo tính khả thi trong thực hiện dự án.

- Nếu được phép áp dụng chính sách đặc thù, Ủy ban nhân dân tỉnh Kon Tum cam kết tăng cường công tác phối hợp với Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Ngãi và chỉ đạo các cơ quan có liên quan xây dựng kế hoạch, biện pháp cụ thể để hoàn thành Dự án theo đúng tiến độ, mục tiêu được cấp thẩm quyền phê duyệt.

2. Quốc lộ 40B đoạn qua địa phận tỉnh Kon Tum

- Tên dự án: Đầu tư nâng cấp mở rộng Quốc lộ 40B đoạn qua tỉnh Kon Tum.

- Nhóm Dự án: Dự kiến nhóm B theo quy định của Luật Đầu tư công.

- Hình thức đầu tư: Đầu tư công.

- Địa điểm: Huyện Tu Mơ Rông, huyện Đăk Tô, tỉnh Kon Tum.
 - Quy mô Dự án: Đường cấp III miền núi.
 - Kế hoạch đầu tư: Triển khai sau khi được cấp có thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư.
 - Tổng mức đầu tư dự án: Khoảng 1.400 tỷ đồng.
 - Cơ cấu nguồn vốn đề xuất:
 - + Ngân sách trung ương hỗ trợ 1.050 tỷ (*chiếm 75%*).
 - + Phần còn lại 350 tỷ (*chiếm 25%*), tỉnh Kon Tum sẽ cân đối từ các nguồn vốn của địa phương và huy động từ các nguồn vốn hợp pháp khác.
 - Khó khăn, vướng mắc và kiến nghị:
 - + Quốc lộ 40B là tuyến hành lang vận tải Đông - Tây kết nối giao thông tỉnh Kon Tum với tỉnh Quảng Nam có chiều dài 205 Km (*đoạn qua tỉnh Kon Tum dài 57,9km*), là tuyến đường chiến lược quan trọng, duy nhất đi vào vùng được liệt kê Sâm Ngọc Linh tại tỉnh Kon Tum. Hiện trên tuyến còn lại 52,4 Km chưa được đầu tư, đường nhỏ hẹp, dốc dọc lớn, nguy hiểm, rất khó khăn và cũng là nguyên nhân gây cản trở cho thu hút đầu tư phát triển vùng được liệt kê này; việc áp dụng chính sách đặc thù tại khoản 1 mục 1 Công văn số 4825/BKHDT-TH ngày 22 tháng 6 năm 2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư là phù hợp, giúp tăng tính khả thi của dự án, cụ thể là giao Ủy ban nhân dân tỉnh Kon Tum làm cơ quan chủ quản và được phép cân đối, sử dụng nguồn vốn đầu tư từ ngân sách địa phương (*bao gồm cả vốn hỗ trợ từ ngân sách trung ương*) để thực hiện đầu tư Quốc lộ 40B.
 - + Để thực hiện Nghị quyết số 23-NQ/TW ngày 06 tháng 10 năm 2022 của Bộ Chính trị về phát triển vùng Tây Nguyên, tạo điều kiện phát triển vùng nuôi trồng, chế biến Sâm Ngọc Linh của tỉnh, kính đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Giao thông vận tải quan tâm, tổng hợp, tham mưu cấp có thẩm quyền bố trí 1.050 tỷ (*chiếm 75%*) từ ngân sách trung ương để triển khai thực hiện dự án.
 - 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; đồng thời chỉ đạo các cơ quan sớm hoàn thiện thủ tục đầu tư và triển khai dự án theo đúng tiến độ, mục tiêu được cấp thẩm quyền phê duyệt.
-

ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH TÂY NINH

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

Số: 2257 /UBND-KT

Tây Ninh, ngày 21 tháng 7 năm 2023

V/v 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.

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Ủy ban nhân dân tỉnh Tây Ninh nhận được Công văn số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về việc 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.

Qua rà soát, Ủy ban nhân dân tỉnh Tây Ninh đề xuất danh mục dự án có nhu cầu áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù để tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan như sau:

I. Thông tin về dự án: 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

- Tên 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.
- Hình thức đầu tư: theo phương thức đối tác công tư.
- Cơ cấu nguồn vốn: vốn nhà nước tham gia và vốn nhà đầu tư thực hiện thông qua Hợp đồng BOT.
- Địa điểm xây dựng: tỉnh Tây Ninh.
- Thực trạng hoàn thiện thủ tục đầu tư dự án:

Dự án được Thủ tướng Chính phủ đồng ý giao Ủy ban nhân dân tỉnh Tây Ninh làm cơ quan có thẩm quyền triển khai thực hiện Dự án tại Văn bản số 346/TTg-CN ngày 15/4/2022.

Hiện nay, 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 và hồ sơ đề xuất đầu tư 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. Thời gian nộp hồ sơ đề xuất trước ngày 30/8/2023.

- Dự kiến khởi công, hoàn thành: năm 2025-2027.

II. Khó khăn, vướng mắc và kiến nghị


Theo cơ cấu nguồn vốn dự án này dự kiến sẽ cân đối nguồn vốn ngân sách tỉnh Tây Ninh để tham gia hỗ trợ dự án, để đảm bảo tính khả thi của dự án.

Tuy nhiên, theo Khoản 4 và Khoản 9 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước quy định: (K4) "Nhiệm vụ chi thuộc ngân sách cấp nào do cấp ngân sách đó đảm bảo", (K9) "Không 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...".

Khoản 3 Điều 48 Luật Giao thông đường bộ quy định: "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..."

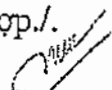
Từ cơ sở nêu trên, để đảm bảo đẩy nhanh tiến độ thẩm định, phê duyệt chủ trương đầu tư dự án, đảm bảo tính khả thi về mặt tài chính của dự án và đẩy nhanh tiến độ triển khai xây dựng, Ủy ban nhân dân tỉnh kiến nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư trình Chính phủ, Ủy ban Thường vụ Quốc hội ban hành nghị quyết cơ chế chính sách đặc thù cho 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: Cho sử dụng ngân sách địa phương hỗ trợ dự án (hỗ trợ chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ, tái định cư; có thể hỗ trợ xây dựng công trình tạm và hỗ trợ xây dựng công trình...).

Kính gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư tổng hợp./.

Nơi nhận: 

- Như trên;
- CT, các PCT UBND tỉnh;
- Sở: KH&ĐT, GTVT;
- LĐVP, P.KT;
- Lưu: VT, VP UBND tỉnh.

4



KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH



Dương Văn Thắng

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH QUẢNG TRỊ**

Số: **3923**/UBND-KT

V/v đề xuất các dự án giao thông đường bộ áp dụng cơ chế chính sách tháo gỡ khó khăn, vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan tới đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ.

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

Quảng Trị, ngày **04** tháng 8 năm 2023

P100
Sao TH

BỘ KẾ HOẠCH VÀ ĐẦU TƯ	
ĐẾN	Số: ... 39229 ...
	Ngày: 04.8.2023
Chuyển:	
Số và ký hiệu HS:	

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Bộ Kế hoạch và Đầu tư có Văn bản số 6173/BKHĐT-TH ngày 02/8/2023 về việc đề xuất các dự án giao thông đường bộ áp dụng cơ chế chính sách tháo gỡ khó khăn, vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan tới đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ và số 6090/BKHĐT-PTHĐT ngày 31/7/2023 về việc xin ý kiến đối 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 kèm theo Danh mục dự án; sau khi rà soát, UBND tỉnh Quảng Trị có ý kiến như sau:

1. 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.

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:

2. Dự án xây dựng đường bộ cao tốc Cam Lộ - Lao Bảo theo phương thức đối tác công tư (PPP):

2.1. Thông tin dự án:

- Tên dự án: Dự án xây dựng đường bộ cao tốc Cam Lộ - Lao Bảo theo phương thức đối tác công tư (PPP).

- 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.

- 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 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.

- Địa điểm xây dựng: Các huyện: Triệu Phong, Cam Lộ, Đăkrông và Hướng Hóa, tỉnh Quảng Trị.

- Thực trạng hoàn thiện thủ tục đầu tư dự án:

+ Đường bộ cao tốc Cam Lộ - Lao Bảo nằm trong Quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 và

Quy hoạch mạng đường bộ Việt Nam thời kỳ 2021-2030 tầm nhìn đến năm 2050 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại các Quyết định số 326/QĐ-TTg ngày 01/3/2016 và Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021, tiến trình thực hiện đầu tư là hoàn thành trước năm 2030.

+ Dự án đã được Bộ Chính trị (tại Nghị quyết số 26-NQ/TW ngày 03/11/2022) và Chính phủ (tại Nghị quyết số 168/NQ-CP ngày 29/12/2022) xác định là tuyến đường cao tốc trọng điểm, chiến lược của tuyến hành lang kinh tế Đông Tây cần được kêu gọi và thúc đẩy đầu tư. Các Bộ Giao thông Vận tải, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài Chính và Bộ Tư pháp đã có ý kiến đồng thuận cao, thống nhất và đã được Thủ tướng Chính phủ chấp thuận đầu tư theo phương thức đối tác công tư PPP, giao cho UBND tỉnh Quảng Trị là cơ quan có thẩm quyền tại Văn bản số 350/TTg-CN ngày 15/4/2022. Quy mô dự kiến của dự án dài khoảng 56km, điểm đầu tại Nút giao với đường cao tốc Cam Lộ - La Sơn (vị trí cầu vượt đường tỉnh ĐT 579), huyện Triệu Phong, điểm cuối tại Cửa khẩu Lao Bảo; Thiết kế theo tiêu chuẩn đường cao tốc 04+06 làn xe;

+ 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 đường bộ cao tốc Cam Lộ - Lao Bảo, tỉnh Quảng Trị theo phương thức đối tác công tư (PPP) tại Văn bản số 3590/UBND-KT ngày 19/7/2023. Thời gian thực hiện lập hồ sơ đề xuất dự án trong vòng 6 tháng kể từ ngày UBND tỉnh có Văn bản chấp thuận. Hiện nay, Tập đoàn Sơn Hải đang triển khai lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi theo quy định.

- Dự kiến thời gian khởi công, hoàn thành: Dự kiến từ năm 2024 - 2029.

2.2. Khó khăn, vướng mắc và các biện pháp đã áp dụng nhưng vẫn chưa khắc phục được các khó khăn, vướng mắc nêu trên:

- Khó khăn, vướng mắc: Hiện nay, dự án đang gặp khó khăn trong quá trình tìm kiếm nguồn vốn, xác định phương án đầu tư nguồn vốn ngân sách nhà nước để làm cơ sở triển khai các bước tiếp theo.

- Các biện pháp đã áp dụng nhưng vẫn chưa khắc phục được các khó khăn, vướng mắc nêu trên: Năm 2022, để tìm kiếm nguồn vốn Ngân sách nhà nước tham gia vào dự án, UBND tỉnh đã có các phiên làm việc với Đại sứ quán Nhật Bản tại Việt Nam và đại diện Bộ Tài chính để hỗ trợ vay vốn ODA từ Chính phủ Nhật Bản làm nguồn vốn Nhà nước tham gia vào dự án PPP. Tuy nhiên, do địa phương còn khó khăn về thu ngân sách, ngân sách đầu tư công trung hạn 2021-2025 chủ yếu do trung ương hỗ trợ; do đó việc tiếp cận khoản vay ODA theo phương án vay lại hoàn toàn vốn vay nước ngoài làm phần vốn nhà nước tham gia trong dự án đối tác công tư (PPP) để thực hiện Dự án từ nguồn ngân sách địa phương đã không còn tính khả thi.

2.3. Sự cần thiết phải áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù; đánh giá tác động và hiệu quả dự án mang lại khi áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù:

- Sự cần thiết phải áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù:

+ Xây dựng cơ chế đặc thù để phát triển hệ thống đường bộ cao tốc nhằm đạt mục tiêu hơn 3.800 km trong vòng 9 năm tới là bước đi cần thiết, vừa nhằm tháo gỡ các điểm khó khăn, vừa tạo điều kiện để Việt Nam bứt phá phát triển kinh tế là hết sức đúng đắn.

+ Để đầu tư thêm nhiều dự án cao tốc theo hình thức PPP và thực hiện khối lượng lớn về đường cao tốc trong thời gian ngắn, cần thiết phải có những cơ chế, chính sách đặc thù, nhất là việc nâng tỷ lệ vốn góp Nhà nước, cho phép Chính phủ phát hành trái phiếu cho địa phương vay lại. 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, huy động được các nguồn lực tham gia khi thực hiện các dự án PPP.

- Đánh giá tác động và hiệu quả dự án mang lại khi áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù: Phát huy được thế mạnh của địa phương, phát triển kinh tế xã hội phân cấp, phân quyền mạnh mẽ hơn, chủ động và linh hoạt quyết định các vấn đề liên quan về nguồn lực đất đai, tài chính, con người... các cơ chế này đã và đang phát huy tác dụng tích cực, tạo tiền đề để địa phương phát triển, góp phần tăng thu ngân sách nhà nước, tạo tác động lan tỏa.

2.4. Cam kết của địa phương về phần vốn ngân sách địa phương sẽ bố trí để tham gia thực hiện dự án: 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.

2.5. Cam kết của địa phương trong quá trình thực hiện nếu được áp dụng các cơ chế đặc thù: UBND tỉnh Quảng Trị cam kết sẽ nỗ lực quyết liệt chỉ đạo, có kế hoạch, biện pháp cụ thể để hoàn thành dự án đúng tiến độ, mục tiêu được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

2.6. Các đề xuất, kiến nghị khác:

- Về đề nghị phần vốn nhà nước tham gia vào dự án PPP: UBND tỉnh Quảng Trị đã có Báo cáo tại các Văn bản số 19/BC-UBND ngày 10/02/2023, số 30/BC-UBND ngày 03/3/2023 và số 52/BC-UBND ngày 30/3/2023 gửi Thủ tướng Chính phủ và Bộ Kế hoạch Đầu tư đề nghị bố trí phần vốn ngân sách nhà nước tham gia vào dự án PPP. Trên cơ sở đề nghị của tỉnh, Bộ Giao thông vận tải đã có các Văn bản số 1514/BC-BGTVT ngày 17/02/2023 và số 5690/BGTVT-KHĐT ngày 02/6/2023; Bộ Kế hoạch và Đầu tư tại Văn bản số 2885/BKHĐT-PHTHTĐT ngày 17/4/2023; Bộ Tài chính tại Văn bản số 5727/BTC-ĐT ngày 05/6/2023 báo cáo Thủ tướng Chính phủ.

- Hiện nay, Bộ Kế hoạch và Đầu tư đang phối hợp với các cơ quan liên quan tổng hợp danh mục các dự án PPP sử dụng nguồn tăng thu ngân sách trung ương năm 2022 (theo mục 2 Văn bản số 2885/BKHĐT-PHTHTĐT ngày 17/4/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư). Do đó, trong điều kiện nguồn lực địa phương còn hạn hẹp, việc tiếp cận khoản vay ODA làm phần vốn nhà nước tham gia vào dự án không khả thi (theo Báo cáo số 19/BC-UBND ngày 10/02/2023 của UBND

tinh), nhằm sớm hoàn thiện các thủ tục triển khai dự án, UBND tỉnh Quảng Trị đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư (theo đề nghị của Bộ Tài chính tại Văn bản số 5727/BTC-ĐT ngày 05/6/2023) quan tâm, hỗ trợ bố trí vốn đầu tư công từ nguồn vốn ngân sách nhà nước tham gia dự án là 3.169 tỷ đồng, báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định để sớm có cơ sở kêu gọi các nhà đầu tư cùng triển khai thực hiện theo hình thức PPP, hoàn thành trước năm 2030 theo định hướng, quy hoạch được phê duyệt.

3. Dự án ĐTXD QL15D đoạn từ đường cao tốc Cam Lộ - La Sơn đến đường Hồ Chí Minh nhánh Tây

3.1. Thông tin dự án:

- Tên dự án: Dự án ĐTXD QL15D đoạn từ đường cao tốc Cam Lộ - La Sơn đến đường Hồ Chí Minh nhánh Tây.

- Hình thức đầu tư: Đầu tư theo hình thức đối tác công tư PPP.

- 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)

- Địa điểm xây dựng: Huyện Hải Lăng, Đăkrông, tỉnh Quảng Trị.

- Thực trạng hoàn thiện thủ tục đầu tư dự án:

+ Thực hiện Thông báo kết luận số 60/TB-UBND của UBND tỉnh về việc nghiên cứu khảo sát đầu tư xây dựng đường nối từ cửa khẩu La Lay đến cảng Mỹ Thủy; đầu tư xây dựng cụm cảng Mỹ Thủy và khu du lịch hậu cần cảng. Ngày 30/5/2023, Ban QLDA đầu tư xây dựng tỉnh đã có Văn bản số 1119/BQLDA-PPP báo cáo UBND tỉnh về giải pháp, phương án hướng tuyến dự án đầu tư xây dựng Quốc lộ 15D đoạn từ Quốc lộ 1 đến đường Hồ Chí Minh nhánh Tây, tỉnh Quảng Trị (Dự án); trong đó lựa chọn phương án tuyến để giảm thiểu tối đa ảnh hưởng đến diện tích chiếm dụng rừng với chiều dài 30,8km.

+ Ngày 06/6/2023, Ban QLDA đã có văn bản số 1189/BQLDA-PPP gửi Sở Nông nghiệp và Phát triển nông thôn và Sở Nông nghiệp và Phát triển nông thôn đã có văn bản số 1721/SNN-KHTC ngày 11/7/2023 trả lời về rà soát số liệu diện tích đất rừng chiếm dụng của Dự án; theo đó diện tích rừng chiếm dụng là 41,24ha (gồm rừng đặc dụng 25,5ha và rừng phòng hộ là 15,74ha).

+ Về nghiên cứu, khảo sát đề xuất dự án đầu tư xây dựng Quốc lộ 15D đoạn từ cao tốc Cam Lộ - La Sơn đến đường Hồ Chí Minh nhánh Tây, tỉnh Quảng Trị: UBND tỉnh đã có văn bản số 3581/UBND-KT ngày 19/7/2023 thống nhất cho Liên danh Công ty TNHH Nam Tiến và Công ty TNHH Phonesack Việt Nam thực hiện, thời gian thực hiện nghiên cứu, khảo sát đề xuất dự án trong vòng 3 tháng kể từ ngày UBND tỉnh có Văn bản thống nhất nói trên.

- Dự kiến thời gian khởi công, hoàn thành: Dự kiến khởi công tháng 8/2025 và hoàn thành vào tháng 8/2028.

3.2. Những khó khăn, vướng mắc:

- Đoạn tuyến đi qua khu vực rừng chiếm dụng là 41,24ha (gồm rừng đặc dụng 25,5ha và rừng phòng hộ là 15,74ha), theo quy định, việc chuyển mục đích sử dụng rừng bảo đảm thực hiện đúng theo chỉ đạo của Ban Bí thư tại Chỉ thị số 13-CT/TW ngày 12 tháng 01 năm 2017 và Nghị quyết số 71/NQ-CP ngày 08 tháng 8 năm 2017 của Chính phủ: “*không chuyển diện tích rừng tự nhiên hiện có sang mục đích sử dụng khác (trừ các Dự án phục vụ cho mục đích quốc phòng, an ninh, hoặc các Dự án đặc biệt, cấp thiết do Chính phủ quyết định)*”; đảm bảo phù hợp quy định tại khoản 2 Điều 14 của Luật Lâm nghiệp năm 2017: “*Không chuyển mục đích sử dụng rừng tự nhiên sang mục đích khác, trừ Dự án quan trọng quốc gia; Dự án phục vụ quốc phòng, an ninh quốc gia; Dự án cấp thiết khác được Chính phủ phê duyệt*”.

- QL15D được bổ sung là tuyến đường bộ nối cửa khẩu Quốc tế La Lay đến cảng biển nước sâu Mỹ Thủy, tỉnh Quảng Trị (QL15D) vào Quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường bộ đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 (phê duyệt tại Quyết định số 356/QĐ-TTg ngày 25/2/2013) đã được Thủ tướng Chính phủ chấp thuận tại Văn bản số 2226/TTg-KTN ngày 08/12/2015; Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021; Do đó, kính đề nghị UBND tỉnh kiến nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư tham mưu Chính phủ thống nhất một số nội dung:

+ Xem xét QL15D là dự án nằm trong danh sách “*Dự án quan trọng quốc gia; Dự án phục vụ quốc phòng, an ninh quốc gia; Dự án cấp thiết khác được Chính phủ phê duyệt*” để có cơ sở chuyển đổi mục đích sử dụng rừng.

+ Áp dụng một số cơ chế đặc thù đối với dự án như: Cho phép triển khai đồng thời một số công việc liên quan đến công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư trong giai đoạn chuẩn bị đầu tư; cơ chế liên quan đến việc khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường, đánh giá tác động môi trường

3.3. Sự cần thiết phải áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù; đánh giá tác động và hiệu quả dự án mang lại khi áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù:

- Sự cần thiết phải áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù: Theo Nghị quyết số 26-NQ/TW ngày 03/11/2022 của Bộ Chính trị và Nghị quyết số 168/NQ-CP ngày 29/12/2022 của Chính phủ thì Quốc lộ 15D - Hành lang La Lay - Mỹ Thủy là hành lang có tầm chiến lược, quan trọng, kết nối vùng với các nước trong khu vực, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội và đảm bảo quốc phòng - an ninh của quốc gia, vùng nói chung và tỉnh Quảng Trị nói riêng; đồng thời việc đầu tư Quốc lộ 15D cũng được Lãnh đạo Đảng, Nhà nước: Tổng Bí thư Nguyễn Phú Trọng (Thông báo số 107-TB/VPTW ngày 12/02/2015 và số 35-TB/VPTW ngày 21/4/2017 của Ban Chấp hành Trung ương); Thủ tướng Chính phủ Nguyễn Xuân Phúc (Thông báo số 210/TB-VPCP ngày 08/6/2018 của Văn phòng Chính phủ); Chủ tịch Quốc hội Nguyễn Thị Kim Ngân (Thông báo số 127/TB-TTKQH ngày 13/01/2020 của Tổng Thư ký Quốc hội), Phó Thủ tướng Chính phủ Vương Đình Huệ (Thông báo số 434/TB-VPCP ngày 18/12/2019 của Văn phòng Chính phủ) và các Bộ, ngành Trung ương đồng thuận cao.

- Đánh giá tác động và hiệu quả dự án mang lại khi áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù: Việc áp dụng các cơ chế đặc thù để đầu tư xây dựng dự án có tác dụng rất lớn trong việc triển khai, cụ thể:

+ Có cơ sở đẩy nhanh công tác chuyển đổi mục đích sử dụng rừng trong việc đầu tư xây dựng dự án.

+ Thực hiện nhanh hơn, đồng bộ hơn đối với các công tác chuẩn bị dự án, đặc biệt là liên quan đến công tác GPMB.

3.4. Cam kết của địa phương về phần vốn ngân sách địa phương để thực hiện dự án: 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.

3.5. Cam kết của địa phương trong quá trình thực hiện nếu được áp dụng các cơ chế đặc thù: UBND tỉnh Quảng Trị sẽ nỗ lực quyết liệt chỉ đạo, có kế hoạch, biện pháp cụ thể để hoàn thành dự án đúng tiến độ, mục tiêu được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

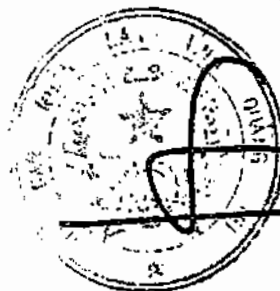
3.6. Các đề xuất, kiến nghị khác: Hiện nay, UBND tỉnh Quảng Trị đã đang đề xuất Thủ tướng Chính phủ giao là cơ quan nhà nước có thẩm quyền để triển khai thực hiện dự án; do đó, kính đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Giao thông vận tải và các Bộ, ngành liên quan quan tâm, tạo điều kiện hỗ trợ để UBND tỉnh Quảng Trị có cơ sở triển khai các bước tiếp theo.

Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Trị báo cáo và kính đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư quan tâm, tổng hợp./. *Đ.T.*

Nơi nhận:

- Như trên;
- Chủ tịch, các PCT UBND tỉnh;
- Các Sở: KHĐT, GTVT, TC;
- CVP UBND tỉnh;
- Lưu: VT, KT. *Đ.T.*

**TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH**



Lê Đức Tiên

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH ĐỒNG NAI**

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

Số: 73/14 /UBND-KTN

Đồng Nai, ngày 20 tháng 7 năm 2023

V/v báo cáo 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

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Thực hiện Văn bản số 4825/BKHĐT-TH ngày 22 tháng 6 năm 2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư 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.

Sau khi xem xét Văn bản số 3244/SKHĐT-TĐ ngày 17 tháng 7 năm 2023 của Sở Kế hoạch và Đầu tư Đồng Nai về việc báo cáo các dự án giao thông đường bộ áp dụng cơ chế chính sách tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan, Ủy ban nhân dân tỉnh Đồng Nai có ý kiến như sau:

I. Dự án đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh

1. Thông tin dự án

a) Tên 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).

b) Hình thức đầu tư: Đầu tư theo phương thức đối tác công tư (PPP).

c) Sơ bộ tổng mức đầu tư và nguồn vốn đầu tư:

- Tổng mức đầu tư dự án giai đoạn 1 (chưa bao gồm lãi vay) khoảng 16.953,09 tỷ đồng. Phân chia thành 02 dự án thành phần:

+ Dự án thành phần 1 (giải phóng mặt bằng): Khoảng 7.850 tỷ đồng. Nguồn vốn ngân sách tỉnh Đồng Nai. Hình thức đầu tư công.

+ Dự án thành phần 2 (toàn bộ phần xây lắp): Khoảng 9.103,09 tỷ đồng. Ngân sách nhà nước khoảng 457,01 tỷ đồng (khoảng 5,02%), vốn nhà đầu tư khoảng 8.646,08 tỷ đồng (khoảng 94,98 %). Hình thức đầu tư theo phương thức đối tác công tư (PPP).

- Tổng nguồn vốn ngân sách nhà nước trong dự án là 8.307,01 tỷ đồng (khoảng 49%).

d) Địa điểm: Các huyện: Long Thành, Cẩm Mỹ, Thống Nhất, Trảng Bom, Vĩnh Cửu, tỉnh Đồng Nai.

đ) Thực trạng hoàn thiện thủ tục đầu tư dự án: Đang hoàn chỉnh hồ sơ Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án.

e) Dự kiến thời gian khởi công và hoàn thành: Năm 2025 - 2027.

2. Khó khăn, vướng mắc

Nguồn vốn ngân sách tỉnh Đồng Nai dự kiến bố trí cho dự án khoảng 8.307,01 tỷ đồng là khá lớn, việc cân đối nguồn vốn tỉnh Đồng Nai để bố trí thực

hiện dự án là rất khó khăn, ảnh hưởng đến việc cân đối vốn trong Kế hoạch đầu tư công trung hạn của tỉnh.

3. Sự cần thiết áp dụng cơ chế

Việc áp dụng cơ chế tại Mục 1 Văn bản số 4825/BKHĐT-TH ngày 22 tháng 6 năm 2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư tạo điều kiện thuận lợi cho việc thẩm định phê duyệt chủ trương đầu tư, dự án đầu tư (*giao UBND tỉnh Đồng Nai là cơ quan nhà nước có thẩm quyền*).

4. Cam kết của địa phương

Ngoài các dự án trọng điểm của tỉnh, trên địa bàn tỉnh Đồng Nai đang triển khai các dự án do Trung ương quản lý như: Cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu, đường Vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh và UBND tỉnh Đồng Nai phải cân đối ngân sách địa phương để đối ứng thực hiện dự án. Do đó, để UBND tỉnh Đồng Nai tiếp tục triển khai dự án đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh với nguồn vốn ngân sách dự kiến khoảng 8.307,01 tỷ đồng là rất khó khăn đối với tỉnh và ảnh hưởng đến Kế hoạch đầu tư công trung hạn của địa phương (*không đảm bảo nguồn vốn đầu tư các dự án trọng điểm nhằm thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội của địa phương*).

5. Biện pháp triển khai thực hiện

Sau khi cân đối được nguồn vốn bố trí cho dự án, UBND tỉnh Đồng Nai sẽ xây dựng Kế hoạch triển khai thực hiện dự án; đồng thời, chỉ đạo các đơn vị trực thuộc hỗ trợ nhà đầu tư đề xuất dự án, sớm hoàn chỉnh hồ sơ báo cáo nghiên cứu tiền khả thi, báo cáo nghiên cứu khả thi, trình thẩm định phê duyệt dự án và lựa chọn nhà đầu tư thực hiện dự án theo đúng Kế hoạch đề ra.

6. Đề xuất, kiến nghị

UBND tỉnh Đồng Nai kính báo cáo Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét, báo cáo Chính phủ xem xét, hỗ trợ một phần nguồn vốn ngân sách Trung ương cho tỉnh để triển khai thực hiện công tác bồi thường, hỗ trợ và tái định cư của dự án (*dự kiến khoảng 5.000 tỷ đồng*).

II. Dự án đường Vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh

1. Thông tin dự án

a) Tên dự án

- Dự án thành phần 3: Xây dựng đường Vành đai 3 đoạn qua địa bàn tỉnh Đồng Nai thuộc dự án đầu tư xây dựng đường Vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh.

- Dự án thành phần 4: Bồi thường, hỗ trợ, tái định cư đường Vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh đoạn qua địa bàn tỉnh Đồng Nai

b) Hình thức đầu tư: Đầu tư công.

c) Sơ bộ tổng mức đầu tư và nguồn vốn đầu tư: Khoảng 3.852,67 tỷ đồng (*trong đó: Dự án thành phần 3 khoảng 2.584 tỷ đồng, Dự án thành phần 4 khoảng 1.268,67 tỷ đồng*).

- Ngân sách tỉnh Đồng Nai: Khoảng 1.934 tỷ đồng (*khoảng 50% tổng mức vốn đầu tư*).

- Phần còn lại ngân sách Trung ương.

d) Địa điểm: Huyện Nhơn Trạch, tỉnh Đồng Nai.

đ) Thực trạng hoàn thiện thủ tục đầu tư dự án: Đã khởi công xây dựng ngày 18 tháng 6 năm 2023.

e) Dự kiến thời gian khởi công và hoàn thành: Chuẩn bị đầu tư, thực hiện Dự án từ năm 2022, cơ bản hoàn thành năm 2025 và hoàn thành đưa vào khai thác đồng bộ toàn Dự án năm 2026.

2. Khó khăn, vướng mắc

Nguồn vốn ngân sách tỉnh Đồng Nai bố trí cho dự án khoảng 1.934 tỷ đồng là khá lớn. Việc cân đối nguồn vốn tỉnh Đồng Nai để bố trí thực hiện dự án là rất khó khăn, ảnh hưởng đến việc cân đối vốn trong Kế hoạch đầu tư công trung hạn của tỉnh.

3. Sự cần thiết áp dụng cơ chế

Việc áp dụng cơ chế tại Mục 1 Văn bản số 4825/BKHĐT-TH ngày 22 tháng 6 năm 2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư tạo điều kiện thuận lợi cho việc thẩm định phê duyệt dự án đầu tư (*trình tự thủ tục triển khai tương tự dự án nhóm A theo pháp luật về đầu tư công*).

4. Cam kết của địa phương

UBND tỉnh Đồng Nai đã trình HĐND tỉnh thông qua Nghị quyết phân vốn tỉnh Đồng Nai tham gia trong dự án. Cam kết đảm bảo phần vốn tỉnh bố trí thực hiện dự án.

5. Biện pháp triển khai thực hiện

UBND tỉnh Đồng Nai đã xây dựng Kế hoạch triển khai thực hiện dự án; đồng thời, chỉ đạo các đơn vị trực thuộc hỗ trợ chủ đầu tư thực hiện dự án theo đúng Kế hoạch đề ra.

6. Đề xuất, kiến nghị: Không.

III. Dự án đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu giai đoạn 1

1. Thông tin dự án

a) Tên dự án: Dự án thành phần 1 thuộc Dự án đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu giai đoạn 1.

b) Hình thức đầu tư: Đầu tư công.

c) Sơ bộ tổng mức đầu tư và nguồn vốn đầu tư: Khoảng 6.012,35 tỷ đồng.

- Ngân sách tỉnh Đồng Nai: Khoảng 2.600 tỷ đồng (*khoảng 50% chi phí bồi thường của dự án thành phần 1 và dự án thành phần 2 thuộc dự án đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu giai đoạn 1*).

- Phần còn lại ngân sách Trung ương.

đ) Địa điểm: Thành phố Biên Hòa và huyện Long Thành, tỉnh Đồng Nai.

đ) Thực trạng hoàn thiện thủ tục đầu tư dự án: Đã khởi công xây dựng ngày 18 tháng 6 năm 2023.

e) Dự kiến thời gian khởi công và hoàn thành: Chuẩn bị đầu tư, thực hiện Dự án từ năm 2022, cơ bản hoàn thành năm 2025 và hoàn thành đưa vào khai thác đồng bộ toàn Dự án năm 2026.

2. Khó khăn, vướng mắc

Nguồn vốn ngân sách tỉnh Đồng Nai bố trí cho dự án khoảng 2.600 tỷ đồng là khá lớn. Việc cân đối nguồn vốn tỉnh Đồng Nai để bố trí thực hiện dự án là rất khó khăn, ảnh hưởng đến việc cân đối vốn trong Kế hoạch đầu tư công trung hạn của tỉnh.

3. Sự cần thiết áp dụng cơ chế

Việc áp dụng cơ chế tại Mục 1 Văn bản số 4825/BKHĐT-TH ngày 22 tháng 6 năm 2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư tạo điều kiện thuận lợi cho việc thẩm định phê duyệt dự án đầu tư (*trình tự thủ tục triển khai tương tự dự án nhóm A theo pháp luật về đầu tư công*).

4. Cam kết của địa phương

UBND tỉnh Đồng Nai đã trình HĐND tỉnh thông qua Nghị quyết phân vốn tỉnh Đồng Nai tham gia trong dự án. Cam kết đảm bảo phần vốn tỉnh bố trí thực hiện dự án.

5. Biện pháp triển khai thực hiện

UBND tỉnh Đồng Nai đã xây dựng Kế hoạch triển khai thực hiện dự án. Chỉ đạo các đơn vị trực thuộc hỗ trợ chủ đầu tư thực hiện dự án theo đúng Kế hoạch đề ra.

6. Đề xuất, kiến nghị: Không.

Trên đây là nội dung báo cáo 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, Ủy ban nhân dân tỉnh Đồng Nai kính báo Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét, tổng hợp./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Bộ Giao thông vận tải;
- Chủ tịch và các Phó Chủ tịch UBND tỉnh;
- Các Sở: Kế hoạch và Đầu tư, Giao thông vận tải, Tài chính, Tài nguyên và Môi trường, Xây dựng;
- Ban Quản lý dự án đầu tư xây dựng công trình giao thông tỉnh;
- Ban Quản lý dự án bồi thường, giải phóng mặt bằng và hỗ trợ tái định cư tỉnh;
- UBND các huyện, thành phố;
- Chánh, Phó Chánh Văn phòng (KTN);
- Lưu: VT, THNC, KTNS, KTN, Tan.

<F:\2023\UBNT\Tham mưu GT>

**KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH**



Nguyễn Thị Hoàng

Số: 3161 /SKHĐT-TH
V/v 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

Long An, ngày 14 tháng 7 năm 2023

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Căn cứ Công văn số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư 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;

Căn cứ Công văn số 5740/UBND-KTTC ngày 29/6/2023 của UBND tỉnh về việc ủy quyền Sở Kế hoạch và Đầu tư ký gửi báo cáo Bộ Kế hoạch và Đầu tư về 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.

Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Long An báo cáo, đề xuất Bộ Kế hoạch và Đầu tư cơ chế đặc thù đối với dự án Đầu tư xây dựng đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh – đoạn qua địa bàn tỉnh Long An như sau:

1. Thông tin dự án:

- Tên dự án: Đầu tư xây dựng đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh – đoạn qua địa bàn tỉnh Long An.

- Hình thức đầu tư: Đầu tư theo phương thức đối tác công tư PPP (dự kiến Hợp đồng BOT).

- Dự kiến tổng mức đầu tư (phân kỳ đầu tư giai đoạn 1): 45.816 tỷ đồng.

Trong đó:

+ Chi phí GPMB: 18.653 tỷ đồng.

+ Chi phí xây dựng và thiết bị: 20.217 tỷ đồng.

+ Chi phí QLDA, TVĐTXD, chi phí khác: 2.022 tỷ đồng.

+ Chi phí dự phòng: 4.924 tỷ đồng.

- Cơ cấu nguồn vốn: dự kiến Ngân sách nhà nước và vốn của Nhà đầu tư. Dự kiến cơ cấu nguồn vốn tính trên tổng mức đầu tư (bao gồm cả chi phí GPMB) như sau:

Nội dung	Tổng mức (tỷ đồng)	Doanh nghiệp	Ngân sách Nhà nước		
			Tổng cộng	Trong đó:	
				Long An	TP.HCM
Số vốn	45.816	19.897	25.919	23.419	2.500
Tỷ lệ	100%	43,43%	56,57%	51,11%	5,46%

Đối với phần vốn NSNN đảm nhận cho đoạn tuyến đi qua địa bàn tỉnh Long An: Dự kiến đề xuất Trung ương xem xét hỗ trợ tỉnh Long An theo tỷ lệ vốn ngân sách Trung ương là 90% (khoảng 21.077 tỷ đồng) và ngân sách tỉnh là 10% (2.341,9 tỷ đồng).

- Địa điểm xây dựng: Huyện Đức Hòa, Đức Huệ, Bến Lức, Cần Đước, Cần Giuộc tỉnh Long An và huyện Nhà Bè, TP. Hồ Chí Minh.

- Tổng chiều dài đoạn tuyến: Khoảng 78,3km, trong đó đoạn qua địa bàn tỉnh Long An dài 74,5km và qua Thành phố Hồ Chí Minh dài 3,8km, do UBND tỉnh Long An là cơ quan có thẩm quyền triển khai thực hiện theo văn bản số 1263/TTg-CN ngày 29/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ.

- Thực trạng hoàn thiện thủ tục đầu tư dự án: UBND tỉnh Long An đang hoàn thiện hồ sơ báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án.

- Dự kiến thời gian khởi công, hoàn thành: năm 2025-2028.

2. Khó khăn, vướng mắc:

- Đối với đề xuất sử dụng vốn ngân sách nhà nước cho dự án 25.919 tỷ đồng, chiếm 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% TMĐT là chưa phù hợp theo quy định tại Điều 69 của Luật PPP về tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP không quá 50% tổng mức đầu tư dự án.

- Các biện pháp đã áp dụng:

+ Đã xây dựng nhiều phương án quy mô đầu tư và nhiều kịch bản về phương án tài chính. Tuy nhiên, trong tất cả các kịch bản, trường hợp điều chỉnh tỷ lệ vốn góp của Nhà nước tham gia vào dự án $\leq 50\%$ TMĐT thì thời gian hoàn vốn của dự án từ 25 năm trở lên, sẽ khó thu hút được nhà đầu tư tham gia vào dự án, khi đó phương án thực hiện dự án theo hình thức PPP theo đúng tiến độ kế hoạch đề ra như trên là rất khó khả thi.

+ Đối với việc tách dự án giải phóng mặt bằng thành dự án độc lập sử dụng 100% vốn nhà nước; chỉ dự án xây lắp mới đầu tư theo hình thức PPP để đảm bảo tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP $\leq 50\%$ theo quy định tại Khoản 2 Điều 69

của Luật PPP thì hiện nay chưa có chủ trương của cấp có thẩm quyền (thực hiện PPP toàn dự án hay chỉ PPP đối với phần xây lắp).

3. Sự cần thiết áp dụng cơ chế:

Khi được áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù thì dự án sẽ đảm bảo tính khả thi trong việc triển khai thực hiện kêu gọi được nhà đầu tư thực hiện dự án theo hình thức PPP (hợp đồng BOT) vì thời gian hoàn vốn của dự án tối đa 20 năm sẽ thu hút được các nhà đầu tư tham gia thực hiện dự án.

4. Cam kết của tỉnh Long An trong việc thực hiện dự án đường vành đai 4

- Với phương án đề xuất trên, tỉnh Long An cam kết sẽ bố trí vốn ngân sách địa phương 2.341,9 tỷ đồng để thực hiện dự án.

- Nếu được phép áp dụng chính sách đặc thù, tỉnh Long An cam kết quyết liệt chỉ đạo, có kế hoạch, biện pháp cụ thể để hoàn thành dự án theo kế hoạch, mục tiêu đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

5. Đề xuất kiến nghị:

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:

- 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 thì không có quy định tách riêng việc bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, giải phóng mặt bằng thành dự án độc lập.

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 phần xây dựng với tổng mức đầu tư khoảng 27.163 tỷ đồng. Nguồn vốn đầu tư sẽ là nguồn vốn của nhà đầu tư 19.897 tỷ đồng, chiếm 73,25% tổng mức đầu tư và ngân sách nhà nước 7.266 tỷ đồng, chiếm 26,75% tổng mức đầu tư sẽ phù hợp theo quy định tại Điều 69 của Luật PPP.

- Kiến nghị Chính phủ hỗ trợ cho tỉnh Long An 21.077 tỷ đồng để triển khai đầu tư xây dựng tuyến đường này.

- Kiến nghị Quốc hội 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 việc 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 pháp luật về đấu thầu.

- Kiến nghị Quốc hội 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.

Căn cứ Giấy ủy quyền số 3118/GUQ-SKHĐT ngày 12/7/2023 của Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Long An, Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Long An báo cáo và kính gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư tổng hợp./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- UBND tỉnh “b/c”;
- Sở Giao thông Vận tải;
- Ban Giám đốc;
- Lưu VT-TH/Lâm.

**KT. GIÁM ĐỐC
PHÓ GIÁM ĐỐC**



Nguyễn Thị Diễm Quỳnh

UBND TỈNH GIA LAI
SỞ KẾ HOẠCH VÀ ĐẦU TƯ

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

Số: 1997 /SKHĐT-ĐTĐ&GSĐT

Gia Lai, ngày 14 tháng 7 năm 2023

V/v 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

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Thực hiện chỉ đạo của UBND tỉnh tại văn bản số 1614/UBND-CNXD ngày 27/6/2023 của UBND tỉnh 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, văn bản số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư; Sở Kế hoạch và Đầu tư đã phối hợp với Sở Giao thông Vận tải rà soát, đề xuất như sau:

1. Nội dung đề xuất:

- a. Tên dự án: Đường bộ cao tốc Quy Nhơn – Pleiku.
- b. Cơ chế, chính sách đặc thù đề xuất áp dụng: tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án là 65%.

2. Thông tin chung dự án và tình hình triển khai thực hiện:

Thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại Thông báo số 173/TB-VPCP ngày 15/6/2022 về kết luận của Thủ tướng Chính phủ Phạm Minh Chính tại buổi làm việc với Ban Thường vụ Tỉnh ủy Gia Lai, hiện trên địa bàn tỉnh đang triển khai nghiên cứu phương án đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc Quy Nhơn – Pleiku theo hình thức đối tác công tư (PPP). 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 một số nội dung sau:

- Hướng tuyến của dự án nghiên cứu đã được Ban thường vụ Tỉnh ủy các tỉnh Bình Định và Gia Lai thống nhất chủ trương tại các văn bản: Văn bản số 162-KL/TU ngày 04/11/2022 của Tỉnh ủy Bình Định về kết luận của Ban thường vụ Tỉnh ủy (Khóa XX) tại hội nghị lần thứ 40; Văn bản số 1001-KL/TU ngày 25/11/2022 của Tỉnh ủy Gia Lai về kết luận Hội nghị Ban thường vụ liên quan đến hồ sơ phương án đầu tư xây dựng đường cao tốc Quy Nhơn – Pleiku.

- Quy mô xây dựng chiều dài toàn tuyến khoảng L=151,4km; trong đó:

+ Đoạn qua địa phận tỉnh Bình Định khoảng L=57,6km;

+ Đoạn qua địa phận tỉnh Gia Lai khoảng L=93,8km.

+ Điểm đầu: Tại nút giao QL.19B, ĐT.639 và Đường trục Khu kinh tế Nhơn Hội nối dài thuộc thị trấn Cát Tiến, huyện Phù Cát.

+ Điểm cuối: Kết nối vào cao tốc Bắc-Nam phía Tây (hiện là Đường Hồ Chí Minh đoạn tuyến tránh thành phố Pleiku), thuộc thành phố Pleiku, tỉnh Gia Lai;

- Quy mô đầu tư hoàn chỉnh theo quy hoạch được duyệt: Quy mô 04 làn xe.

- Dự kiến tổng mức đầu tư: Khoảng 44.200 tỷ đồng.

- Ngày 08/6/2023 tại trụ sở Tổng Công ty đầu tư và kinh doanh vốn nhà nước (SCIC), UBND tỉnh Gia Lai đã làm việc với SCIC để triển khai các thủ tục nghiên cứu đầu tư dự án. Theo đó, các bên thống nhất vào tháng 7/2023 SCIC sẽ kiểm tra thực tế dự án, làm việc với hai tỉnh Gia Lai, Bình định để trao đổi, thống nhất các nội dung liên quan đến phương án đầu tư và khả năng tham gia của SCIC đối với dự án.

Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Gia Lai báo cáo Bộ Kế hoạch và Đầu tư để tổng hợp theo quy định./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- UBND tỉnh (báo cáo);
- Sở GTVT (phối hợp);
- Lưu VT-ĐTĐGSĐT (Longvk).

**KT. GIÁM ĐỐC
PHÓ GIÁM ĐỐC**



Đinh Hữu Hòa

Số: 4849 /UBND-KT

Bình Định, ngày 12 tháng 7 năm 2023

V/v 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.

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Thực hiện Văn bản số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư 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, UBND tỉnh Bình Định có ý kiến như sau:

Trong quá trình triển khai áp dụng các quy định của pháp luật (*các Luật: Giao thông đường bộ, Đầu tư công, Ngân sách nhà nước, Đầu tư PPP, Xây dựng, Tổ chức chính quyền địa phương...*) để thực hiện 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 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:

1. 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 quá 50% tổng mức đầu tư dự án PPP¹. Hiện nay, trên địa bàn tỉnh Bình Định có một số dự án đang chuẩn bị đầu tư để triển khai trong giai đoạn tới (*Đường bộ cao tốc Quy Nhơn - Pleiku ...*) 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, thậm chí không khả thi.

Do đó, 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, **nhất thiết cần có sự tham gia vốn nhà nước nhiều hơn 50% tổng mức đầu tư dự án.**

Đề xuất về tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP: Đối với các dự án giao thông đường bộ đi qua địa bàn kinh tế - xã hội khó khăn, đặc biệt khó khăn và các dự án đi qua đô thị loại IV trở lên, tỷ lệ vốn nhà nước tham gia

¹ 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.

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

2. Về thẩm quyền đầu tư dự án Quốc lộ, cao tốc đi 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 của Quốc hội về chính sách tài khóa, tiền tệ hỗ trợ chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội, theo đó, 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 bàn². Bên cạnh đó, Quyết định³ 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 trong đó có tỉnh Bình Định đã 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 (19B, 19C ...) 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 dựng⁴, 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 nước⁵, 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 hiện⁶. Ngoài ra, đối với các tuyến đường cao tốc (*hiện nay chưa phát sinh trên địa bàn tỉnh Bình Định*), 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

² 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.

³ Khoản 1 Mục 1 Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ.

⁴ Khoản 3 Điều 48 Luật Giao thông đường bộ quy định: "Trách nhiệm tổ chức quản lý, bảo trì đường bộ quy định như sau: a) Hệ thống quốc lộ do Bộ Giao thông vận tải chịu trách nhiệm; b) Hệ thống đường tỉnh, đường đô thị do Ủy ban nhân dân cấp tỉnh chịu trách nhiệm....";

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

⁵ Khoản 4 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước quy định: "Nhiệm vụ chi thuộc ngân sách cấp nào do ngân sách cấp đó bảo đảm... việc quyết định đầu tư các chương trình, dự án sử dụng vốn ngân sách phải bảo đảm trong phạm vi ngân sách theo phân cấp".

⁶ 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.

phủ⁷. Như vậy, hiện nay 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.

Đề xuất: Trường hợp cân đối được nguồn thu từ ngân sách địa phương, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh báo cáo Hội đồng nhân dân cấp tỉnh xem xét, đồng thuận về việc đầu tư thực hiện dự án. Căn cứ Nghị quyết của Hội đồng nhân dân cấp tỉnh về vấn đề nêu trên, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh thống nhất với Bộ Giao thông vận tải, báo cáo Thủ tướng Chính phủ về việc giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh làm cơ quan chủ quản; Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có khả năng bố trí nguồn vốn đầu tư từ ngân sách địa phương bao gồm cả vốn hỗ trợ từ ngân sách Trung ương (nếu có) làm cơ quan chủ quản đầu tư các dự án quốc lộ, cao tốc đi qua địa phương mình.

3. 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

Theo 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 khác⁸. 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 khác⁹.

Hiện nay, một số địa phương trong đó có tỉnh Bình Định và Gia Lai đề xuất dự án giao thông đường bộ, cụ thể là Cao tốc Quy Nhơn - Pleiku qua đi qua địa bàn của 02 địa phương (phạm vi đầu tư trên địa bàn Gia Lai này lớn hơn trên địa bàn tỉnh Bình Định) trong đó 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 (có khả năng xảy ra) 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.

Đề xuất: Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương báo cáo Hội đồng nhân dân cùng cấp xem xét, đồng thuận về việc đầu tư thực hiện dự án. Trong đó, có nội dung giao một Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có tỷ

⁷ 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.

⁸ Khoản 9 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước quy định: "Không được dùng ngân sách của cấp này để chi cho nhiệm vụ của cấp khác và không được dùng ngân sách của địa phương này để chi cho nhiệm vụ của địa phương khác...".

⁹ Điểm đ khoản 2 Điều 11 Luật Tổ chức chính quyền địa phương số 77/2015/QH13.

trọng vốn đầu tư lớn hơn làm cơ quan chủ quản hoặc theo thỏa thuận của các địa phương; trách nhiệm của từng địa phương trong việc đầu tư thực hiện dự án. Căn cứ Nghị quyết của Hội đồng nhân dân cấp tỉnh, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương thống nhất, báo cáo Thủ tướng Chính phủ; Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định giao một Ủy ban nhân dân cấp tỉnh làm cơ quan chủ quản thực hiện đầu tư dự án. Đồng thời, 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 giao cho địa phương khác để đầu tư dự án; Sau khi hoàn thành công trình, các địa phương chịu trách nhiệm quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì đối với phần công trình nằm trên địa bàn mình hoặc thỏa thuận thống nhất phương án quản lý, khai thác, duy tu, bảo trì bảo đảm hiệu quả đầu tư dự án; Việc quyết toán các dự án sau khi hoàn thành được nghiệm thu bàn giao đưa vào sử dụng được thực hiện theo quy định hiện hành.

UBND tỉnh Bình Định đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư quan tâm xem xét tổng hợp. /.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Bộ GTVT;
- CT UBND tỉnh;
- PCT Nguyễn Tự Công Hoàng;
- Các Sở: KHĐT, GTVT;
- CVP, PVP TD;
- Lưu: VT, K19 (M.10b).

**TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH**



Nguyễn Tự Công Hoàng

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH HÒA BÌNH**

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

Số: 1135 /UBND-KTN
V/v 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

Hoà Bình, ngày 14 tháng 7 năm 2023

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Ủy ban nhân dân tỉnh Hòa Bình nhận được Công văn số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư 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. Sau khi xem xét, nghiên cứu Ủy ban nhân dân tỉnh Hòa Bình báo cáo dự án giao thông đường bộ, áp dụng cơ chế chính sách, tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan, cụ thể như sau:

1. Thông tin dự án

1.1. Tên dự án: Đầu tư mở rộng đường cao tốc Hòa Lạc - Hòa Bình.

1.2. Hình thức đầu tư: Đầu tư theo hình thức đối tác công tư (PPP) có sử dụng vốn ngân sách nhà nước.

1.3. Dự kiến tổng mức đầu tư: Khoảng 8.228 tỷ đồng¹; bao gồm lãi vay là 394 tỷ đồng và chi phí giải phóng mặt bằng khoảng là 1.216 tỷ đồng.

1.4. Cơ cấu nguồn vốn: Vốn thực hiện dự án của nhà đầu tư, doanh nghiệp PPP: Khoảng 3.917 tỷ đồng; Vốn ngân sách nhà nước: Khoảng 3.917 tỷ đồng.

1.5. Địa điểm xây dựng: Tỉnh Hòa Bình và thành phố Hà Nội.

1.6. Thực trạng hoàn thiện thủ tục đầu tư dự án: Dự án đã được Thủ tướng Chính phủ giao Ủy ban nhân dân tỉnh Hòa Bình là cơ quan có thẩm quyền tại Công văn số 395/TTg-CN ngày 12/5/2023. Đến nay, dự án đã được nhà đầu tư quan tâm, đề xuất lập báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án. Với vai trò là cơ quan có thẩm quyền, Ủy ban nhân dân tỉnh Hòa Bình đã chấp thuận nhà đầu tư được nghiên cứu, lập hồ sơ đề xuất phương án đầu tư dự án.

1.7. Dự kiến thời gian khởi công: Quý I năm 2024.

¹ Tổng mức đầu tư tính riêng phần mở rộng đường Hòa Lạc - Hòa Bình (giai đoạn 2) theo quy mô 06 làn xe và quỹ đất xây dựng đường sắt liên vùng trong tương lai, với tổng chiều rộng nền đường hoàn thiện khoảng từ 80m -110m.

1.8. Dự kiến thời gian hoàn thành: Dự kiến năm 2027. Thời gian thu hồi vốn của dự án dự kiến khoảng 24 năm.

2. Khó khăn vướng mắc trong quá trình triển khai thực hiện

Qua nghiên cứu, rà soát các quy định hiện hành, dự án đang gặp một số khó khăn trong quá trình triển khai thực hiện, cụ thể:

(1) 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.

(2) Theo Công văn số 395/TTg-CN ngày 12/5/2023 của Thủ tướng Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ giao Ủy ban nhân dân tỉnh Hòa Bình là cơ quan nhà nước có thẩm quyền đối với dự án Đầu tư mở rộng đường cao tốc Hòa Lạc - Hòa Bình theo hình thức PPP có sử dụng vốn ngân sách nhà nước. Tuy nhiên hiện nay, Ủy ban nhân dân tỉnh Hòa Bình gặp khó khăn về pháp lý trong việc bố trí vốn ngân sách địa phương do tỉnh Hòa Bình quản lý để thực hiện dự án.

Theo đó, đường cao tốc Hòa Lạc - Hòa Bình là một đoạn tuyến của cao tốc CT.03, thuộc hệ thống đường bộ do Bộ Giao thông vận tải quản lý. Ngoài ra, dự án đi qua địa bàn hai tỉnh, thành phố (Hòa Bình, Hà Nội). Căn cứ quy định tại khoản 9, Điều 9, Luật Ngân sách nhà nước, ngân sách cấp tỉnh không được dùng 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. Do đó, việc sử dụng ngân sách địa phương do tỉnh Hòa Bình quản lý để thực hiện dự án là không khả thi.

3. Sự cần thiết áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù, đánh giá tác động, hiệu quả khi áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù

Tại Công văn 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã đề nghị rà soát, đề xuất áp dụng 03 cơ chế, chính sách đặc thù, bao gồm:

(1) Dự án giao thông đường bộ được đầu tư theo hình thức đối tác công tư đề nghị áp dụng tỷ lệ vốn nhà nước tham gia vào dự án không bao gồm chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ tái định cư (khác so với quy định tại khoản 2, Điều 69, Luật PPP).

(2) Dự án quốc lộ, cao tốc đi qua các địa phương đề nghị giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh làm cơ quan chủ quản và được phép cân đối, sử dụng vốn đầu tư từ ngân sách địa phương (gồm cả hỗ trợ từ ngân sách Trung ương, nếu có) để thực

hiện dự án (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).

(3) Dự án giao thông đường bộ qua nhiều địa phương đề nghị giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh của một trong các địa phương có dự án đi qua làm cơ quan chủ quản thực hiện dự án và cho phép Hội đồng nhân dân 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 (*khác so với quy định tại 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*).

Qua nghiên cứu, cơ chế đặc thù như trên là phù hợp, giúp tăng tính khả thi và hiệu quả đầu tư của dự án. Cụ thể:

- Việc áp dụng tỷ lệ vốn nhà nước tham gia vào dự án không bao gồm chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ tái định cư sẽ tạo điều kiện để giảm số vốn của nhà đầu tư trong cơ cấu nguồn vốn, làm tăng tính khả thi về phương án tài chính, đồng thời, làm giảm chi phí lãi vay, giảm thời gian thu phí và tăng hiệu quả kinh tế - xã hội của dự án.

- Việc áp dụng cho phép sử dụng vốn ngân sách địa phương để tham gia, thực hiện dự án thuộc thẩm quyền quản lý của các Bộ, Ngành Trung ương sẽ giúp các địa phương nâng cao tính chủ động, linh hoạt trong việc thực hiện dự án.

Từ những lý do trên, Ủy ban nhân dân tỉnh Hòa Bình đề xuất Bộ Kế hoạch và Đầu tư báo cáo cấp có thẩm quyền 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 Đầu tư mở rộng đường cao tốc Hòa Lạc - Hòa Bình theo hình thức đối tác công tư (PPP) có sử dụng vốn ngân sách nhà nước.

4. Một số đề xuất, kiến nghị khác

Tuyến đường Hòa Lạc - Hòa Bình được thực hiện trên địa bàn thành phố Hà Nội và tỉnh Hòa Bình, do đó, thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư là Thủ tướng Chính phủ (*theo quy định tại khoản 4, Điều 21, Nghị định số 35/2021/NĐ-CP*). Ủy ban nhân dân tỉnh Hòa Bình là cơ quan có thẩm quyền, do đó, có nhiệm vụ tổ chức chuẩn bị dự án, trình Thủ tướng Chính phủ quyết định chủ trương đầu tư dự án theo quy định.

Căn cứ Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư (Luật PPP), trình tự quyết định chủ trương đầu tư dự án đầu tư theo phương thức đối tác công tư thuộc thẩm quyền của Thủ tướng Chính phủ được quy định tại khoản 2, Điều 13, Luật

PPP. Theo đó, đơn vị chuẩn bị dự án PPP lập báo cáo nghiên cứu tiền khả thi làm cơ sở để cơ quan có thẩm quyền gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Theo trình tự cơ sở pháp lý như trên, Ủy ban nhân dân tỉnh Hòa Bình cần giao nhiệm vụ cho cơ quan trực thuộc thực hiện vai trò của cơ quan chuẩn bị dự án PPP (trường hợp cơ quan thẩm quyền lập dự án PPP) hoặc chấp thuận nhà đầu tư đề xuất lập dự án PPP (trường hợp nhà đầu tư đề xuất lập dự án PPP).

Đến nay, Ủy ban nhân dân tỉnh Hòa Bình nhận được Công văn của nhà đầu tư dự án đầu tư xây dựng đường Hòa Lạc - Hòa Bình và cải tạo, nâng cấp Quốc lộ 6 đoạn Xuân Mai - Hòa Bình, theo đó đề xuất Ủy ban nhân dân tỉnh Hòa Bình chấp thuận việc lập báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án, làm cơ sở trình Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định. Tuy nhiên, Ủy ban nhân dân tỉnh Hòa Bình nhận thấy còn một số vướng mắc, cụ thể như sau:

Dự án đường Hòa Lạc - Hòa Bình là dự án có tính chất đặc thù, do giai đoạn 1 của dự án hiện đã đưa vào kinh doanh, vận hành khai thác. Trường hợp giao đơn vị lập dự án mới, phạm vi dự án mới nhiều khả năng sẽ trùng lặp với phạm vi dự án cũ, không đảm bảo điều kiện để thực hiện dự án PPP theo quy định tại điểm c, khoản 1, Điều 14, Luật PPP. Bên cạnh đó, trường hợp phạm vi hai dự án không trùng lặp, khi hoàn thành thì trên cùng một tuyến đường sẽ có hai dự án, hai nhà đầu tư cùng kinh doanh, vận hành, dẫn đến khó khăn trong việc quản lý, đồng thời làm ảnh hưởng đến phương án tài chính đã xây dựng của dự án.

Đến nay, nhà đầu tư dự án đầu tư xây dựng đường Hòa Lạc - Hòa Bình và cải tạo, nâng cấp Quốc lộ 6 đoạn Xuân Mai - Hòa Bình đã có Công văn xin đề xuất được tiếp tục thực hiện lập báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án mở rộng. Do đó, Ủy ban nhân dân tỉnh Hòa Bình nhận thấy có thể áp dụng thực hiện phương án điều chỉnh chủ trương đầu tư dự án đầu tư xây dựng đường Hòa Lạc - Hòa Bình và cải tạo, nâng cấp Quốc lộ 6 đoạn Xuân Mai - Hòa Bình theo quy định tại Điều 18, Luật PPP. Theo đó, chủ trương đầu tư dự án PPP được điều chỉnh khi thay đổi mục tiêu, địa điểm, quy mô trong trường hợp quy hoạch có liên quan thay đổi.

Dự án đầu tư xây dựng đường Hòa Lạc - Hòa Bình và cải tạo, nâng cấp Quốc lộ 6 đoạn Xuân Mai - Hòa Bình được thực hiện trên cơ sở Quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc Việt Nam đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020 (*Quyết định số 1734/QĐ-TTg ngày 01/12/2008*) và Quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 (*Quyết định số 326/QĐ-TTg ngày 01/03/2016*). Theo đó, tuyến Hòa Lạc - Hòa Bình được quy hoạch là tuyến cao tốc, quy mô 4 - 6 làn xe, tiến trình đầu tư được xác định đến năm 2020.

Ngày 01/9/2021, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 1454/QĐ-TTg về việc phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050. Theo đó, tuyến Hòa Lạc - Hòa Bình được quy hoạch thuộc tuyến cao tốc CT.03, quy mô 6 làn xe, tiến trình đầu tư trước năm 2030. Do đó, dự án đầu tư xây dựng đường Hòa Lạc - Hòa Bình và cải tạo, nâng cấp Quốc lộ 6 đoạn Xuân Mai - Hòa Bình đủ điều kiện để chấp thuận cho nhà đầu tư thực hiện các bước điều chỉnh chủ trương đầu tư, do quy hoạch liên quan đến dự án đã có sự thay đổi đáng kể về quy mô, tiến trình đầu tư. Ngoài ra, việc thực hiện điều chỉnh chủ trương đầu tư dự án xây dựng đường Hòa Lạc - Hòa Bình và cải tạo, nâng cấp Quốc lộ 6 đoạn Xuân Mai - Hòa Bình sẽ gặp nhiều thuận lợi trong quá trình triển khai thực hiện cũng như quản lý, khai thác.

Từ những phân tích trên, phương án thực hiện điều chỉnh chủ trương đầu tư dự án sẽ thuận lợi, hiệu quả và tiết kiệm thời gian hơn so với phương án lập dự án mới. Tuy nhiên, theo ý kiến chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại Công văn số 395/TTg-CN ngày 12/5/2023, Ủy ban nhân dân tỉnh Hòa Bình được giao là cơ quan thẩm quyền đối với hai dự án độc lập. Do đó, không đủ điều kiện quyết định thực hiện theo phương án điều chỉnh chủ trương đầu tư.

Căn cứ từ thực tế nêu trên, Ủy ban nhân dân tỉnh Hòa Bình báo cáo, đề xuất Bộ Kế hoạch và Đầu tư nghiên cứu, xem xét, trình Thủ tướng Chính phủ quyết định việc đầu tư mở rộng đường Hòa Lạc - Hòa Bình theo hình thức PPP có sử dụng vốn ngân sách nhà nước theo phương án điều chỉnh chủ trương đầu tư của dự án đầu tư xây dựng đường Hòa Lạc - Hòa Bình và cải tạo, nâng cấp Quốc lộ 6 đoạn Xuân Mai - Hòa Bình (*dự án đang trong quá trình khai thác, vận hành*).

Đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư quan tâm xem xét, giải quyết/

Nơi nhận:

- Như trên;
- Chủ tịch, PCT UBND tỉnh Quách Tất Liêm;
- Các Sở GTVT, KH&ĐT, XD;
- Phó Chánh VP/UBND tỉnh Vũ T Dũng;
- Lưu: VT, KTN (Ng.K).

**KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH**



Quách Tất Liêm



**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH LÂM ĐỒNG**

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

Số: 615/UBND-GT

Lâm Đồng, ngày 14 tháng 7 năm 2023

V/v 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

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Thực hiện Văn bản số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư 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.

UBND tỉnh Lâm Đồng đề xuất được áp dụng cơ chế chính sách đặc thù trong 03 năm để tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan đối với 02 Dự án, cụ thể như sau:

I. Dự án xây dựng đường bộ cao tốc Tân Phú (tỉnh Đồng Nai) - Bảo Lộc (tỉnh Lâm Đồng) theo phương thức PPP

1. Hình thức đầu tư: Hợp đồng Xây dựng - Kinh doanh - Chuyển giao (Hợp đồng BOT).

2. Dự kiến tổng mức đầu tư: khoảng 17.200 tỷ đồng, trong đó: phần vốn nhà nước 6.500 tỷ đồng, chiếm 37,79% tổng mức đầu tư của Dự án (gồm: ngân sách Trung ương 2.000 tỷ đồng, chiếm 11,63%, ngân sách địa phương 4.500 tỷ đồng, chiếm 26,16%); phần vốn sở hữu các Nhà đầu tư và nguồn vốn huy động khác khoảng 10.700 tỷ đồng, chiếm 62,21% (vốn Nhà đầu tư: 1.605 tỷ đồng; vốn huy động khác: 9.095 tỷ đồng).

3. Địa điểm xây dựng: tỉnh Đồng Nai và tỉnh Lâm Đồng.

4. Thực trạng hoàn thiện thủ tục đầu tư dự án: Dự án đang trong giai đoạn lập Báo cáo nghiên cứu khả thi (bước báo cáo cuối kỳ).

5. Dự kiến tiến độ thực hiện và thời gian hoàn thành:

a) Dự kiến thời gian khởi công trong năm 2023.

b) Dự kiến hoàn thành đưa vào khai thác năm 2026.

6. Nội dung cơ chế, chính sách đề xuất thực hiện thí điểm:

a) Cho phép UBND tỉnh Lâm Đồng áp dụng Nghị quyết số 18/NQ-CP ngày 11/02/2022 của Chính phủ triển khai Nghị quyết số 44/2022/QH15 ngày 11/01/2022 của Quốc hội về chủ trương đầu tư dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025 để thực hiện một số nội

dung công việc được triển khai đồng thời và cho phép chỉ định thầu trong quá trình triển khai Dự án như: các gói thầu tư vấn, xây lắp liên quan đến Dự án, gói thầu phục vụ di dời hạ tầng kỹ thuật, gói thầu thực hiện đền bù, giải phóng mặt bằng và tái định cư; triển khai đồng thời một số công việc liên quan đến công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư và xác định các bãi đổ chất thải rắn xây dựng trong giai đoạn chuẩn bị dự án...

b) Giao Chủ tịch UBND tỉnh Lâm Đồng quyết định điều chỉnh chuyển mục đích sử dụng rừng đối với trường hợp diện tích rừng giảm thấp hơn hoặc bằng diện tích rừng đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1386/QĐ-TTg ngày 10/11/2022 do điều chỉnh cục bộ hướng tuyến; đồng thời, chịu trách nhiệm trước Thủ tướng Chính phủ và pháp luật về nội dung được giao.

7. Thời gian đề nghị thực hiện thí điểm: năm 2023-2026.

8. Thuyết minh sự cần thiết đề xuất áp dụng cơ chế thí điểm, tính khả thi:

a) Việc thực hiện một số nội dung công việc được triển khai đồng thời và cho phép chỉ định thầu trong quá trình triển khai Dự án như: các gói thầu tư vấn, xây lắp liên quan đến Dự án, gói thầu phục vụ di dời hạ tầng kỹ thuật, gói thầu thực hiện đền bù, giải phóng mặt bằng và tái định cư; triển khai đồng thời một số công việc liên quan đến công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư và xác định các bãi đổ chất thải rắn xây dựng trong giai đoạn chuẩn bị dự án... giúp đẩy nhanh tiến độ triển khai dự án nhằm sớm hoàn thành đưa vào sử dụng để phát huy hiệu quả, mục tiêu đầu tư.

b) Theo quy định tại khoản 4 Điều 1 Nghị định số 83/2020/NĐ-CP ngày 15/7/2020 của Chính phủ, thì chủ trương chuyển mục đích sử dụng rừng là một nội dung trong chấp thuận chủ trương đầu tư dự án; tuy nhiên, đối với các dự án giao thông (công trình theo tuyến) thì trong triển khai các bước tiếp theo (như: phê duyệt dự án đầu tư, thiết kế kỹ thuật, thiết kế bản vẽ thi công) sẽ có một số điều chỉnh cục bộ để phù hợp với địa hình, địa chất và hiện trạng thực tế nên việc quy định chuyển mục đích sử dụng rừng là một nội dung trong chấp thuận chủ trương đầu tư dự án đối với dự án đường giao thông là chưa phù hợp, ảnh hưởng đến tiến độ thực hiện Dự án.

Dự án đã được Thủ tướng Chính phủ chấp thuận chủ trương chuyển đổi mục đích sử dụng rừng tại Văn bản số 660/TTg-NN ngày 22/07/2022 theo báo cáo thẩm định số 3721/BNN-TCLN-ngày 10/6/2022 của Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn; tuy nhiên, do địa hình dự án rất phức tạp theo kết quả khảo sát thực địa tại bước lập báo cáo nghiên cứu khả thi thì hướng tuyến có điều chỉnh cục bộ tại một số vị trí (như: dự án trường Đua Ngựa, Cụm công nghiệp Đa Huoai, Nghĩa trang Địa Tạng Vương, Thiên viện Bát Nhã, những vị trí tránh địa hình đồi núi...) để đảm bảo được các yếu tố kỹ thuật theo tiêu chuẩn của

đường cao tốc, giảm độ dốc dọc; việc điều chỉnh này không làm tăng so với diện tích rừng đã được phê duyệt tại chủ trương đầu tư; tuy nhiên, theo hướng dẫn của Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn tại Văn bản số 97/TCLN-KL ngày 16/01/2023 thì "các trường hợp điều chỉnh hướng tuyến làm thay đổi vị trí, địa điểm và diện tích rừng đã được Thủ tướng Chính phủ quyết định chủ trương chuyển mục đích sử dụng rừng thì phải thực hiện lại trình tự, thủ tục quyết định chủ trương chuyển mục đích sử dụng rừng" như vậy sẽ mất thời gian ảnh hưởng đến tiến độ thực hiện dự án.

9. Kiến nghị, đề xuất khác:

a) Về việc nâng tỷ lệ vốn ngân sách nhà nước tham gia dự án

Theo Quyết định phê duyệt chủ trương đầu tư số 1386/QĐ-TTg ngày 10/11/2022 của Thủ tướng chính phủ; dự kiến tổng mức đầu tư 17.200 tỷ đồng, trong đó: phần vốn nhà nước 6.500 tỷ đồng, chiếm 37,79% tổng mức đầu tư của Dự án (gồm: ngân sách Trung ương 2.000 tỷ đồng, chiếm 11,63%, ngân sách địa phương 4.500 tỷ đồng, chiếm 26,16%); phần vốn sở hữu các Nhà đầu tư và nguồn vốn huy động khác khoảng 10.700 tỷ đồng, chiếm 62,21% (vốn Nhà đầu tư: 1.605 tỷ đồng; vốn huy động khác: 9.095 tỷ đồng).

Hiện nay, việc chưa kiểm soát được mức độ tăng lãi suất của các Ngân hàng ảnh hưởng rất lớn đến phương án tài chính của dự án. Theo chủ trương đầu tư được phê duyệt, lãi suất tính toán hoàn vốn dự kiến cho dự án dự kiến là 10,42%/năm, trong khi lãi suất các ngân hàng áp dụng cho vay trung và dài hạn khoảng 13%~14%/năm. Điều này, dẫn đến việc tăng tổng mức đầu tư do lãi vay trong giai đoạn xây dựng và khai thác, đồng thời kéo dài thời gian thu phí hoàn vốn từ 22 năm 6 tháng lên đến khoảng 31 năm 3 tháng làm cho dự án không còn tính hấp dẫn, khả thi đối với các Nhà đầu tư và tổ chức tín dụng.

Ngày 13/4/2023, UBND tỉnh có Báo cáo số 87/BC-UBND trình Phó Thủ tướng Chính phủ Trần Hồng Hà và Thủ tướng Chính phủ Phạm Minh Chính; trong đó báo cáo những khó khăn khi thực hiện dự án và đề xuất kiến nghị về việc bổ sung nguồn vốn Trung ương hỗ trợ địa phương trong quá trình thực hiện dự án để nâng vốn Ngân sách Nhà nước lên 50% tổng mức đầu tư của dự án.

b) Về áp dụng cơ chế chia sẻ doanh thu giảm:

Theo chủ trương đầu tư được phê duyệt, Dự án không áp dụng cơ chế chia sẻ phần doanh thu giảm so với phương án tài chính của Dự án; do đó, kiến nghị cho phép điều chỉnh, bổ sung thêm nội dung áp dụng cơ chế chia sẻ doanh thu giảm đối với Dự án theo quy định tại Điều 82, Luật PPP để tạo điều kiện thuận lợi trong việc thu hút nguồn vốn huy động khác từ các Nhà đầu tư quan tâm hoặc các Ngân hàng và Tổ chức tín dụng nhằm phát huy hiệu quả, tính khả thi dự án.

c) Cho phép UBND tỉnh Lâm Đồng áp dụng hình thức đấu thầu rộng rãi trong nước để lựa chọn Nhà đầu tư thực hiện dự án theo quy định tại điểm d khoản 2 Điều 34 Nghị định số 35/2021/NĐ-CP ngày 29/3/2021 của Chính phủ.

d) Hiện nay, hầu hết thời gian thu hồi vốn đối với các dự án cao tốc đều có thời gian trên 20 năm trong khi thời hạn cho vay của các ngân hàng và Tổ chức tín dụng chỉ 15 năm; đề nghị Thủ tướng Chính phủ chỉ đạo Ngân hàng Nhà nước Việt Nam có cơ chế, chính sách tháo gỡ khó khăn này cho các Nhà đầu tư trong việc huy động nguồn vốn vay từ các ngân hàng và Tổ chức tín dụng để thực hiện dự án đường cao tốc theo hình thức PPP.

II. Dự án đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc Bảo Lộc - Liên Khương theo phương thức đối tác công tư (giai đoạn 1)

1. Hình thức đầu tư: Hợp đồng Xây dựng - Kinh doanh - Chuyển giao (Hợp đồng BOT).

2. Dự kiến tổng mức đầu tư khoảng 19.521 tỷ đồng, trong đó: phần vốn nhà nước 7.761 tỷ đồng, chiếm 39,76% tổng mức đầu tư (gồm: ngân sách tỉnh bố trí 4.000 tỷ đồng, sau khi được Trung ương bố trí 2.500 tỷ đồng sẽ thực hiện điều chỉnh giảm ngân sách địa phương; số vốn tương đương 3.761 tỷ đồng dự kiến bồi thường bằng việc giao đất cùng mục đích sử dụng đất); phần vốn sở hữu các Nhà đầu tư và nguồn vốn huy động khác khoảng 11.760 tỷ đồng, chiếm 60,24% tổng mức đầu tư (vốn Nhà đầu tư: 1.764 tỷ đồng; vốn huy động khác: 9.996 tỷ đồng).

3. Địa điểm xây dựng: Thành phố Bảo Lộc và các huyện: Bảo Lâm, Di Linh, Đức Trọng, tỉnh Lâm Đồng.

4. Thực trạng hoàn thiện thủ tục đầu tư dự án: Dự án đang trong giai đoạn lập Báo cáo nghiên cứu khả thi (bước báo cáo đầu kỳ).

5. Dự kiến tiến độ thực hiện và thời gian hoàn thành:

a) Dự kiến thời gian khởi công trong năm 2023.

b) Dự kiến hoàn thành, đưa vào khai thác năm 2026.

6. Nội dung cơ chế, chính sách đề xuất thực hiện thí điểm: Thực hiện như điểm a, mục 6, phần I văn bản này.

7. Thời gian đề nghị thực hiện thí điểm: năm 2023-2026.

8. Thuyết minh sự cần thiết đề xuất áp dụng cơ chế thí điểm, tính khả thi: Như nội dung đã nêu tại điểm a, mục 8, phần I văn bản này.

9. Kiến nghị, đề xuất khác:

a) Đề nghị Trung ương bố trí 2.500.000 triệu đồng từ nguồn vượt thu Ngân sách Trung ương năm 2022 theo kiến nghị của UBND tỉnh Lâm Đồng tại các Tờ trình: số 375/TTr-UBND ngày 12/01/2023 và số 2323/TTr-UBND ngày 29/3/2023.

b) Cho phép UBND tỉnh Lâm Đồng áp dụng hình thức đấu thầu rộng rãi trong nước để lựa chọn Nhà đầu tư thực hiện dự án theo quy định tại điểm d khoản 2 Điều 34 Nghị định số 35/2021/NĐ-CP ngày 29/3/2021 của Chính phủ.

c) Hiện nay, hầu hết thời gian thu hồi vốn đối với các dự án cao tốc đều có thời gian trên 20 năm trong khi thời hạn cho vay của các ngân hàng và Tổ chức tín dụng chỉ 15 năm; đề nghị Thủ tướng chỉ đạo Ngân hàng Nhà nước Việt Nam có cơ chế, chính sách tháo gỡ khó khăn này cho các Nhà đầu tư trong việc huy động nguồn vốn vay từ các ngân hàng và Tổ chức tín dụng để thực hiện dự án đường cao tốc theo hình thức PPP.

Trên đây là nội dung đề xuất của UBND tỉnh Lâm Đồng, đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư tổng hợp, báo cáo cấp có thẩm quyền theo quy định. /ngj

Nơi nhận:

- Như trên;
- CT, các PCT UBND tỉnh;
- Các Sở KHĐT, GTVT, TC;
- Ban QLDA giao thông tỉnh;
- LĐVP;
- Lưu: VT, GT.

**KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH**



Võ Ngọc Hiệp



**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH QUẢNG NGÃI**

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

Số: 3358/UBND-KTN

Quảng Ngãi, ngày 18 tháng 7 năm 2023

V/v 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

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Thực hiện Công văn số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư 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; UBND tỉnh Quảng Ngãi đề xuất Bộ Kế hoạch và Đầu tư một (01) dự án được áp dụng cơ chế chính sách đặc thù (*đặc thù về mức vốn nhà nước tham gia và cơ quan chủ quản dự án*), cụ thể như sau:

1. Thông tin dự án

a) Tên dự án: Cao tốc Quảng Ngãi - Kon Tum (giai đoạn 1: Quảng Ngãi - Măng Đen).

b) Hình thức đầu tư: Đầu tư theo hình thức PPP (BOT).

c) Dự kiến tổng mức đầu tư: 22.900 tỷ đồng.

d) Cơ cấu nguồn vốn:

- Vốn nhà đầu tư: 10.900 tỷ gồm vốn tự có và vốn huy động.

- Vốn ngân sách tỉnh Quảng Ngãi: 1.000 tỷ đồng (giá trị bồi thường GPMB trên địa phận tỉnh Quảng Ngãi).

- Vốn ngân sách tỉnh Kon Tum: 500 tỷ đồng (giá trị bồi thường GPMB trên địa phận tỉnh Kon Tum).

- Vốn ngân sách Trung ương: 10.500 tỷ đồng.

e) Địa điểm xây dựng: Tỉnh Quảng Ngãi và Kon Tum.

f) Thực trạng thủ tục đầu tư dự án: Nhà đầu tư đã đề xuất dự án; UBND tỉnh Quảng Ngãi đề nghị Bộ Giao thông vận tải đưa dự án vào quy hoạch giao thông đường bộ và Bộ Giao thông vận tải có văn bản số 5610/BGTVT-KHĐT ngày 31/5/2023 thống nhất bổ sung vào quy hoạch điều chỉnh mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 để trình cấp có thẩm quyền xem xét, quyết định.

g) Dự kiến khởi công, hoàn thành: Năm 2024 - 2030.

2. Sự cần thiết áp dụng cơ chế đặc thù: Tuyến đường đầu tư sẽ tạo thêm tuyến cao tốc từ Quốc lộ 1 đến các tỉnh Tây Nguyên, thúc đẩy phát triển kinh tế khu vực. Tuy nhiên, do lưu lượng xe qua tuyến chưa nhiều nên nếu không áp dụng cơ chế đặc thù về vốn thì tính khả thi của dự án là rất thấp. Vì vậy, cần thiết phải áp dụng cơ chế đặc thù về vốn thì dự án mới có tính khả thi. Ngoài ra, cần thiết áp dụng cơ chế đặc thù về cơ quan chủ quản dự án để chủ động và thuận lợi trong tổ chức thực hiện.

3. Tác động và hiệu quả mang lại khi áp dụng chính sách đặc thù: Dự án khi hoàn thành sẽ là tuyến cao tốc trục ngang Đông - Tây kết nối tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông (CT.01) và tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Tây (CT.02), tạo động lực thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội tỉnh Quảng Ngãi và các tỉnh Tây Nguyên, nhất là tỉnh Kon Tum, kết nối phát triển du lịch khu vực. Đồng thời, tuyến đường sẽ là động lực để từng bước hiện thực hóa hành lang kinh tế Bờ Y - Kon Tum - Măng Đen - Quảng Ngãi.

4. Cam kết của địa phương về phần vốn tham gia: Tỉnh Quảng Ngãi và tỉnh Kon Tum đã tổ chức họp và thống nhất chịu trách nhiệm phần vốn bồi thường, GPMB và tái định cư trên địa bàn mỗi tỉnh; trên cơ sở đó, đã báo cáo Bộ Giao thông vận tải bổ sung vào quy hoạch giao thông đường bộ và Bộ Giao thông vận tải đã có văn bản số 5610/BGTVT-KHĐT ngày 31/5/2023 thống nhất bổ sung vào quy hoạch điều chỉnh mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 để trình cấp có thẩm quyền xem xét, quyết định.

5. Tổ chức thực hiện: Nếu được áp dụng chính sách đặc thù để thực hiện dự án, tỉnh Quảng Ngãi cam kết quyết liệt chỉ đạo, có kế hoạch, biện pháp cụ thể để hoàn thành dự án theo đúng tiến độ, mục tiêu được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

UBND tỉnh Quảng Ngãi kính báo cáo Bộ Kế hoạch và Đầu tư./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Thường trực Tỉnh ủy;
- Thường trực HĐND tỉnh;
- CT, PCT UBND tỉnh;
- Các Sở: Kế hoạch và Đầu tư, Tài chính;
- Giao thông vận tải;
- VPUB: CVP, PCVP, CB-TH;
- Lưu: VT, KTN.lqv39



Đặng Văn Minh

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH KON TUM**

Số: 2204 /UBND-HTKT

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

Kon Tum, ngày 13 tháng 7 năm 2023

V/v rà soát, đề xuất các dự án giao thông đường bộ áp dụng cơ chế chính sách tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan

Kính gửi:

- Bộ Kế hoạch và đầu tư;
- Bộ Giao thông vận tải.

Triển khai Công văn số 4825/BKHĐT-TH ngày 22 tháng 6 năm 2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về việc rà soát, đề xuất các dự án giao thông đường bộ áp dụng cơ chế chính sách tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số luật liên quan, Ủy ban nhân dân tỉnh Kon Tum báo cáo như sau:

So với các địa phương khác khu vực Tây Nguyên, tỉnh Kon Tum còn khó khăn nhiều mặt, thu ngân sách hằng năm thấp, chỉ đáp ứng được 40% nhu cầu chi; hệ thống cơ sở hạ tầng, nhất là hạ tầng giao thông còn rất hạn chế, chưa đáp ứng được nhu cầu phát triển. Để tạo sự đột phá trong phát triển kinh tế - xã hội gắn với đảm bảo quốc phòng, an ninh của tỉnh trong thời gian tới, qua rà soát các công trình giao thông đường bộ quan trọng của tỉnh, Ủy ban nhân dân tỉnh Kon Tum kính đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Giao thông vận tải quan tâm, trình cấp thẩm quyền cho phép áp dụng cơ chế chính sách tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số luật liên quan theo như nội dung do Bộ Kế hoạch và Đầu tư dự kiến tại Công văn số 4825/BKHĐT-TH đối với 02 dự án giao thông đường bộ sau: (1) Đường cao tốc Quảng Ngãi - Kon Tum; (2) Quốc lộ 40B đoạn qua địa phận tỉnh Kon Tum.

(Thông tin chi tiết của các dự án tại Phụ lục kèm theo)

Ủy ban nhân dân tỉnh Kon Tum kính đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Giao thông vận tải xem xét, tổng hợp. /

Nơi nhận:

- Như trên;
- Chủ tịch, các PCT UBND tỉnh (đ/b);
- Sở Kế hoạch và Đầu tư (đ/b);
- Sở Giao thông vận tải (đ/b);
- Văn phòng UBND tỉnh:
 - + Chánh Văn phòng, các PCVP (đ/b);
 - + Phòng KTTH (đ/b);
- Lưu: VT, HTKT.CNA.

**TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH**



Nguyễn Ngọc Sâm

Phụ lục

Đề xuất các dự án giao thông đường bộ áp dụng cơ chế chính sách tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan

(Kèm theo Công văn số 2204 /UBND-HTKT ngày 13 tháng 7 năm 2023 của Ủy ban nhân dân tỉnh Kon Tum)

1. Đường cao tốc Quảng Ngãi - Kon Tum

- Tên Dự án: Đường cao tốc Quảng Ngãi - Kon Tum.
- Nhóm Dự án: Dự kiến nhóm A theo quy định của Luật Đầu tư công và Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư.
- Hình thức đầu tư: Theo phương thức đối tác công tư (PPP).
- Địa điểm, quy mô dự án:
- + Địa điểm: Tỉnh Quảng Ngãi, tỉnh Kon Tum.
- + Quy mô Dự án: Chiều dài tuyến 135,932 Km, vận tốc thiết kế 80 - 100Km/h tùy theo địa hình, $B_n = 22 - 25,25m$.
- Kế hoạch đầu tư: Triển khai đầu tư phân kỳ phân đoạn tỉnh Quảng Ngãi
- thị trấn Măng Đen, huyện Kon Plông, tỉnh Kon Tum (Km 0+000 - Km79+932) giai đoạn trước năm 2030 và đầu tư hoàn chỉnh sau 2050.
- Sơ bộ tổng mức đầu tư: Đầu tư hoàn thiện từ tỉnh Kon Tum đến tỉnh Quảng Ngãi, quy mô 04 làn xe: khoảng 34.994 tỷ đồng, trong đó phân kỳ đầu tư giai đoạn 1 đoạn tỉnh Quảng Ngãi - thị trấn Măng Đen, huyện Kon Plông, tỉnh Kon Tum quy mô 4 làn xe: khoảng 19.859 tỷ đồng.
- Cơ cấu nguồn vốn đầu tư:
- + Vốn chủ sở hữu và vốn huy động của nhà đầu tư: Nhà đầu tư chịu trách nhiệm góp vốn chủ sở hữu và huy động các nguồn vốn khác để xây dựng hoàn thành công trình.
- + Vốn đầu tư của Nhà nước tham gia thực hiện Dự án: Sử dụng nguồn vốn ngân sách hỗ trợ chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng và hỗ trợ một số chi phí khác theo quy định của Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư.
- Tình hình thực hiện Dự án:
- + Tuyến cao tốc Quảng Ngãi - Kon Tum hiện chưa có trong Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01 tháng 9 năm 2021. Ủy ban nhân dân hai tỉnh Quảng Ngãi và Kon Tum đã chỉ đạo đơn vị tư vấn nghiên cứu và thống nhất đề xuất Bộ Giao thông vận tải bổ sung tuyến cao tốc trên vào Quy hoạch mạng lưới đường bộ tại Công văn số 1707/UBND-KTN ngày 19 tháng 4 năm 2023 của Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Ngãi và được Bộ Giao thông

vận tải ghi nhận đề xuất, xem xét báo cáo cấp có thẩm quyền bổ sung vào quy hoạch tại Công văn số 5610/BGTVT-KTĐT ngày 31 tháng 5 năm 2023.

+ Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Ngãi và Sở Giao thông vận tải tỉnh Quảng Ngãi đã phối hợp làm việc với đơn vị tư vấn (*TEDI*) để lập Hồ sơ Quy hoạch tuyến cao tốc Quảng Ngãi - Kon Tum làm cơ sở trình Bộ Giao thông vận tải xem xét.

- Dự kiến thời gian khởi công, hoàn thành: Dự kiến khởi công dự án quý I năm 2025 và hoàn thành năm 2028.

- Khó khăn, vướng mắc và kiến nghị: Do tuyến đường đi qua địa hình khó khăn, dẫn đến tổng mức đầu tư dự án lớn (*dự kiến giai đoạn 1 khoảng 19.859 tỷ đồng*), việc áp dụng chính sách đặc thù tại khoản 1 mục 1 Công văn số 4825/BKHDT-TH ngày 22 tháng 6 năm 2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư là phù hợp, giúp tăng tính khả thi của dự án, thu hút được các nhà đầu tư quan tâm. Do đó, kính đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Giao thông vận tải quan tâm, có kiến nghị với Thủ tướng Chính phủ:

+ Đồng ý chủ trương bổ sung tuyến cao tốc Quảng Ngãi - Kon Tum vào Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến 2050. Giao Bộ Giao thông vận tải khẩn trương triển khai các thủ tục trình Thủ tướng Chính phủ quyết định.

+ Giao Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Ngãi là cơ quan có thẩm quyền và cơ quan ký kết hợp đồng dự án PPP thực hiện đầu tư tuyến cao tốc Quảng Ngãi - Kon Tum theo phương thức đối tác công tư.

+ Áp dụng tỷ lệ vốn nhà nước tham gia vào dự án không bao gồm chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ, tái định cư.

+ Giao Bộ Kế hoạch và Đầu tư chủ trì cùng Bộ Giao thông vận tải và Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Ngãi, tỉnh Kon Tum (*sau khi có ý kiến của Hội đồng nhân dân các tỉnh*) cân đối sử dụng ngân sách địa phương (*chi trả kinh phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ, tái định cư; hỗ trợ xây dựng công hình tạm*) và ngân sách trung ương (*hỗ trợ xây dựng công trình, hệ thống cơ sở hạ tầng thuộc dự án PPP*) để đảm bảo tính khả thi trong thực hiện dự án.

- Nếu được phép áp dụng chính sách đặc thù, Ủy ban nhân dân tỉnh Kon Tum cam kết tăng cường công tác phối hợp với Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Ngãi và chỉ đạo các cơ quan có liên quan xây dựng kế hoạch, biện pháp cụ thể để hoàn thành Dự án theo đúng tiến độ, mục tiêu được cấp thẩm quyền phê duyệt.

2. Quốc lộ 40B đoạn qua địa phận tỉnh Kon Tum

- Tên dự án: Đầu tư nâng cấp mở rộng Quốc lộ 40B đoạn qua tỉnh Kon Tum.

- Nhóm Dự án: Dự kiến nhóm B theo quy định của Luật Đầu tư công.

- Hình thức đầu tư: Đầu tư công.

- Địa điểm: Huyện Tu Mơ Rông, huyện Đăk Tô, tỉnh Kon Tum.
 - Quy mô Dự án: Đường cấp III miền núi.
 - Kế hoạch đầu tư: Triển khai sau khi được cấp có thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư.
 - Tổng mức đầu tư dự án: Khoảng 1.400 tỷ đồng.
 - Cơ cấu nguồn vốn đề xuất:
 - + Ngân sách trung ương hỗ trợ 1.050 tỷ (*chiếm 75%*).
 - + Phần còn lại 350 tỷ (*chiếm 25%*), tỉnh Kon Tum sẽ cân đối từ các nguồn vốn của địa phương và huy động từ các nguồn vốn hợp pháp khác.
 - Khó khăn, vướng mắc và kiến nghị:
 - + Quốc lộ 40B là tuyến hành lang vận tải Đông - Tây kết nối giao thông tỉnh Kon Tum với tỉnh Quảng Nam có chiều dài 205 Km (*đoạn qua tỉnh Kon Tum dài 57,9km*), là tuyến đường chiến lược quan trọng, duy nhất đi vào vùng được liệt kê Sâm Ngọc Linh tại tỉnh Kon Tum. Hiện trên tuyến còn lại 52,4 Km chưa được đầu tư, đường nhỏ hẹp, dốc dọc lớn, nguy hiểm, rất khó khăn và cũng là nguyên nhân gây cản trở cho thu hút đầu tư phát triển vùng được liệt kê này; việc áp dụng chính sách đặc thù tại khoản 1 mục 1 Công văn số 4825/BKHDT-TH ngày 22 tháng 6 năm 2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư là phù hợp, giúp tăng tính khả thi của dự án, cụ thể là giao Ủy ban nhân dân tỉnh Kon Tum làm cơ quan chủ quản và được phép cân đối, sử dụng nguồn vốn đầu tư từ ngân sách địa phương (*bao gồm cả vốn hỗ trợ từ ngân sách trung ương*) để thực hiện đầu tư Quốc lộ 40B.
 - + Để thực hiện Nghị quyết số 23-NQ/TW ngày 06 tháng 10 năm 2022 của Bộ Chính trị về phát triển vùng Tây Nguyên, tạo điều kiện phát triển vùng nuôi trồng, chế biến Sâm Ngọc Linh của tỉnh, kính đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Giao thông vận tải quan tâm, tổng hợp, tham mưu cấp có thẩm quyền bố trí 1.050 tỷ (*chiếm 75%*) từ ngân sách trung ương để triển khai thực hiện dự án.
 - 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; đồng thời chỉ đạo các cơ quan sớm hoàn thiện thủ tục đầu tư và triển khai dự án theo đúng tiến độ, mục tiêu được cấp có thẩm quyền phê duyệt.
-

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH THÁI BÌNH**

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

Số: 2392/UBND-CTXDGT

Thái Bình, ngày 19 tháng 7 năm 2023

V/v 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.

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Thực hiện Công văn số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư 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; sau khi rà soát, Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình báo cáo Bộ Kế hoạch và Đầu tư, như sau:

1. Tổng số dự án giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Thái Bình đề xuất áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù để tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan nhằm đẩy nhanh tiến độ triển khai thực hiện là 05 dự án, cụ thể:

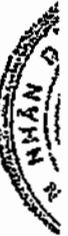
- 02 dự án đầu tư theo hình thức đối tác công tư:

+ Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng đoạn qua tỉnh Nam Định và Thái Bình: Thủ tướng Chính phủ đã giao Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình là cơ quan nhà nước có thẩm quyền triển khai dự án (*khác so với quy định tại Khoản 4 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước và khoản 3 Điều 48 Luật Giao thông đường bộ*); đề nghị cho phép sử dụng linh hoạt, giải ngân các nguồn vốn tham gia dự án để đẩy nhanh tiến độ đầu tư, giảm lãi vay trong thời gian thực hiện dự án; cho phép áp dụng cơ chế chỉ định mỏ vật liệu xây dựng để phục vụ thi công dự án.

+ Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ ven biển tỉnh Thái Bình (dự án chuyển tiếp): Chủ trương đầu tư được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt năm 2018, Hợp đồng BOT ký trước khi Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư (Luật 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, phần 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; 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) đối với dự án và tạo điều kiện bố trí hỗ trợ bổ sung vốn nhà nước cho dự án từ nguồn ngân sách Trung ương (*Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình đã có Công văn số 1583/UBND-CTXDGT ngày 19/5/2023 gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư*).

- 03 dự án đầu tư theo hình thức đầu tư công, trong đó:

+ 01 dự án quốc lộ đi qua địa bàn tỉnh Thái Bình (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): Đề nghị giao Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình là cơ quan chủ quản thực hiện dự án (khác so với quy định tại khoản 4 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước và khoản 3 Điều 48 Luật Giao thông đường bộ) và bố trí vốn từ ngân sách trung ương để triển khai thực hiện dự án.

+ 02 dự án giao thông đường bộ đi qua địa bàn 02 tỉnh, gồm:

(1) 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): Đề nghị giao Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình là cơ quan chủ quản thực hiện dự án và cho phép Hội đồng nhân dân 02 tỉnh thống nhất việc sử dụng ngân sách địa phương này hỗ trợ địa phương khác để đầu tư dự án (khác so với khoản 9 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước, cụ thể hóa điểm đ khoản 2 Điều 11 Luật Tổ chức chính quyền địa phương), đồng thời hỗ trợ vốn từ ngân sách trung ương để triển khai thực hiện dự án.

(2) 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): Đề nghị giao Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình là cơ quan chủ quản thực hiện dự án do phạm vi thực hiện dự án trên địa bàn tỉnh Thái Bình lớn hơn phía tỉnh Hải Dương và cho phép Hội đồng nhân dân 02 tỉnh thống nhất việc sử dụng ngân sách địa phương này hỗ trợ địa phương khác để đầu tư dự án (khác so với khoản 9 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước, cụ thể hóa điểm đ khoản 2 Điều 11 Luật Tổ chức chính quyền địa phương), đồng thời hỗ trợ từ ngân sách trung ương để triển khai thực hiện dự án.

(Chi tiết thông tin các dự án; khó khăn, vướng mắc; đề xuất, kiến nghị tại Phụ lục gửi kèm theo).

2. Khi được cấp có thẩm quyền cho phép áp dụng chính sách đặc thù để thực hiện dự án, Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình cam kết bố trí vốn từ nguồn ngân sách địa phương theo cơ cấu nguồn vốn được duyệt và đảm bảo tiến độ triển khai thực hiện dự án; đồng thời quyết liệt chỉ đạo, có kế hoạch, biện pháp cụ thể để hoàn thành dự án theo đúng tiến độ, mục tiêu được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình trân trọng báo cáo và kính đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư tổng hợp báo cáo Thủ tướng Chính phủ trình Quốc hội xem xét, quyết định./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Văn phòng Chính phủ;
- Chủ tịch, các PCT UBND tỉnh;
- Các sở: KHĐT, TC, GTVT;
- Lãnh đạo Văn phòng;
- Lưu: VT, CTXDGT.



Nguyễn Quang Hưng

Phụ lục

Rà soát, đề xuất một số dự án giao thông đường bộ áp dụng cơ chế chính sách tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan

(Kèm theo Công văn số 292/UBND-CTXDGT ngày 19/11/2023 của Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình)



TT	Tên dự án	Hình thức đầu tư	Tổng mức đầu tư (tỷ đồng)	Nguồn vốn	Địa điểm xây dựng	Thực trạng hoàn thiện thủ tục đầu tư dự án	Dự kiến thời gian khởi công - hoàn thành	Khó khăn, vướng mắc	Đề xuất, kiến nghị
1	Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng đoạn qua tỉnh Nam Định và Thái Bình, theo phương thức PPP	Đối tác công tư	18.081	Vốn BOT, vốn ngân sách nhà nước (gồm ngân sách trung ương, ngân sách địa phương)	Tỉnh Nam Định, tỉnh Thái Bình	UBND tỉnh Thái Bình đang trình thẩm định Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án	2023-2027	- Theo quy định tại khoản 3 Điều 48 Luật Giao thông đường bộ; 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, việc đầu tư xây dựng các tuyến đường cao tốc thuộc thẩm quyền của Bộ Giao thông vận tải. Theo quy định tại khoản 4 Điều 9 Luật Ngân sách Nhà nước, việc đầu tư, nâng cấp mở rộng tuyến đường cao tốc thuộc nhiệm vụ chi của ngân sách trung ương. Như vậy, các quy định nêu trên không cho phép địa phương sử dụng ngân sách địa phương để đầu tư dự án đường cao tốc.	Giao UBND tỉnh Thái Bình là cơ quan Nhà nước có thẩm quyền triển khai dự án; cho phép sử dụng linh hoạt và giải ngân các nguồn vốn tham gia dự án để đẩy nhanh tiến độ đầu tư, giảm lãi vay trong thời gian xây dựng dự án
2	Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ ven biển tỉnh Thái Bình	Đối tác công tư	3.872	Ngân sách trung ương, ngân sách địa phương tham gia dự án; vốn BOT	Huyện Tiền Hải và huyện Thái Thụy, tỉnh Thái Bình	UBND tỉnh Thái Bình là cơ quan Nhà nước có thẩm quyền	2019-2023	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, phần 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; 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) đối với dự án và tạo điều kiện bố trí hỗ trợ bổ sung vốn nhà nước cho dự án từ nguồn ngân sách Trung ương.	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 (cho phép tăng tỷ lệ vốn Nhà nước tham gia dự án như hồ sơ mời thầu, hồ sơ dự thầu và kết quả đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư).
3	Dự án đầu tư xây dựng quốc lộ 39 đoạn chính tuyến tránh thị trấn Đông Hưng tại phía Tây (nối Quốc lộ 10 với Quốc lộ 39)	Đầu tư công	300	Ngân sách trung ương	Huyện Đông Hưng, tỉnh Thái Bình	UBND tỉnh Thái Bình đang giao cơ quan chuyên môn nghiên cứu, đề xuất chủ trương đầu tư dự án	2024-2026	Theo quy định tại khoản 3 Điều 48 Luật giao thông đường bộ, 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 tại khoản 4 Điều 9 Luật Ngân sách Nhà nước, việc đầu tư, nâng cấp mở rộng tuyến đường quốc lộ thuộc nhiệm vụ chi của ngân sách trung ương. Như vậy, các quy định nêu trên không cho phép địa phương là cơ quan chủ quản, sử dụng ngân sách địa phương để đầu tư dự án đường quốc lộ.	Giao UBND tỉnh Thái Bình là cơ quan chủ quản thực hiện dự án (khác so với quy định tại khoản 4 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước và khoản 3 Điều 48 Luật Giao thông đường bộ) và bố trí từ ngân sách trung ương để triển khai thực hiện dự án



TT	Tên dự án	Hình thức đầu tư	Tổng mức đầu tư (tỷ đồng)	Nguồn vốn	Địa điểm xây dựng	Thực trạng hoàn thiện thủ tục đầu tư dự án	Dự kiến thời gian khởi công - hoàn thành	Khó khăn, vướng mắc	Đề xuất, kiến nghị
4	Dự án đầu tư xây dựng cầu Sa Cao và đường hai đầu cầu nối hai tỉnh Thái Bình và Nam Định	Đầu tư công	1.200	Ngân sách trung ương, ngân sách địa phương	Huyện Vũ Thư, tỉnh Thái Bình và huyện Xuân Trường, tỉnh Nam Định	UBND tỉnh Thái Bình đang giao cơ quan chuyên môn nghiên cứu, đề xuất chủ trương đầu tư dự án	2024-2026	Phạm vi thực hiện dự án thuộc địa bàn 02 tỉnh Thái Bình và Nam Định. Theo quy định của 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 02 địa phương, Luật Ngân sách nhà nước quy định không được sử dụng ngân sách địa phương này để chỉ cho địa phương khác. Như vậy, để triển khai thực hiện dự án đảm bảo theo các quy định nêu trên, tỉnh Thái Bình và tỉnh Nam Định phải lập 02 dự án độc lập (mỗi tỉnh đầu tư 1/2 phần cầu và đường dẫn trên địa bàn của tỉnh đó), sẽ không thuận lợi trong công tác quản lý dự án, gây lãng phí bộ máy, thời gian, thủ tục đầu tư...	Giao UBND tỉnh Thái Bình là cơ quan chủ quản thực hiện dự án và cho phép HĐND 02 tỉnh thống nhất việc sử dụng ngân sách địa phương này hỗ trợ địa phương khác để đầu tư dự án (khác so với khoản 9 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước, cụ thể hóa điểm đ khoản 2 Điều 11 Luật Tổ chức chính quyền địa phương), đồng thời hỗ trợ từ ngân sách trung ương để triển khai thực hiện dự án
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 đầu cầu tỉnh Thái Bình	Đầu tư công	900	Ngân sách trung ương, ngân sách địa phương	Huyện Quỳnh Phụ, tỉnh Thái Bình và huyện Ninh Giang, tỉnh Hải Dương	UBND tỉnh Thái Bình đang giao cơ quan chuyên môn nghiên cứu, đề xuất chủ trương đầu tư dự án	2024-2026	Phạm vi thực hiện dự án thuộc địa bàn 02 tỉnh Thái Bình và Hải Dương. Theo quy định của 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 02 địa phương; Luật Ngân sách nhà nước quy định không được sử dụng ngân sách địa phương này để chỉ cho địa phương khác. Như vậy, để triển khai thực hiện dự án đảm bảo theo các quy định nêu trên, tỉnh Thái Bình và tỉnh Hải Dương phải lập 02 dự án độc lập (mỗi tỉnh đầu tư 1/2 phần cầu và đường dẫn trên địa bàn của tỉnh đó), sẽ không thuận lợi trong công tác quản lý dự án, gây lãng phí bộ máy, thời gian, thủ tục đầu tư...	Giao UBND tỉnh Thái Bình là cơ quan chủ quản thực hiện dự án do phạm vi thực hiện dự án trên địa bàn tỉnh Thái Bình lớn hơn phía tỉnh Hải Dương và cho phép HĐND 02 tỉnh thống nhất việc sử dụng ngân sách địa phương này hỗ trợ địa phương khác để đầu tư dự án (khác so với khoản 9 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước, cụ thể hóa điểm đ khoản 2 Điều 11 Luật Tổ chức chính quyền địa phương), đồng thời hỗ trợ từ ngân sách trung ương để triển khai thực hiện dự án

**ỦY BAN NHÂN DÂN
THÀNH PHỐ HÀ NỘI**

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

Số: **244** /UBND-ĐT

Hà Nội, ngày 02 tháng 8 năm 2023

V/v rà soát, đề xuất dự án đầu tư
giao thông đường bộ áp dụng cơ chế
chính sách tháo gỡ vướng mắc quy
định tại một số Luật liên quan.

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Ủy ban nhân dân Thành phố nhận được văn bản 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 của Bộ Kế hoạch và đầu tư về việc rà soát, đề xuất dự án đầu tư giao thông đường bộ áp dụng cơ chế chính sách tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan.

Sau khi nghiên cứu, Ủy ban nhân dân Thành phố Hà Nội có ý kiến như sau:

I. Danh mục dự án đề xuất.

1. Dự án đầu tư xây dựng công trình cầu Ngọc Hồi: Để đảm bảo hiệu quả và khả năng khai thác sau khi hoàn thành thi phạm vi đầu tư tối thiểu của công trình cầu Ngọc Hồi phải là từ đê Hữu sông Hồng trên địa phận thành phố Hà Nội đến đê tả sông Hồng (ĐT.378) trên địa phận tỉnh Hưng Yên (dài khoảng 6,5km), trong đó có một phần (từ ranh giới giữa Thành phố Hà Nội và tỉnh Hưng Yên đến đê tả sông Hồng (ĐT.378) nằm trên địa bàn tỉnh Hưng Yên. Đối với Dự án này, UBND tỉnh Hưng Yên cũng đã có văn bản số 249/UBND-KT1 ngày 10/02/2023 đề xuất Thành phố Hà Nội đầu tư xây dựng cầu Ngọc Hồi (bao gồm cả phần nằm trên địa bàn tỉnh Hưng Yên).

Theo đó đề xuất áp dụng 02 cơ chế chính sách tại các Điều 3 “Tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP đầu tư công trình giao thông đường bộ không bao gồm chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ, tái định cư” và Điều 5 “Giao 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” của Dự thảo Nghị quyết của Quốc hội kèm theo Tờ trình số 199/TTr-CP ngày 08/5/2023 của Chính phủ, cụ thể như sau:

- Trong trường hợp đầu tư bằng nguồn vốn đầu tư công: Đề xuất áp dụng cơ chế, chính sách tại Điều 5 của Dự thảo Nghị quyết của Quốc hội kèm theo Tờ trình số 199/TTr-CP ngày 08/5/2023 của Chính phủ.

- Trong trường hợp đầu tư bằng hình thức đối tác công tư (PPP): Đề xuất áp dụng cả 02 cơ chế, chính sách tại Điều 3 và Điều 5 tại Dự thảo Nghị quyết của Quốc hội kèm theo Tờ trình số 199/TTr-CP ngày 08/5/2023 của Chính phủ (Giao UBND Thành phố Hà Nội làm cơ quan chủ quản đầu tư đối với phần công trình nằm trên địa bàn tỉnh Hưng Yên, đồng thời tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP không bao gồm chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng để đảm bảo tính khả thi trong phương án tài chính dự án PPP).

2. Dự án đầu tư xây dựng cầu Tứ Liên và Dự án đầu tư xây dựng cầu Trần Hưng Đạo:

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.

Phương án kiến trúc của Cầu Tứ Liên và cầu Trần Hưng Đạo đã được UBND Thành phố tổ chức thi tuyển và phê duyệt tại các Quyết định số 1219/QĐ-UBND ngày 30/3/2020 và số 3103/QĐ-UBND ngày 29/8/2022. Tuy nhiên khi nghiên cứu sơ bộ phương án đầu tư theo phương thức đối tác công 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.

Theo đó kiến nghị áp dụng cơ chế, chính sách tại Điều 3 “Tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP đầu tư công trình giao thông đường bộ không bao gồm chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ, tái định cư” của Dự thảo Nghị quyết của Quốc hội kèm theo Tờ trình số 199/TTr-CP ngày 08/5/2023 của Chính phủ.

II. Nội dung khác:

Hiện tại các dự án nêu trên đều chưa được phê duyệt chủ trương đầu tư do quá trình nghiên cứu còn tồn tại một số khó khăn vướng mắc liên quan đến tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP và thẩm quyền đầu tư đối với các công trình giao thông đường bộ đi qua địa bàn của nhiều tỉnh, thành phố. Theo đó sau khi các 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 được Quốc hội thông qua, Thành phố Hà Nội sẽ tiến hành các thủ tục liên quan đến Chủ trương đầu tư trong đó sẽ cụ thể, chi tiết về các nội dung như: Hình thức đầu tư, cơ cấu nguồn vốn, cam kết của địa phương về phần vốn ngân sách địa phương sẽ bố trí để tham gia dự án và cam kết về việc quyết liệt chỉ đạo, có kế hoạch biện pháp cụ thể để hoàn thành dự án theo tiến độ như yêu cầu của Bộ Kế hoạch và Đầu tư tại văn bản số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023.

Ủy ban nhân dân Thành phố Hà Nội gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư đề tổng hợp, báo cáo Chính phủ./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Chủ tịch UBND Thành phố (đề b/c);
- PCT UBND Thành phố Dương Đức Tuấn;
- VPUB: CVP, PCVP V.T.Anh;
- ĐT
- Lưu VT, ĐT.

TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH



Dương Đức Tuấn

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH BÀ RỊA - VŨNG TÀU****CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Số: 10235/UBND-VP

Bà Rịa - Vũng Tàu, ngày 04 tháng 8 năm 2023

V/v 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

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Theo đề nghị của Bộ Kế hoạch và Đầu tư tại Công văn số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 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, UBND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu đề xuất áp dụng các cơ chế chính sách đặc thù để 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:

1. Về tỷ lệ vốn nhà nước tham gia vào dự án đầu tư theo hình thức đối tác công tư (PPP)

UBND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu đã được Thủ tướng Chính phủ giao làm cơ quan có thẩm quyền triển khai dự án đường Vành đai 4 thành phố Hồ Chí Minh đoạn qua tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu theo hình thức đối tác công tư tại Văn bản số 1263/TTg-CN ngày 29/9/2021.

Dự án đường Vành đai 4 thành phố Hồ Chí Minh đoạn qua địa bàn tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu có chiều dài tuyến là 18,17km với bề rộng mặt cắt ngang theo quy hoạch là 8 làn xe (74,5m). Hiện chủ đầu tư đang đề xuất đầu tư giai đoạn 1 theo hình thức đối tác công tư: Tổ chức đền bù, giải phóng mặt bằng toàn bộ dự án với bề rộng 74,5m, đầu tư 4 làn xe cao tốc 27,0m và đường gom/đường song hành tại các các vị trí có dân cư; sơ bộ tổng mức đầu tư khoảng 7.772 tỷ đồng, trong đó chi phí bồi thường, hỗ trợ và TĐC khoảng 2.819 tỷ đồng, chi phí xây dựng, thiết bị và chi phí khác khoảng 4.953 tỷ đồng; dự kiến bố trí nguồn vốn ngân sách của địa phương cho công tác theo hình thức đối tác công tư khoảng 2.819 tỷ đồng (chiếm 36,3%), vốn của nhà đầu tư khoảng 4.953 tỷ đồng (chiếm 63,7% tổng mức đầu tư dự án), thời gian thu hồi vốn dự kiến khoảng 25,6 năm.

Tại Khoản 2 Điều 69 Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư quy định: "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".

Tuy nhiên chi phí bồi thường, hỗ trợ và TĐC khi triển khai thực hiện dự án áp dụng theo giá đất cụ thể (giá thị trường) khả năng sẽ phát sinh tăng, trường hợp vượt 50% tổng mức đầu tư dự án là vi phạm quy định tại Khoản 2 Điều 69

Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư.

Do vậy, UBND tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu kiến nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét, báo cáo cấp có thẩm quyền 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.

2. Về việc giao cho địa phương làm cơ quan chủ quản đầu tư các dự án quốc lộ, cao tốc đi qua địa phương mình

Ngày 06/7/2021, UBND tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu đã có Công văn số 8096/UBND-VP kiến nghị Bộ Giao thông vận tải báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét, chấp thuận: (i) Cho phép đầu tư dự án Cải tạo, mở rộng Quốc lộ 56 đoạn qua tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu trong giai đoạn 2021 - 2025 với quy mô tổng chiều dài 32km, mặt cắt ngang 06 làn xe hoàn chỉnh, bằng nguồn vốn ngân sách Trung ương hỗ trợ cho tỉnh; (ii) Ủy quyền cho tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu là cơ quan quyết định đầu tư dự án Cải tạo, mở rộng Quốc lộ 56 đoạn qua tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu theo đúng quy định.

Ngày 30/9/2021, Bộ Giao thông vận tải đã có Công văn số 10244/BGTVT-KHĐT kiến nghị Thủ tướng Chính phủ xem xét giao UBND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu quyết định đầu tư, mở rộng tuyến Quốc lộ 56 theo quy hoạch, sử dụng nguồn vốn ngân sách Trung ương hỗ trợ cho tỉnh.

Ngày 19/4/2022, UBND tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu đã có Công văn số 4543/UBND-VP kiến nghị Thủ tướng Chính phủ chấp thuận kiến nghị của Bộ Giao thông vận tải tại Công văn số 10244/BGTVT-KHĐT ngày 30/9/2021.

Tuy nhiên, theo quy định tại Khoản 9 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước “*Không được dùng ngân sách của cấp này để chi cho nhiệm vụ của cấp khác ...*”, do đó, Thủ tướng Chính phủ chưa có quyết định về việc giao UBND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu quyết định đầu tư dự án Cải tạo, mở rộng Quốc lộ 56 đoạn qua tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu.

Nhằm phát huy tính tự chủ, giao quyền chủ động cho các địa phương trong việc đầu tư hạ tầng giao thông đường bộ trên địa bàn để phát triển kinh tế - xã hội của địa phương, UBND tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu kiến nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét, báo cáo cấp có thẩm quyền giao cho địa phương làm cơ quan chủ quản đầu tư các dự án quốc lộ, cao tốc đi qua địa phương mình; đồng thời cho phép các địa phương cân đối một phần nguồn vốn của địa phương cùng với nguồn vốn của Trung ương thực hiện dự án.

3. Về việc giao UBND cấp tỉnh của một trong các địa phương có dự án đi qua làm cơ quan chủ quản thực hiện dự án giao thông đường bộ qua nhiều địa phương và cho phép HĐND tỉnh các 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

Thực tế hiện nay đã có một số dự án giao thông đường bộ qua nhiều địa phương được giao UBND cấp tỉnh của một trong các địa phương có dự án đi qua làm cơ quan chủ quản thực hiện dự án. UBND tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu kiến nghị

Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét, báo cáo cấp có thẩm quyền giao UBND cấp tỉnh của một trong các địa phương có dự án đi qua làm cơ quan chủ quản thực hiện dự án và cho phép HĐND tỉnh các tỉnh có dự án đi qua thông nhất việc sử dụng ngân sách địa phương này hỗ trợ địa phương khác để đầu tư dự án.

4. Về việc tách riêng việc bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, giải phóng mặt bằng thành dự án độc lập

Tại Điều 92 dự thảo Luật Đất đai (sửa đổi) quy định về việc tách nội dung bồi thường, hỗ trợ, tái định cư thành tiểu dự án riêng và trách nhiệm tổ chức thu hồi đất, bồi thường, hỗ trợ, tái định cư đối với dự án đầu tư: “*Trường hợp dự án bồi thường, hỗ trợ, tái định cư được tách ra thành dự án độc lập theo quy định của pháp luật về đầu tư công thì việc thu hồi đất, bồi thường, hỗ trợ, tái định cư được thực hiện theo quy định tại Luật này.*”.

Tuy nhiên, theo quy định tại Khoản 1 Điều 5 Luật Đầu tư công: “*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.*”.

Như vậy, việc tách công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, giải phóng mặt bằng thành dự án độc lập theo quy định của Luật Đầu tư công chỉ áp dụng đối với trường hợp dự án đầu tư công (dự án quan trọng quốc gia hoặc dự án nhóm A) có yêu cầu thu hồi đất, không áp dụng đối với trường hợp thu hồi đất để thực hiện dự án đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ theo hình thức đối tác công tư.

Liên quan đến nội dung này, ngày 21/3/2023, UBND tỉnh đã có Công văn số 2992/UBND-VP đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư hướng dẫn về việc xác lập dự án đầu tư, bố trí vốn đầu tư công thực hiện công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư tạo đất sạch để tổ chức đấu giá; ngày 24/5/2023, Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã có Công văn số 3907/BKHĐT-KTĐPLT hướng dẫn như sau:

“Theo quy định tại Khoản 1 Điều 5 Luật Đầu tư công, 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 tỉnh xem xét, quyết định theo thẩm quyền. Việc tách riêng dự án dự án độc lập được thực hiện khi phê duyệt chủ trương đầu tư dự án quan trọng quốc gia, dự án nhóm A.”

Như vậy, việc tách công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, giải phóng mặt bằng thành dự án độc lập theo quy định của Luật Đầu tư công chỉ áp dụng đối với trường hợp dự án đầu tư công (dự án quan trọng quốc gia hoặc dự án nhóm A) có yêu cầu thu hồi đất. Luật Đầu tư công không quy định về trình tự lập, thẩm

định, phê duyệt dự án thực hiện công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư tạo đất sạch để tổ chức đấu giá.

Hiện nay, việc tách công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, giải phóng mặt bằng đã được nghiên cứu, đề xuất đưa vào dự thảo Luật Đất đai (sửa đổi). Đề nghị UBND tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu nghiên cứu, triển khai sau khi Luật Đất đai (sửa đổi) được thông qua.”.

Do vậy, UBND tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu kiến nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư quan tâm, báo cáo cấp có thẩm quyền bổ sung nội dung này vào dự thảo Luật Đất đai (sửa đổi).

Trên đây là ý kiến đề xuất áp dụng các cơ chế chính sách đặc thù để tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan tới đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ của UBND tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu, kính gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư tổng hợp, báo cáo cấp có thẩm quyền theo quy định./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Chủ tịch và các PCT UBND tỉnh;
- Các Sở: KH&ĐT, GTVT, TC;
- Lưu: VT, KTN

KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH



Nguyễn Công Vinh

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI **CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 8003 /BGTVT-KHĐT

Hà Nội, ngày 25 tháng 07 năm 2023

V/v đề xuất các dự án giao thông đường bộ áp dụng cơ chế chính sách tháo gỡ khó khăn, vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Phúc đáp văn bản số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về việc rà soát, đề xuất các dự án giao thông đường bộ áp dụng cơ chế chính sách tháo gỡ khó khăn, vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan, Bộ GTVT đã có văn bản số 7982/BGTVT-KHĐT ngày 25/7/2023 gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư danh mục các dự án do Bộ GTVT quản lý và các dự án đang phối hợp với các địa phương thực hiện công tác chuẩn bị đầu tư kiến nghị được áp dụng cơ chế chính sách đặc thù.

Để có thêm thông tin liên quan, Bộ GTVT đã có văn bản đề nghị Sở GTVT các địa phương tổng hợp danh sách các dự án đề xuất áp dụng chính sách tháo gỡ khó khăn, vướng mắc để tổng hợp; đến nay, trên cơ sở ý kiến của 35 Sở GTVT các tỉnh, thành phố, Bộ GTVT gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư danh mục các dự án các địa phương kiến nghị áp dụng cơ chế đặc thù theo phụ lục kèm theo đề Bộ Kế hoạch và Đầu tư tham khảo trong quá trình tổng hợp, báo cáo cấp có thẩm quyền theo quy định.

Đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư tổng hợp, rà soát báo cáo cấp có thẩm quyền theo quy định./.


Nơi nhận:

- Như trên;
- Bộ trưởng (để b/c);
- Vụ trưởng (để b/c);
- Lưu: VT, KHĐT VIETNV.

TL. BỘ TRƯỞNG
KT. VỤ TRƯỞNG VỤ KHĐT
PHÓ VỤ TRƯỞNG



Lưu Quang Thìn


PHỤ LỤC
DANH SÁCH CÁC DỰ ÁN CÓ NHU CẦU ÁP DỤNG CƠ CHẾ ĐẶC THÙ
(Kèm theo Văn bản số 80/SGTVT-KHĐT ngày 25 tháng 07 năm 2023 của Bộ GTVT)

TT	Tên dự án	Sở GTVT đề xuất	Văn bản đề xuất
I	Cơ chế điều chỉnh tỷ lệ nguồn vốn NSNN tham gia an PPP		
1	Dự án đường Vành đai 4, TP Hồ Chí Minh đoạn qua tỉnh Đồng Nai (giai đoạn I)	Đồng Nai	7314/UBND-KTN ngày 20/7/2023
2	Dự án đường Vành đai 4, TP Hồ Chí Minh đoạn qua tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu (giai đoạn I)	Bà Rịa - Vũng Tàu	3327/SGTVT-KHTC ngày 19/7/2023
3	Đầu tư mở rộng đường cao tốc Hòa Lạc - Hòa Bình.	Hòa Bình	2124/SGTVT-KHTC ngày 21/7/2023
4	Đường cao tốc Quảng Ngãi - Kon Tum	Kon Tum	2204/UBND-HTKT ngày 13/7/2023
5	Dự án đường cao tốc Tân Phú - Bảo Lộc	Lâm Đồng	977/SGTVT-KH ngày 21/7/2023
6	Dự án đường cao tốc Bảo Lộc - Liên Khương		
7	Dự án vành đai 4, TP Hồ Chí Minh đoạn qua Long An	Long An	3409/SGTVT-QLCL ngày 20/7/2023
8	Dự án cao tốc Quảng Ngãi - Kon Tum	Quảng Ngãi	3358/UBND-KTN ngày 18/7/2023
9	Dự án đường bộ cao tốc Cam Lộ - Lao Bảo	Quảng Trị	1485/SGTVT-KHTC ngày 19/7/2023
II	Cơ chế sử dụng vốn NSNN đầu tư quốc lộ, cao tốc		
1	Dự án phát triển mạng lưới giao thông vùng ĐBSCL thích ứng với biến đổi khí hậu – Dự án 1 (Nâng cấp, mở rộng QL 61C, 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).	Cần Thơ	2144/SGTVT-TTQL&ĐT ngày 20/7/2023
2	Dự án Nâng cấp, mở rộng tuyến đường Quốc lộ 14G	Đà Nẵng	3155/SGTVT-KH ngày 19/7/2023
3	Dự án đường Vành đai 3, TP Hồ Chí Minh đoạn qua tỉnh Đồng Nai	Đồng Nai	7314/UBND-KTN ngày 20/7/2023
4	Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Ninh Bình – Hải Phòng (đoạn từ đường cao tốc Hà Nội – Hải Phòng đến đường bộ ven biển)	Hải Phòng	2865/SGTVT-QLCL ngày 18/7/2023
5	Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng, đoạn qua tỉnh Ninh Bình	Ninh Bình	1556/SGTVT-QLXD ngày 19/7/2023

TT	Tên dự án	Sở GTVT đề xuất	Văn bản đề xuất
6	Dự án TP4 thuộc Dự án đường cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng giai đoạn 1	Sóc Trăng	1804/SGTVT-XD ngày 12/7/2023
7	Dự án cao tốc Hòa Bình - Mộc Châu đoạn qua tỉnh Sơn La	Sơn La	305/BC-UBND ngày 12/7/2023
8	Dự án đầu tư xây dựng quốc lộ 39, đoạn chính tuyến tránh thị trấn Đông Hưng tại phía Tây (nối quốc lộ 10 với quốc lộ 39)	Thái Bình	1365/SGTVT-KHTC ngày 19/7/2023
9	Dự án Mở rộng QL.2 đoạn từ Km19+425 – Km26+575 (từ đường trục trung tâm KĐT mới Mê Linh đến Vĩnh Yên)	Vĩnh Phúc	2439/SGTVT-QLKCHTGT ngày 20/7/2023
10	Dự án mở rộng quốc lộ 2C đoạn từ cầu Vĩnh Thịnh đến nút gia IC.5		
III	Cơ chế sử dụng ngân sách địa phương đầu tư công trình đường bộ liên vùng		
1	Dự án 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	Bắc Giang	207/UBND-KTN ngày 19/7/2023
2	Dự án tuyến đường thành phố Bắc Kạn - Hồ Ba Bể kết nối sang Na Hang, Tuyên Quang	Bắc Kạn	1107/SGTVT-QLCLCTGT ngày 20/7/2023
3	Dự án cầu Kênh Vàng nối Bắc Ninh - Hải Dương	Hải Dương	1719/SGTVT-P2 ngày 19/7/2023
4	Dự án đầu tư xây dựng cầu Sa Cao và đường hai đầu cầu nối hai tỉnh Thái Bình - Nam Định	Thái Bình	1365/SGTVT-KHTC 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 đầu cầu tỉnh Thái Bình		
6	Dự án cầu Hải Lựu, Xây dựng cầu Như Thụy qua sông Lô kết nối hai tỉnh Vĩnh Phúc và Phú Thọ	Vĩnh Phúc	2439/SGTVT-QLKCHTGT ngày 20/7/2023

ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH BÀ RỊA – VŨNG TÀU
SỞ GIAO THÔNG VẬN TẢI

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

Số: 3327 /SGTVT-KHTC

Bà Rịa - Vũng Tàu, ngày 19 tháng 07 năm 2023

V/v đề xuất các dự án giao thông
đường bộ áp dụng cơ chế chính
sách tháo gỡ vướng mắc quy định
tại một số Luật liên quan

Kính gửi: Bộ Giao thông vận tải.

Thực hiện Công văn số 7687/BGTVT-KHĐT ngày 17/7/2023 của Bộ Giao thông vận tải về việc đề xuất các dự án giao thông đường bộ áp dụng cơ chế chính sách tháo gỡ khó khăn, vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan, Sở Giao thông vận tải tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu đề xuất một số nội dung liên quan như sau:

1. Đối với dự án giao thông đường bộ được đầu tư theo hình thức đối tác công tư PPP

1.1. Về tỷ lệ vốn nhà nước trong dự án PPP

Hiện nay, tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu được Thủ tướng Chính phủ giao làm cơ quan có thẩm quyền thực hiện Dự án Đường Vành đai IV thành phố Hồ Chí Minh đoạn qua tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu theo hình thức đối tác công tư (PPP) tại văn bản số 1263/TTg-CN ngày 29/9/2021. Ban QLDA giao thông khu vực cảng Cái Mép – Thị Vải (chủ đầu tư) đã hoàn thành Báo cáo Nghiên cứu tiền khả thi dự án và trình Sở Kế hoạch và Đầu tư thẩm định tại Tờ trình số 1097/TTr-BQLDA ngày 24/11/2022. UBND tỉnh đã thành lập Hội đồng thẩm định Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án Đường vành đai 4 thành phố Hồ Chí Minh, đoạn đi qua tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu tại Quyết định số 1371/QĐ-UBND ngày 09/6/2023.

Đường Vành đai 4 thành phố Hồ Chí Minh đoạn qua địa bàn tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu có chiều dài tuyến là 18,17 km với bề rộng mặt cắt ngang theo quy hoạch là 8 làn xe (74,5m). Hiện tỉnh đang đề xuất quy mô thực hiện đầu tư giai đoạn 1: Tổ chức đền bù, giải phóng mặt bằng toàn bộ dự án với bề rộng 74,5m; đầu tư 4 làn xe cao tốc 27,0m và đường gom/đường song hành tại các các vị trí có dân cư.

Sơ bộ Tổng mức đầu tư (giai đoạn 1) khoảng 7.772 tỷ đồng, trong đó: Chi phí bồi thường, hỗ trợ và TĐC khoảng 2.819 tỷ đồng; Chi phí xây dựng, thiết bị và chi phí khác khoảng 4.953 tỷ đồng. Dự kiến bố trí nguồn vốn ngân sách của địa phương cho công tác đền bù GPMB khoảng 2.819 tỷ đồng (chiếm 36,3% TMĐT), vốn của nhà đầu tư khoảng 4.953 tỷ đồng (chiếm 63,7% TMĐT), thời gian thu hồi vốn dự kiến 25,6 năm.

- Tại khoản 2 Điều 69 Luật PPP quy định: “Tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP (Hỗ trợ xây dựng công trình, hệ thống cơ sở hạ tầng thuộc dự án

PPP; 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”.

Tuy nhiên 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. Để đảm bảo tỷ lệ theo quy định tại khoản 2 Điều 69 Luật PPP thì phải tăng vốn nhà đầu tư PPP, làm thời gian thu hồi vốn dài, thiếu hấp dẫn nhà đầu tư trong triển khai các dự án PPP. Do đó, việc điều chỉnh tăng tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP trên 50% là phù hợp tình hình thực tế hiện nay.

Kính đề nghị Bộ Giao thông vận tải kiến nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét báo cáo cơ quan có thẩm quyền cho phép 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.

1.2. Về chính sách tách dự án Bồi thường GPMB, hỗ trợ, tái định cư thuộc dự án PPP

Trong quá trình triển khai đầu tư các dự án giao thông đường bộ, chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng dự án thường biến động tăng so với dự kiến làm tăng tổng mức đầu tư dự án, nên phải thực hiện điều chỉnh dự án làm ảnh hưởng đến tiến độ và hiệu quả đầu tư dự án. Do vậy, việc tách công tác bồi thường GPMB, hỗ trợ, tái định cư thuộc dự án PPP thành dự án độc lập do Nhà nước triển khai thực hiện bằng nguồn vốn ngân sách sẽ khắc phục tình trạng làm tăng tổng mức đầu tư dự án. Cơ chế này hiện nay được tỉnh Bình Dương áp dụng cho dự án đường vành đai 4 thành phố Hồ Chí Minh đoạn qua địa bàn tỉnh Bình Dương được HĐND tỉnh Bình Dương thông qua tại Nghị quyết số 09/NQ-HĐND ngày 15/9/2023.

Kính đề nghị Bộ Giao thông vận tải tỉnh kiến nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét báo cáo cơ quan có thẩm quyền cho phép thực hiện chính sách tách dự án Bồi thường, hỗ trợ, tái định cư thuộc dự án PPP thành dự án độc lập do Nhà nước triển khai thực hiện bằng nguồn vốn ngân sách (*dự án xây dựng hạ tầng giao thông phù hợp với các trường hợp Nhà nước thu hồi đất theo quy định tại Điều 62 Luật Đất đai*), nhằm hấp dẫn nhà đầu tư PPP tham gia dự án, tạo thuận lợi trong quá trình thực hiện dự án PPP.

1.3. Về nguồn vốn hỗ trợ của trung ương trong dự án PPP

Ngoài phần kinh phí của nhà nước cho công tác bồi thường GPMB, phần vốn nhà nước hỗ trợ cho công trình được quy định tại Điều 70 Luật Đầu tư PPP. Tại Thông báo số 149/TB-VPCP ngày 04 tháng 6 năm 2021 của Văn phòng Chính phủ thông báo Kết luận của Phó Thủ tướng Thường trực Trương Hòa Bình tại cuộc họp về triển khai các dự án thành phần trên tuyến Vành đai 3, Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh, Thủ tướng Chính phủ đã có chỉ đạo phần vốn tham gia của nhà nước trong dự án sử dụng kết hợp ngân sách trung ương và ngân sách địa phương. Tại Thông báo số 122/TB-VPCP ngày 25/5/2021 về việc thông báo Kết luận của Thủ tướng Chính phủ Phạm Minh Chính tại buổi làm việc với lãnh đạo

thành phố Hồ Chí Minh, Thủ tướng Chính phủ có chỉ đạo các địa phương có trách nhiệm cân đối toàn bộ chi phí giải phóng mặt bằng; ngân sách trung ương hỗ trợ một phần vốn tham gia của nhà nước cho công tác xây lắp theo quy định của Luật Đầu tư PPP.

Hiện nay, dự án đường vành đai 4 thành phố Hồ Chí Minh đoạn qua địa bàn tỉnh, ngoài phần kinh phí của địa phương cho công tác di dời GPMB, phần tỷ lệ vốn nhà nước của trung ương hỗ trợ xây dựng công trình theo Luật PPP và chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ chưa được xác định. Điều đó dẫn đến tình trạng các địa phương trong quá trình xây dựng Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án để trình cấp thẩm quyền phê duyệt chủ trương đầu tư không thể xác định có hay không nguồn vốn hỗ trợ của trung ương và mức hỗ trợ là bao nhiêu cho dự án làm cơ sở tính toán phương án tài chính để trình cấp có thẩm quyền phê duyệt chủ trương đầu tư dự án.

Trên cơ sở đó, kính đề nghị Bộ Giao thông vận tải kiến nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét bố trí nguồn vốn hỗ trợ của trung ương cho dự án đường vành đai 4 thành phố Hồ Chí Minh đoạn qua địa bàn tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu.

2. Đối với việc giao cho địa phương làm cơ quan chủ quản đầu tư các dự án quốc lộ, cao tốc đi qua địa phương mình

Tuyến đường Quốc lộ 56 đoạn qua tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu có tổng chiều dài 32,3km, điểm đầu giáp ranh tỉnh Đồng Nai (km18+020) và điểm cuối tại thành phố Bà Rịa (km50+320) với quy mô mặt cắt ngang chủ yếu gồm 2 loại nền đường: 9m và 16m. Hiện nay, Dự án đầu tư xây dựng quốc lộ 56 – tuyến tránh thị xã Bà Rịa (nay là thành phố Bà Rịa) bằng nguồn vốn của ngân sách trung ương và địa phương do Bộ Giao thông vận tải quyết định đầu tư có chiều dài 12,187Km, điểm đầu tại vòng xoay QL56 (tại Km45+318 QL56) và điểm cuối tại QL51 (ngã ba giao với đường Láng Cát - Long Sơn tại Km56+975 trên tuyến Quốc lộ 51). Công trình được khởi công năm 2012 và hoàn thành đưa vào khai thác năm 2022 kết nối khu vực Long Sơn, Cái Mép với quốc lộ 56 đi qua huyện Châu Đức ra quốc lộ 1 kết nối với tỉnh Đồng Nai và các tỉnh Nam Trung bộ, Tây nguyên.

Cùng với việc đưa tuyến quốc lộ 56 – tuyến tránh thị xã Bà Rịa đi vào khai thác và sự phát triển nhanh các khu công nghiệp, cụm công nghiệp, phát triển nông nghiệp trên địa bàn huyện Châu Đức và thành phố Bà Rịa, số lượng các phương tiện lưu thông phục vụ nhu cầu vận chuyển hàng hóa, vật liệu xây dựng, san lấp mặt bằng trên tuyến đường Quốc lộ 56 tăng cao nên thực tế nhiều đoạn tuyến đã có dấu hiệu quá tải, không đảm bảo nhu cầu khai thác và tiềm ẩn nguy cơ mất an toàn giao thông. Do đó, việc đầu tư mở rộng đoạn tuyến Quốc lộ 56 còn lại là rất cần thiết và cấp bách nhằm đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh. Tuy nhiên, hiện nay Bộ GTVT đang tập trung đầu tư các tuyến cao tốc chưa bố trí kế hoạch đầu tư công trung hạn 2021-2025 của Bộ Giao thông Vận tải để đầu tư dự án cải tạo, mở rộng Quốc lộ 56 đoạn qua địa bàn tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu.

Do đó, trong quá trình xây dựng kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025, UBND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu đã đề xuất nhu cầu và dự kiến bố trí

10 tỷ đồng để đầu tư dự án Cải tạo, mở rộng Quốc lộ 56 đoạn qua địa bàn tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu bằng nguồn vốn ngân sách Trung ương hỗ trợ có mục tiêu (Theo kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025 tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu đã được Thủ tướng Chính phủ giao tại Quyết định số 1535/QĐ-TTg và 59/QĐ-TTg ngày 15/9/2021, trong đó đối với số vốn ngân sách Trung ương (Vốn trong nước) trên địa bàn tỉnh còn lại 10,0 tỷ đồng chưa được Thủ tướng Chính phủ giao danh mục cụ thể).

Ngày 06/7/2021, Ủy ban nhân dân tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu có Công văn số 8096/UBND-VP kiến nghị Bộ Giao thông vận tải báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét, chấp thuận: (i) Cho phép đầu tư dự án Cải tạo, mở rộng Quốc lộ 56 đoạn qua tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu trong giai đoạn 2021 - 2025 với quy mô tổng chiều dài 32 km, mặt cắt ngang 06 làn xe hoàn chỉnh, bằng nguồn vốn ngân sách Trung ương hỗ trợ cho tỉnh; và (ii) Ủy quyền cho tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu là cơ quan quyết định đầu tư dự án Cải tạo, mở rộng Quốc lộ 56 đoạn qua tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu theo đúng quy định.

Ngày 30/9/2021 Bộ Giao thông vận tải có Công văn số 10244/BGTVT-KHĐT kiến nghị Thủ tướng Chính phủ xem xét giao Ủy ban nhân dân tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu quyết định đầu tư, mở rộng tuyến Quốc lộ 56 theo quy hoạch, sử dụng nguồn vốn ngân sách Trung ương hỗ trợ cho tỉnh. Ngày 19/4/2022, Ủy ban nhân dân tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu có Công văn số 4543/UBND-VP kiến nghị Thủ tướng Chính phủ chấp thuận kiến nghị của Bộ Giao thông vận tải tại Công văn số 10244/BGTVT-KHĐT ngày 30/9/2021.

Tuy nhiên, theo quy định tại khoản 9 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước “*Không được dùng ngân sách của cấp này để chi cho nhiệm vụ của cấp khác ...*”, do đó, Thủ tướng Chính phủ chưa có quyết định về việc giao Ủy ban nhân dân tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu quyết định đầu tư dự án Cải tạo, mở rộng Quốc lộ 56 đoạn qua tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu.

Liên quan đến việc giao cho địa phương làm cơ quan chủ quản đầu tư các dự án quốc lộ, cao tốc đi qua địa phương mình, hiện Thủ tướng Chính phủ giao cho UBND tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu làm cơ quan chủ quản thực hiện Dự án hành phần 3 đường cao tốc Biên Hòa – Vũng Tàu thuộc Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội và làm cơ quan thẩm quyền thực hiện dự án đường vành đai 4 thành phố Hồ Chí Minh đoạn qua địa bàn tỉnh theo phương thức PPP.

Do đó, nhằm tiếp tục phát huy tính tự chủ, giao quyền chủ động cho các địa phương trong việc đầu tư hạ tầng giao thông đường bộ trên địa bàn để phát triển kinh tế - xã hội của địa phương, kính đề nghị Bộ Giao thông vận tải kiến nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét báo cáo cấp có thẩm quyền giao cho địa phương làm cơ quan chủ quản đầu tư các dự án quốc lộ, cao tốc đi qua địa phương mình. Đồng thời cho phép các địa phương cân đối một phần nguồn vốn của địa phương cùng với nguồn vốn của trung ương thực hiện dự án.

3. Dự án giao thông đường bộ qua nhiều địa phương đề nghị giao UBND cấp tỉnh của một trong các địa phương có dự án đi qua làm cơ quan chủ quản thực hiện dự án và cho phép HĐND tỉnh các 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

Tùy theo tình hình phát triển kinh tế xã hội của các địa phương mà nhu cầu đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông qua các địa phương có nhưng mục tiêu định hướng và kế hoạch đầu tư cũng khác nhau. Điển hình là Dự án Cầu Phước An là dự án giao thông đường bộ kết nối đường liên cảng Cái Mép – Thị Vải tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu qua địa bàn huyện Nhơn Trạch, tỉnh Đồng Nai với đường cao tốc Bến Lức - Long Thành do tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu đầu tư. Đây là tuyến giao thông có vai trò vô cùng quan trọng đối với tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu để nâng cao hiệu quả khai thác hệ thống cảng Cái Mép – Thị Vải và kết nối với tỉnh Đồng Nai, thành phố Hồ Chí Minh và khu vực Tây Nam bộ.

Dự án có tổng chiều dài khoảng 4.378,34m, trong đó phần cầu dài 3.514m; đường dẫn bên phía tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu dài 247m, đường dẫn kết nối với đường xuống cảng Phước An thuộc địa phận tỉnh Đồng Nai dài khoảng 617,34m và hoàn chỉnh phạm vi nút giao với đường vào cảng Phước An do tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu đầu tư bằng nguồn vốn của trung ương và nguồn vốn ngân sách tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu. Do đó, trong trường hợp cần thiết, dự án giao thông đường bộ qua nhiều địa phương có thể giao UBND cấp tỉnh của một trong các địa phương có dự án đi qua làm cơ quan chủ quản thực hiện dự án và cho phép HĐND tỉnh các 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 nhằm đáp ứng nhu cầu phát triển của từng địa phương có dự án đi qua.

Tuy nhiên để công tác triển khai đầu tư được thuận lợi, Hội đồng nhân dân, UBND tỉnh của các địa phương không làm cơ quan chủ quản thực hiện dự án phải có trách nhiệm phối hợp thực hiện các thủ tục liên quan đến thủ tục quy hoạch, kế hoạch sử dụng đất, chuyển mục đích đất rừng, đất trồng lúa và hỗ trợ công tác bồi thường GPMB dự án trong phạm vi hành chính của địa phương theo đúng thẩm quyền thì dự án mới được thực hiện đồng bộ.

Kính đề nghị Bộ Giao thông vận tải kiến nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét báo cáo cấp có thẩm quyền cho phép thực hiện thêm cơ chế giao UBND cấp tỉnh của một trong các địa phương có dự án đi qua làm cơ quan chủ quản thực hiện dự án và cho phép HĐND tỉnh các 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.

4. Các đề xuất, kiến nghị khác

Theo khoản 2b và khoản 4 Điều 12 Luật PPP về thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư dự án PPP, Thủ tướng Chính phủ quyết định chủ trương đầu tư dự án PPP:

“b) Dự án sử dụng vốn ngân sách trung ương do Bộ, cơ quan trung ương quản lý, có tổng mức đầu tư tương đương dự án nhóm A theo quy định của pháp luật về đầu tư công, dự án sử dụng vốn vay ODA và vốn vay ưu đãi của nhà tài trợ nước ngoài”.

Như vậy, trong trường hợp Dự án đầu tư đường vành đai 4 thành phố Hồ Chí Minh đoạn qua địa bàn tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu (thuộc trách nhiệm của Bộ GTVT) đã được Thủ tướng Chính phủ giao cho Ủy ban nhân dân tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu làm cơ quan có thẩm quyền triển khai thực hiện đoạn Phú Mỹ - Bàu Cạn, chiều dài khoảng 18,3km và dự án có phần hỗ trợ kinh phí của trung ương thì thẩm quyền phê duyệt chủ trương đầu tư dự án là Thủ tướng Chính phủ hay Hội đồng nhân dân tỉnh theo khoản 4 Điều 12 Luật PPP.


Kính đề nghị Bộ Giao thông vận tải kiến nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét hướng dẫn về thẩm quyền phê duyệt chủ trương đầu tư dự án đường vành đai 4 thành phố Hồ Chí Minh đoạn qua địa bàn tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu.

Trên đây là nội dung 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 của Sở Giao thông vận tải tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu, kính đề nghị Bộ Giao thông vận tải tổng hợp, xử lý theo thẩm quyền./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Ban Giám đốc Sở;
- Lưu VT, KHTC.

GIÁM ĐỐC



Trần Thượng Chí

Số: 76 /TTr-UBND

Bình Phước, ngày 04 tháng 8 năm 2023

TỜ TRÌNH

**Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án đầu tư
Xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông)
- Chơn Thành (Bình Phước) theo phương thức đối tác công tư**

Kính gửi:

- Chính phủ;
- Bộ Kế hoạch và Đầu tư;
- Bộ Tài chính.

Căn cứ Luật Đầu tư công ngày 13 tháng 6 năm 2019;

Căn cứ Luật Đầu tư ngày 17 tháng 6 năm 2020;

Căn cứ Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư ngày 18 tháng 6 năm 2020;

Căn cứ Nghị quyết số 16/2021/QH15 ngày 27 tháng 7 năm 2021 của Quốc hội về Kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội 5 năm 2021 - 2025;

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

Căn cứ Nghị quyết số 24-NQ/TW ngày 07 tháng 10 năm 2022 của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng Đông Nam Bộ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;

Căn cứ Nghị định số 28/2021/NĐ-CP ngày 26 tháng 3 năm 2021 của Chính phủ quy định về cơ chế tài chính dự án đầu tư theo phương thức đối tác công tư;

Căn cứ Nghị định số 35/2021/NĐ-CP ngày 29 tháng 3 năm 2021 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư;

Căn cứ Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01 tháng 9 năm 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;

Căn cứ Công văn số 658/TTg-CN ngày 22 tháng 7 năm 2022 của Thủ tướng Chính phủ về cơ quan có thẩm quyền thực hiện dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước);

Căn cứ Thông báo số 93/TB-VPCP ngày 31 tháng 3 năm 2022 của Văn



phòng Chính phủ về kết luận của Thủ tướng Chính phủ Phạm Minh Chính tại buổi làm việc với Ban Thường vụ Tỉnh ủy Bình Phước;

Căn cứ Thông báo số 166/TB-VPCP ngày 06 tháng 6 năm 2022 của Văn phòng Chính phủ về kết luận của Thủ tướng Chính phủ Phạm Minh Chính tại buổi làm việc về dự án đường cao tốc Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước);

Căn cứ Thông báo số 203/TB-VPCP ngày 12 tháng 7 năm 2022 của Văn phòng Chính phủ về kết luận của Phó Thủ tướng Chính phủ Lê Văn Thành tại cuộc họp về triển khai thực hiện dự án đường cao tốc Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước);

Căn cứ Thông báo số 94/TB-VPCP ngày 24 tháng 3 năm 2023 của Văn phòng Chính phủ về kết luận của Thường trực Chính phủ về dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước) và dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Ninh Bình - Nam Định - Thái Bình;

Căn cứ Công văn số 5060/BGTVT-ĐICT ngày 23 tháng 5 năm 2022 của Bộ Giao thông vận tải về việc lập hồ sơ đề xuất chủ trương đầu tư, báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước) theo phương thức PPP;

Căn cứ Công văn số 11012/BGTVT-KHĐT ngày 24 tháng 10 năm 2022 của Bộ Giao thông vận tải về điều chỉnh quy hoạch chi tiết tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa - Chơn Thành;

Theo đề nghị của Sở Kế hoạch và Đầu tư tại Công văn số 1672/SKHĐT-ĐT ngày 04 tháng 8 năm 2023; Tờ trình số 131.1/2023/TTr-VGR-TCB ngày 09 tháng 5 năm 2023 của Liên danh Tập đoàn Vingroup - Công ty CP và Ngân hàng Thương mại Cổ phần Kỹ thương Việt Nam; kết luận tại hội nghị UBND tỉnh, ngày 17/7/2023 (Thông báo số 230/TB-UBND ngày 20 tháng 7 năm 2023 của Ủy ban nhân dân tỉnh).

Tiếp thu ý kiến của Bộ Kế hoạch và Đầu tư tại Công văn số 6026/BKHĐT-GSTĐĐT ngày 29 tháng 7 năm 2023, Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Phước kính trình Chính phủ, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài chính xem xét Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án Đầu tư xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước) theo phương thức đối tác công tư, với các nội dung chính như sau:

1. Tên dự án: Đầu tư xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước) theo phương thức đối tác công tư.

2. Dự án nhóm: Dự án quan trọng Quốc gia.

3. Cấp quyết định chủ trương đầu tư dự án: Quốc hội.

4. Cấp quyết định đầu tư dự án: Thủ tướng Chính phủ.

5. Cơ quan có thẩm quyền: Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Phước

6. Cơ quan thẩm định Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi: Hội đồng thẩm định Nhà nước do Thủ tướng Chính phủ thành lập.

7. Nhà đầu tư đề xuất dự án (Bước lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi): Liên danh Tập đoàn Vingroup - Công ty CP và Ngân hàng Thương mại Cổ phần Kỹ thương Việt Nam.

8. Địa điểm xây dựng: Tỉnh Đắk Nông và tỉnh Bình Phước.

9. Sự cần thiết đầu tư:

Đường Hồ Chí Minh (Quốc lộ 14) là tuyến đường huyết mạch kết nối các tỉnh Tây Nguyên và tỉnh Đắk Nông, tỉnh Bình Phước với Thành phố Hồ Chí Minh cũng như đi đến các tỉnh trong vùng kinh tế trọng điểm phía Nam đã được Bộ Giao thông vận tải đầu tư nâng cấp, mở rộng hoàn thành từ năm 2016 với quy mô mặt đường bê tông nhựa rộng 11m, nền đường rộng 12m đã phát huy hiệu quả đầu tư, tạo điều kiện để phát triển kinh tế - xã hội cho các địa phương; tuy nhiên đến nay với tốc độ tăng trưởng nhanh về lưu lượng phương tiện dẫn đến xuất hiện tình trạng quá tải vào giờ cao điểm, dự báo trong những năm tới tuyến đường sẽ không đáp ứng được nhu cầu giao thông.

Theo quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021, tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn từ Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước) là một phân đoạn của tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Tây. Việc xây dựng tuyến cao tốc đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước) sẽ từng bước hoàn thiện tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Tây, góp phần hình thành một tuyến đường mới phá vỡ thế độc đạo và giảm tải cho đường Hồ Chí Minh (Quốc lộ 14 cũ), với năng lực thông hành lớn, tốc độ cao và an toàn sẽ giảm thời gian và tăng năng lực vận chuyển hàng hóa, hành khách đi đến Thành phố Hồ Chí Minh và các tỉnh Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, cũng như tạo điều kiện thuận lợi kết nối về Sân bay quốc tế Long Thành và cảng Cái Mép - Thị Vải; góp phần tạo sức lan tỏa, động lực phát triển kinh tế - xã hội của khu vực Tây Nguyên, vùng kinh tế trọng điểm phía Nam nói chung, của tỉnh Đắk Nông và tỉnh Bình Phước nói riêng là hết sức cần thiết.

10. Mục tiêu đầu tư:

Đầu tư hoàn thành tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước) sẽ góp phần hình thành trục dọc kết nối vùng Tây Nguyên với vùng Đông Nam Bộ, có năng lực vận tải lớn, an toàn giao thông, tốc độ cao; đáp ứng nhu cầu vận tải; tạo dư địa, động lực phát triển không gian vùng với hệ thống hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội đồng bộ, hiện đại; kết nối các trung tâm kinh tế, chính trị, các khu kinh tế, khu công nghiệp, cảng biển trọng yếu, đặc biệt là các vùng Tây Nguyên và vùng kinh tế trọng điểm, nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế trong bối cảnh hội nhập sâu rộng. Từng bước hoàn thiện kết cấu hạ tầng đồng bộ với các công trình hiện đại, tạo sức lan tỏa cao để thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội và đảm bảo quốc phòng -

an ninh; góp phần thực hiện thắng lợi các mục tiêu, chiến lược phát triển kinh tế - xã hội theo Nghị quyết Đại hội XIII của Đảng.

11. Sơ bộ về phạm vi, quy mô đầu tư:

11.1. Phạm vi đầu tư:

- Điểm đầu: Giao với đường Hồ Chí Minh (Quốc lộ 14) tại Km 1915+900, tỉnh Đắk Nông.

- Điểm cuối: Tại khu vực thị xã Chơn Thành, tỉnh Bình Phước.

- Chiều dài tuyến cao tốc khoảng 128,8km; trong đó: đoạn qua tỉnh Đắk Nông khoảng 27,8km; đoạn qua tỉnh Bình Phước khoảng 101km (đã bao gồm 2km đường dẫn từ nút giao cuối tuyến với cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Thủ Dầu Một - Chơn Thành đến đường Hồ Chí Minh đoạn Chơn Thành - Đức Hòa).

11.2. Quy mô, tiêu chuẩn kỹ thuật:

a) Quy mô:

Theo Quy hoạch mạng lưới đường bộ Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021, tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước) có quy mô là 6 làn xe cao tốc hoàn chỉnh.

Trên cơ sở tính toán, dự báo nhu cầu vận tải, để đảm bảo hiệu quả đầu tư, kiến nghị đầu tư phân kỳ theo quy mô 04 làn xe cao tốc hoàn chỉnh (04 làn xe cao tốc + 2 làn dừng xe khẩn cấp), với bề rộng nền đường là 24,75m; riêng đoạn qua thành phố Đồng Xoài (vành đai 2) nền đường rộng 25,5m (do có bố trí hệ thống điện chiếu sáng ở giữa); giải phóng mặt bằng thực hiện một lần theo quy mô quy hoạch được duyệt.

Theo kết quả tính toán, với quy mô đầu tư giai đoạn phân kỳ như trên có thể đáp ứng đầy đủ các tiêu chí hiện đại, đồng bộ và đáp ứng nhu cầu vận tải đến khoảng năm 2045.

b) Tiêu chuẩn kỹ thuật: Tiêu chuẩn đường cao tốc với tốc độ thiết kế 100 km/h (TCVN 5729 - 2012: đường ô tô cao tốc - yêu cầu thiết kế).

12. Phương án thiết kế sơ bộ:

12.1. Hướng tuyến:

Phù hợp với Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, quy hoạch của các ngành, lĩnh vực và các địa phương liên quan. Trong quá trình lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi, Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Phước đã phối hợp với địa phương nghiên cứu kỹ các phương án hướng tuyến, so sánh để lựa chọn phương án phù hợp, bảo đảm nguyên tắc hạn chế tối đa khối lượng giải phóng mặt bằng, các khu tập trung đông dân cư, các khu di tích, rừng đặc dụng, rừng phòng hộ...; kết nối thuận lợi với các khu, cụm công nghiệp, các vùng trọng điểm về du lịch, các trung tâm logistics... tạo điều kiện thuận lợi để phát triển không gian đô thị, thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội cho

các địa phương; đồng thời kiến nghị điều chỉnh hướng tuyến trên địa bàn tỉnh Bình Phước và đã nhận được sự ủng hộ của Phó Thủ tướng Chính phủ Lê Văn Thành và Bộ Giao thông vận tải¹.

12.2. Trắc dọc: Tuân thủ tiêu chuẩn kỹ thuật đường bộ cao tốc giai đoạn hoàn chỉnh, bảo đảm tần suất thiết kế và các vị trí khống chế.

12.3. Trắc ngang: Giai đoạn phân kỳ đầu tư với quy mô mặt cắt ngang 04 làn xe cao tốc hoàn chỉnh (04 làn xe cao tốc + 2 làn dừng xe khẩn cấp), với bề rộng nền đường là 24,75m; riêng đoạn qua thành phố Đồng Xoài (vành đai 2) nền đường rộng 25,5m (do có bố trí hệ thống điện chiếu sáng ở giữa); giai đoạn hoàn thiện sẽ đầu tư mở rộng phù hợp với quy mô quy hoạch đã được duyệt.

12.4. Nền đường, mặt đường: Nền đường đảm bảo các yêu cầu kỹ thuật của dự án; xử lý nền đất yếu đảm bảo ổn định nền đường; bố trí các công trình phòng hộ (tường chắn, gia cố mái ta luy...) để đảm bảo an toàn khai thác đối với các đoạn đào sâu, đắp cao. Mặt đường cấp cao A1, đáp ứng các yêu cầu theo tiêu chuẩn thiết kế đường bộ cao tốc.

12.5. Nút giao, đường ngang, đường kết nối: Xây dựng các nút giao liên thông, trực thông, hầm chui dân sinh bảo đảm kết nối thuận lợi, khai thác an toàn, tận dụng tối đa khi mở rộng theo quy mô quy hoạch. Xem xét đầu tư một số đoạn tuyến kết nối nhằm nâng cao hiệu quả khai thác tuyến đường bộ cao tốc. Trong giai đoạn phân kỳ đầu tư 05 nút giao liên thông (tỉnh Đăk Nông có 1 nút giao, tỉnh Bình Phước có 4 nút giao).

12.6. Công trình phòng hộ và an toàn giao thông: Xây dựng hoàn chỉnh theo Tiêu chuẩn kỹ thuật quốc gia QCVN 41: 2019/BGTVT và các quy định hiện hành.

12.7. Đường gom, hầm chui dân sinh: Xây dựng hệ thống đường gom kết hợp với hầm chui dân sinh, đảm bảo kết nối và lưu thông thuận lợi, giảm thiểu chia cắt cộng đồng, ảnh hưởng đời sống dân cư hai bên tuyến.

12.8. Công trình cầu, hầm:

- Công trình cầu: Đầu tư với bề rộng cầu $B_{\text{cầu}} = 24,75\text{m}$ đồng bộ với bề rộng phần đường giai đoạn phân kỳ; giai đoạn hoàn thiện, mở rộng phù hợp với quy mô quy hoạch được duyệt.

- Công trình hầm: Không.

12.9. Hệ thống thu phí, ITS và Trạm dừng nghỉ:

- Hệ thống thu phí: Áp dụng công nghệ thu phí tự động không dừng, có hệ thống giám sát trực tuyến; tổ chức quản lý, vận hành khai thác phù hợp, đảm bảo thống nhất, đồng bộ và tiết kiệm chi phí đầu tư.

- Hệ thống giao thông thông minh: Đầu tư hệ thống giao thông thông minh hiện đại, đảm bảo thuận lợi trong việc kiểm soát, điều khiển giao thông

¹ Thông báo số 203/TB-VPCP ngày 12/7/2022; văn bản số 11012/BGTVT-KHĐT ngày 24/10/2022.

trên toàn tuyến.

- Trạm dừng nghỉ: Quy hoạch các Trạm dừng nghỉ trên tuyến theo đúng tiêu chuẩn, quy định pháp luật để phục vụ khai thác đường bộ cao tốc; phương án đầu tư, vận hành, kinh doanh trạm dừng nghỉ thực hiện theo quy định của pháp luật về đất đai, về đầu tư và pháp luật quản lý, sử dụng tài sản công. Trên tuyến dự kiến bố trí 02 Trạm dừng nghỉ; trong đó:

+ Trên địa bàn tỉnh Đắk Nông: Quy hoạch Trạm dừng nghỉ hai bên đường tại vị trí xã Đắk Sin, huyện Đắk R'Lấp với diện tích mỗi bên khoảng 1ha.

+ Trên địa bàn tỉnh Bình Phước: Quy hoạch Trạm dừng nghỉ hai bên đường tại vị trí gần nút giao ĐT.741B (đường Đồng Phú – Bình Dương) thuộc huyện Đồng Phú, với diện tích mỗi bên khoảng 10ha.

13. Sơ bộ về phương án giải phóng mặt bằng, tái định cư:

13.1. Phạm vi giải phóng mặt bằng: Thực hiện giải phóng mặt bằng một lần theo quy mô mặt cắt ngang đường cao tốc giai đoạn hoàn thiện (06 làn xe cơ giới + 2 làn dừng khẩn cấp); Phạm vi giải phóng mặt bằng từ mép ngoài cùng chân taluy (giai đoạn quy hoạch) với khoảng cách 3 m đối với các đoạn không bố trí đường gom và 1 m đối với các đoạn có bố trí đường gom. Riêng đoạn qua thành phố Đồng Xoài giải phóng mặt bằng theo mặt cắt lộ giới đã quy hoạch là 75 m. Thực hiện cắm mốc lộ giới và giao cho địa phương, các cơ quan quản lý đường bộ quản lý hành lang an toàn đường bộ theo đúng quy định pháp luật.

13.2. Diện tích đất chiếm dụng:

Tổng diện tích đất chiếm dụng sơ bộ khoảng 1.120,42ha (tỉnh Đắk Nông khoảng 257,05 ha; tỉnh Bình Phước khoảng 863,37 ha), trong đó: đất nông nghiệp các loại khoảng 1.060,68ha; đất trồng lúa 2 vụ khoảng 1,58 ha; đất ở khoảng 12,15ha; đất rừng sản xuất khoảng 46,00ha.

Số hộ bị ảnh hưởng khoảng 1.229 hộ.

Diện tích rừng sản xuất cần chuyển đổi mục đích sử dụng: khoảng 46,00ha, thuộc địa phận tỉnh Bình Phước.

Diện tích đất lúa cần chuyển đổi mục đích sử dụng: khoảng 1,58ha, thuộc địa phận tỉnh Đắk Nông.

13.3. Sơ bộ kinh phí giải phóng mặt bằng, tái định cư: khoảng 4.640 tỷ đồng (trong đó: tỉnh Đắk Nông khoảng 635 tỷ đồng, tỉnh Bình Phước khoảng 4.005 tỷ đồng).

13.4. Tổ chức thực hiện:

Bảo đảm tuân thủ quy định của pháp luật và một số nguyên tắc: tập trung, ưu tiên nguồn vốn ngân sách nhà nước để triển khai công tác giải phóng mặt bằng ngay sau khi dự án được phê duyệt chủ trương đầu tư và phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi dự án; ưu tiên giải phóng mặt bằng trước một số hạng mục khó khăn, ảnh hưởng đến tiến độ thực hiện dự án (các khu vực phải xử lý

nền đất yếu, khu vực đông dân cư, xây dựng khu tái định cư, khu vực đồ vật liệu thừa, mỏ vật liệu...).

14. Thời gian thực hiện dự án:

Thời gian chuẩn bị đầu tư và thực hiện dự án từ năm 2022 đến năm 2025.

15. Dự kiến loại hợp đồng dự án PPP: Hợp đồng Xây dựng - Kinh doanh - Chuyển giao (Hợp đồng BOT), có sự tham gia hỗ trợ của ngân sách nhà nước.

16. Sơ bộ tổng mức đầu tư của dự án: 25.540 tỷ đồng

(Bằng chữ: Hai mươi lăm ngàn, năm trăm bốn mươi tỷ đồng).

Trong đó:

- Chi phí bồi thường, hỗ trợ và tái định cư: 4.640 tỷ đồng
(Trên địa bàn tỉnh Bình Phước là 4.005 tỷ đồng và địa bàn tỉnh Đắk Nông là 635 tỷ đồng).
- Chi phí xây dựng và thiết bị: 16.608 tỷ đồng
- Chi phí quản lý dự án, tư vấn và chi phí khác: 996 tỷ đồng
- Chi phí dự phòng: 2.484 tỷ đồng
- Chi phí lãi vay trong thời gian xây dựng: 812 tỷ đồng

17. Sơ bộ phương án tài chính của dự án:

17.1. Đề xuất cơ cấu nguồn vốn:

- Phần vốn nhà nước tham gia thực hiện dự án tối đa 12.770 tỷ đồng, chiếm tỷ lệ tối đa 50%. Trong đó:

+ Tỉnh Bình Phước bố trí 3.000 tỷ đồng, tỉnh Đắk Nông bố trí 1.000 tỷ đồng.

+ Kiến nghị Chính phủ, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài chính bố trí vốn Trung ương hỗ trợ cho dự án: 8.770 tỷ đồng.

- 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%.

17.2. Sử dụng vốn nhà nước trong dự án:

- Phần vốn nhà nước trong dự án ưu tiên chi trả cho kinh phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ tái định cư; phần còn lại hỗ trợ chi phí xây dựng công trình.

- Chi phí chuẩn bị dự án của cơ quan có thẩm quyền theo quy định tại khoản 1 Điều 73 Luật PPP (nếu có) sẽ do nhà đầu tư được lựa chọn chịu trách nhiệm hoàn trả vào ngân sách nhà nước theo quy định của pháp luật.

17.3. Sơ bộ phương án tài chính của dự án:

Phương án tài chính của dự án được tính toán theo quy định pháp luật về PPP, với các thông số chủ yếu như sau:

- Kết quả đếm xe và dự báo nhu cầu vận tải trong tương lai có tính toán phân bổ lưu lượng cho tuyến đường Hồ Chí Minh hiện hữu.

- Dự kiến khung giá, phí sản phẩm, dịch vụ sử dụng đường bộ: theo quy định của Luật PPP, bảo đảm lợi ích của Nhà nước, nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án và người sử dụng dịch vụ, tạo điều kiện để nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án PPP thu hồi vốn và có lợi nhuận. Khung mức giá, phí dịch vụ xác định cụ thể mức giá, phí khởi điểm/km và mức giá, phí cho từng thời kỳ bảo đảm tính đúng, tính đủ và công khai, minh bạch các yếu tố hình thành giá, phí.

- Các chi phí trong giai đoạn khai thác (chi phí bảo dưỡng, sửa chữa thường xuyên; chi phí sửa chữa định kỳ; chi phí thay thế thiết bị; chi phí quản lý, vận hành khai thác công trình dự án...): xác định theo quy định của pháp luật về quản lý, vận hành khai thác công trình và tham khảo dữ liệu chi phí của một số dự án đường bộ cao tốc có quy mô, tính chất tương đồng đã triển khai đầu tư trong cùng khu vực.

- Nguồn vốn: Vốn tham gia của nhà nước bố trí theo tiến độ thực hiện, tiến độ giải ngân dự kiến. Vốn chủ sở hữu và vốn huy động của nhà đầu tư theo quy định của Luật PPP. Theo quy định, phần vốn tham gia của nhà nước không tính trong phương án tài chính để xác định thời gian thu hồi vốn của dự án.

- Vốn vay, vốn chủ sở hữu: Vốn chủ sở hữu tính toán trong phương án tài chính là 15% tổng vốn nhà đầu tư huy động; vốn vay 85% tổng vốn nhà đầu tư huy động. Mức lãi suất vốn vay (10,7%/năm), tỷ suất lợi nhuận vốn chủ sở hữu (11,5%/năm) xác định theo quy định của Luật PPP và quy định pháp luật khác có liên quan².

17.4. Kết quả phân tích hiệu quả tài chính

Kết quả tính toán, phân tích hiệu quả tài chính cho thấy dự án đảm bảo hiệu quả tài chính theo quy định, với các thông số như sau:

- Giá trị hiện tại ròng (NPV): 659,99 tỷ đồng.
- Tỷ suất hoàn vốn nội bộ (IRR): 11,43%.
- Tỷ suất lợi ích – Chi phí (B/C): 1,041.
- Thời gian thu phí hoàn vốn của dự án: 17 năm 3 tháng.

18. Ưu đãi và bảo đảm đầu tư:

18.1. Ưu đãi:

Nhà đầu tư và doanh nghiệp dự án PPP được hưởng các ưu đãi về thuế, tiền sử dụng đất, tiền thuê đất và các ưu đãi khác theo quy định của pháp luật về thuế, đất đai, đầu tư và các quy định khác của pháp luật có liên quan.

18.2. Bảo đảm đầu tư:

Nhà đầu tư và doanh nghiệp dự án PPP được hưởng các bảo đảm đầu tư

² Mức vốn chủ sở hữu, mức vốn vay, mức lãi suất vốn vay, tỷ suất lợi nhuận vốn chủ sở hữu sẽ xác định cụ thể, chính xác trong bước Báo cáo nghiên cứu khả thi và hồ sơ mời thầu lựa chọn nhà đầu tư.

theo quy định của Luật PPP và Luật Đầu tư.

19. Cơ chế chia sẻ phần tăng, giảm doanh thu:

- Cơ chế chia sẻ phần tăng, giảm doanh thu của dự án thực hiện theo quy định tại Điều 82 Luật PPP và Nghị định số 28/2021/NĐ-CP ngày 26/3/2021 của Chính phủ quy định về cơ chế quản lý tài chính dự án đầu tư theo phương thức đối tác công tư.

- Nguồn vốn dự kiến sử dụng để chi trả phần giảm doanh thu: Từ nguồn dự phòng ngân sách Trung ương.

20. Dự kiến phân chia dự án thành phần:

Hình thức, cơ cấu tổ chức quản lý thực hiện dự án của cơ quan có thẩm quyền, nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án trong từng giai đoạn (giải phóng mặt bằng; xây dựng công trình; kinh doanh, vận hành khai thác và bảo trì công trình dự án; bàn giao công trình dự án...) thực hiện tuân thủ quy định của pháp luật về xây dựng, pháp luật về đầu tư theo phương thức PPP, pháp luật về đầu tư công, pháp luật về đất đai và các quy định của pháp luật khác có liên quan. Dự án dự kiến phân chia thành 03 dự án thành phần như sau:

- Dự án thành phần 01: Đầu tư xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây, đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) – Chơn Thành (Bình Phước) theo phương thức PPP. Tổng vốn đầu tư khoảng 20.900 tỷ đồng;

- Dự án thành phần 2: Bồi thường, hỗ trợ và tái định cư cao tốc Gia Nghĩa (Đắk Nông) – Chơn Thành (Bình Phước) đoạn qua tỉnh Đắk Nông có tổng vốn khoảng 635 tỷ đồng, và do UBND tỉnh Đắk Nông tổ chức thực hiện;

- Dự án thành phần 3: Bồi thường, hỗ trợ và tái định cư cao tốc Gia Nghĩa (Đắk Nông) – Chơn Thành (Bình Phước) đoạn qua tỉnh Bình Phước có tổng vốn khoảng 4.005 tỷ đồng, và do UBND tỉnh Bình Phước tổ chức thực hiện.

21. Tổ chức thực hiện:

21.1. Chia dự án thành các dự án thành phần có thể vận hành, khai thác độc lập. Trình tự, thủ tục, thẩm quyền thẩm định và quyết định đầu tư căn cứ quy mô của từng dự án thành phần theo quy định của pháp luật về đầu tư công, pháp luật về đầu tư theo phương thức đối tác công tư.

21.2. Thiết kế ba bước, gồm: Thiết kế cơ sở, thiết kế kỹ thuật và thiết kế bản vẽ thi công.

21.3. Hình thức lựa chọn nhà đầu tư : Kiến nghị áp dụng hình thức đấu thầu rộng rãi trong nước³ để lựa chọn nhà đầu tư thực hiện dự án thành phần PPP.

Tài liệu gửi kèm theo:

- Công văn số 658/TTg-CN ngày 22/7/2022 của Thủ tướng Chính phủ;

³ Theo quy định tại điểm b khoản 3 Điều 31 Luật PPP và Kết luận số 18-KL/TW của Bộ Chính trị “ưu tiên huy động nhà đầu tư và nguồn lực trong nước”.

- Tờ trình số 131.1/2023/TTr-VGR-TCB ngày 09/5/2023 của Liên danh Tập đoàn Vingroup – Công ty CP và Ngân hàng Thương mại Cổ phần Kỹ thương Việt Nam;

- Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án: Số lượng 21 bộ;

- Dự thảo Tờ trình đề nghị quyết định chủ trương đầu tư;

- Văn bản số 3685/UBND-KT ngày 29/6/2023 của Ủy ban nhân dân tỉnh Đắk Nông;

- Các tài liệu pháp lý có liên quan.

Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Phước kính đề nghị Chính phủ, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài chính xem xét.

(Tờ trình này thay thế Tờ trình số 75/TTr-UBND ngày 25 tháng 7 năm 2023 của Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Phước).

Nơi nhận:

- Như trên;
- Các Phó Thủ tướng (để báo cáo);
- Các Bộ: XD, GTVT, NN&PTNT, TN&MT;
- TTTU, TT.HĐND tỉnh;
- UBND tỉnh Đắk Nông;
- Các Sở: KH&ĐT, TC, XD, GTVT, NN&PTNT, TN&MT;
- LĐVP; các Phòng: KT, TH, NC;
- Lưu: VT.



CHỦ TỊCH

Trần Tuệ Hiền



Số: 54 /TTr-UBND

Thái Bình, ngày 22 tháng 5 năm 2023

TỜ TRÌNH

Về việc đề nghị thẩm định Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng đoạn qua tỉnh Nam Định và Thái Bình, theo phương thức PPP

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Căn cứ Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư số 64/2020/QH14 ngày 18/6/2020;

Căn cứ Nghị định số 35/2021/NĐ-CP ngày 29/03/2021 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành Luật đầu tư theo hình thức đối tác công tư;

Thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại Công căn số 657/TTg-CN ngày 22/7/2022 và Công căn số 377/TTg-CN ngày 09/5/2023 về phương án đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc Ninh Bình - Nam Định - Thái Bình, trong đó giao Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình là Cơ quan Nhà nước có thẩm quyền triển khai Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng, đoạn qua tỉnh Nam Định và tỉnh Thái Bình;

Trên cơ sở đề xuất của Tập đoàn GELEXIMCO - Công ty CP (đơn vị được Ủy ban nhân dân tỉnh giao lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi) và ý kiến thống nhất của Ủy ban nhân dân tỉnh Nam Định, Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình trình Bộ Kế hoạch và Đầu tư tổ chức thẩm định Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng, đoạn qua tỉnh Nam Định và Thái Bình theo phương thức PPP với các nội dung chính sau:

I. THÔNG TIN VỀ DỰ ÁN

1. Sự cần thiết phải đầu tư

- Tuyến đường cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng, đoạn qua địa bàn tỉnh Nam Định, Thái Bình kết nối với đường cao tốc qua địa bàn tỉnh Ninh Bình được xác định là tuyến đường cao tốc liên vùng, hướng tới luồng giao thông không đi xuyên qua trung tâm các tỉnh, thành phố để giảm tải lưu lượng xe ngày càng lớn dồn vào các cửa ngõ các thành phố có tuyến đường đi qua.

- Dự án hình thành tạo động lực cho sự phát triển của các tỉnh thành trong vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ cũng như làm cơ sở để thu hút các nhà đầu tư trong nhiều lĩnh vực, đặc biệt là phát triển đô thị, công nghiệp, thương mại và



dịch vụ; đáp ứng kịp thời khi có sự cố thiên tai, biến đổi khí hậu trong khu vực; tăng cường củng cố quốc phòng an ninh.

- Tuyến đường cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng, đoạn qua địa bàn tỉnh Nam Định, Thái Bình cùng với tuyến đường qua tỉnh Ninh Bình khi hoàn thành sẽ kết nối Thanh Hóa, Ninh Bình, Nam Định, Thái Bình đến Hải Phòng, tạo động lực phát triển cho cả vùng Đông Bắc Bộ

2. Mục tiêu đầu tư

Đầu tư xây dựng tuyến đường bộ cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng đoạn qua tỉnh Nam Định và Thái Bình nhằm mục tiêu hoàn thiện mạng lưới đường bộ cao tốc thời kỳ 2021-2030 tầm nhìn đến năm 2050 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021, kết nối nhiều tỉnh, thành phố và tạo động lực phát triển vùng đồng bằng sông Hồng và Bắc Trung bộ.

3. Quy mô, địa điểm thực hiện dự án

a) Quy mô đầu tư: Đầu tư xây dựng tuyến đường bộ cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng đoạn qua tỉnh Nam Định và Thái Bình với chiều dài khoảng 60,9 km (trên địa bàn tỉnh Thái Bình 33,3 km, trên địa bàn tỉnh Nam Định 27,6 km), theo quy mô đường cao tốc 4 làn xe hoàn chỉnh, với bề rộng nền đường $B_n=24,75m$, vận tốc thiết kế 120km/h.

b) Địa điểm thực hiện dự án: Tỉnh Nam Định, tỉnh Thái Bình.

4. Dự kiến thời gian thực hiện dự án: Từ năm 2023 đến năm 2027.

5. Dự kiến nhu cầu sử dụng đất: Khoảng 501,95ha; trong đó tỉnh Nam Định là 240,83ha; tỉnh Thái Bình là 261,12ha.

6. Dự kiến loại hợp đồng dự án PPP: Hợp đồng BOT.

7. Sơ bộ tổng mức đầu tư của dự án

- Tổng mức đầu tư không bao gồm lãi vay: 18.081,85 tỷ đồng.

- Tổng mức đầu tư bao gồm cả lãi vay: 18.823,48 tỷ đồng, trong đó:

+ Chi phí xây dựng và thiết bị:	12.739,82	tỷ đồng;
+ Chi phí bồi thường, hỗ trợ và TĐC:	3.105,68	tỷ đồng;
+ Chi phí QLDA, TVĐTXD và chi phí khác:	764,39	tỷ đồng;
+ Chi phí dự phòng:	1.471,96	tỷ đồng;
+ Lãi vay trong thời gian xây dựng:	741,63	tỷ đồng;

8. Sơ bộ phương án tài chính của dự án

a) Cơ cấu nguồn vốn:

- Vốn BOT: 9.511,48 tỷ đồng (50,5%),

- Vốn Nhà nước tham gia Dự án: 9.312 tỷ đồng (49,5%), trong đó:

b) **Vốn nhà nước trong dự án:**

- Vốn ngân sách Trung ương: 6.206 tỷ đồng;
- Vốn ngân sách tỉnh Thái Bình: 1.462 tỷ đồng (trương ứng với chi phí bồi thường, hỗ trợ và tái định cư trên địa bàn tỉnh Thái Bình);
- Vốn ngân sách tỉnh Nam Định: 1.644 tỷ đồng (trương ứng với chi phí bồi thường, hỗ trợ và tái định cư trên địa bàn tỉnh Nam Định).

c) **Dự kiến khung giá**

- Dự kiến giá vé BOT: 2.100 đồng/km;
- Thời gian thu phí: 30,9 năm.

9. Ưu đãi và bảo đảm đầu tư

a) Nhà đầu tư, Doanh nghiệp dự án được hưởng các ưu đãi về thuế thu nhập doanh nghiệp theo quy định của pháp luật về thuế thu nhập doanh nghiệp.

b) Hàng hóa nhập khẩu để thực hiện dự án được hưởng ưu đãi theo quy định của pháp luật về thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu.

c) Nhà đầu tư, Doanh nghiệp dự án được miễn hoặc giảm tiền sử dụng đất đối với diện tích đất được Nhà nước giao hoặc được miễn hoặc giảm tiền thuê đất trong thời gian thực hiện dự án phù hợp với quy định của pháp luật về đất đai.

d) Nhà đầu tư, Doanh nghiệp dự án được hưởng các ưu đãi khác theo quy định tại Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư số 64/2020/QH14 ngày 18/06/2020, Nghị định số 35/2021/NĐ-CP ngày 29/3/2021 của Chính phủ và các quy định của pháp luật liên quan.

10. Cơ chế chia sẻ phần tăng, giảm doanh thu

Dự án được áp dụng cơ chế chia sẻ phần tăng, giảm doanh thu theo quy định tại Điều 82 của Luật PPP.

11. Tên cơ quan có thẩm quyền, tên nhà đầu tư đề xuất dự án

- a) Tên cơ quan có thẩm quyền: Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình.
- b) Tên nhà đầu tư đề xuất dự án: Tập đoàn Geleximco - Công ty CP.

12. Các nội dung khác

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:

a) 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.

b) Cho phép sử dụng linh hoạt và giải ngân các nguồn vốn tham gia dự án để đẩy nhanh tiến độ đầu tư, giảm lãi vay trong thời gian xây dựng của dự án.

c) Trường hợp phân chi phí dự phòng trong tổng mức đầu tư của Dự án không sử dụng hết, đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư báo cáo Thủ tướng Chính phủ thống nhất chủ trương cho phép bổ sung các hạng mục nút giao trên tuyến theo quy hoạch được duyệt.

II. DANH MỤC HỒ SƠ KÈM THEO

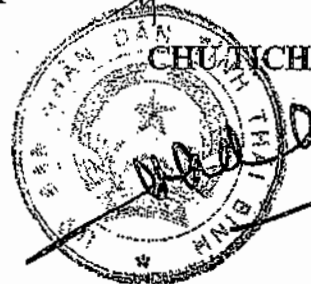
Hồ sơ trình thẩm định Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án bao gồm:

- (1) Văn bản đề nghị thẩm định Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án.
- (2) Dự thảo Tờ trình đề nghị quyết định chủ trương đầu tư.
- (3) Hồ sơ Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án.
- (4) Các văn bản pháp lý có liên quan.

Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình kính đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét, tổ chức thẩm định Hồ sơ Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng, đoạn qua tỉnh Nam Định và Thái Bình theo phương thức PPP và triển khai các trình tự, thủ tục theo quy định để tỉnh Thái Bình có cơ sở thực hiện các bước tiếp theo./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Văn phòng Chính phủ;
- Ban Thường vụ Tỉnh ủy;
- Chủ tịch, các PCT UBND tỉnh;
- Các Sở: KHĐT, GTVT, XD, TC, TNMT;
- Ban QLDA ĐTXD các CTGT tỉnh;
- Lưu: VT, TH, CTXDGT.



Nguyễn Khắc Thận

CÔNG TY CỔ PHẦN
TƯ VẤN THIẾT KẾ ĐƯỜNG BỘ
Số: ~~77~~/HECO-NMD

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh Phúc
Hà Nội, ngày 10 tháng 8 năm 2023

V/v: Hoàn thiện Phương án tài chính Dự án
ĐT XD đường bộ cao tốc Ninh Bình – Hải
Phòng đoạn qua tỉnh Nam Định và Thái Bình
theo phương thức PPP.

Kính gửi: Tập đoàn GELEXIMCO

- Căn cứ Hồ sơ hoàn thiện, bổ sung theo văn bản số 5705/BKHĐT-PTHĐT ngày 19/7/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư và Văn bản số 74/BC-UBND ngày 28/7/2023 của UBND tỉnh Thái Bình về việc bổ sung, hoàn thiện Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ cao tốc Ninh Bình – Hải Phòng đoạn qua tỉnh Nam Định và tỉnh Thái Bình, theo phương thức PPP.

- Ngày 9/8/2023 Tư vấn nhận được ý kiến góp ý của Cục Đường cao tốc Việt Nam về việc rà soát kết quả dự báo lưu lượng xe và Phương án tài chính của dự án.

Trên cơ sở ý kiến tham gia, Tư vấn đã rà soát lại số liệu về kết quả dự báo lưu lượng xe và Phương án tài chính của dự án, kết quả như sau:

1. Kết quả dự báo lưu lượng xe:

Kết quả dự báo lưu lượng xe được cập nhật lại tốc độ tăng trưởng kinh tế xã hội của các địa phương trong khu vực ảnh hưởng theo Quy hoạch tỉnh thời kỳ 2021 - 2030 và tầm nhìn đến năm 2050 cho phù hợp. Kết quả nhu cầu vận tải trên hành lang tăng khoảng 5%, lưu lượng phương tiện thông qua tuyến cao tốc tăng 1,2% (Do cập nhật kịch bản mức phí tăng dẫn đến tốc độ tăng phương tiện trên tuyến thấp hơn tốc độ tăng trưởng chung của toàn hành lang).

TT	Kết quả dự báo	ĐTV	2030	2040	2050
I	Theo hồ sơ trình thẩm định				
	Tổng hành lang	PCU	49.448	72.117	96.101
	CT. Nam Định - Thái Bình	PCU	16.969	31.091	50.141
	Tỷ lệ phân lưu	%	34,32%	43,11%	52,18%
II	Theo kết quả cập nhật rà soát				
	Tổng hành lang	PCU	51.784	76.800	100.051
	CT. Nam Định - Thái Bình	PCU	17.457	31.560	51.030
	Tỷ lệ phân lưu	%	33,7%	41,1%	51,0%
III	Chênh lệch giữa KQ dự báo mới và cũ				
	Tổng hành lang	PCU	4,7%	6,5%	4,1%
	CT. Nam Định - Thái Bình	PCU	2,9%	1,5%	1,8%
	Tỷ lệ phân lưu	%	-1,8%	-4,7%	-2,2%



2. Phương án tài chính:

- Hồ sơ hoàn thiện, bổ sung theo văn bản số 5705/BKHĐT-PHTHĐT ngày 19/7/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư: Tư vấn đã hoàn thiện Hồ sơ theo theo ý kiến của Hội đồng thẩm định liên ngành, trong đó: Rà soát lại sơ bộ tổng mức đầu tư; Cập nhật lãi vay của 3 ngân hàng tại thời hiện tại; Rà soát chi phí quản lý khai thác. Kết quả sơ bộ phương án tài chính của dự án như sau:

- ✓ Tổng mức đầu tư dự án: 18.866,29 tỷ đồng trong đó:
 - + Tổng vốn đầu tư chưa bao gồm lãi vay: 18.081,60 tỷ đồng.
 - + Lãi vay trong thời gian xây dựng: 784,70 tỷ đồng.
 - + Vốn nhà nước tham gia dự án: : 9.305,68 tỷ đồng (49,3%).
 - + Vốn nhà đầu tư tham gia dự án: 9.560,62 tỷ đồng (50,7%) (Vốn chủ sở hữu 15% vốn; Vốn vay huy động 85%).
- ✓ Tỷ suất lãi vay ngân hàng: 10,767%.
- ✓ Tỷ suất lợi nhuận nhà đầu tư: 10,767%.
- ✓ Mức phí năm đầu: 2.100đ (xe nhóm 1)
- ✓ Thời gian hoàn vốn: 30,92 năm (30 năm 11 tháng).

- Hệ số điều chỉnh mức phí giữa các Nhóm xe, trong phương án tài chính của dự án, Tư vấn tham khảo phương án tài chính của Dự án đầu tư xây dựng đường vành đai 4 – Vùng Thủ đô Hà Nội đã được Quốc hội thông qua tại Nghị quyết số 56/2022/QH15 ngày 16/6/2022, trong đó mức phí của các nhóm xe được lấy theo Phụ lục I Thông tư 28/2021/BGTVT “Biểu giá tối đa cho dịch vụ sử dụng đường bộ theo lượt” (Phương án 1)

	Nhóm 1	Nhóm 2	Nhóm 3	Nhóm 4	Nhóm 5
TT28/2021/TT-BGTVT	52.000	70.000	87.000	140.000	200.000
Hệ số	1,0	1,3	1,7	2,7	3,8

- Tiếp thu ý kiến tại hội nghị, Tư vấn đã rà soát lại phương án tài chính của dự án, trong đó cập nhật lại kết quả dự báo lưu lượng xe; Hệ số điều chỉnh mức phí giữa các Nhóm xe theo Phụ lục II Thông tư 28/2021/BGTVT “Biểu giá tối đa cho dịch vụ sử dụng đường bộ theo chặng” (Phương án 2). Hệ số điều chỉnh mức phí của các Nhóm xe theo chặng như sau:

	Nhóm 1	Nhóm 2	Nhóm 3	Nhóm 4	Nhóm 5
TT28/2021/TT-BGTVT	2.100	3.000	4.400	8.000	12.000
Hệ số	1,0	1,4	2,1	3,8	5,7

- Kết quả sơ bộ phương án tài chính của dự án cập nhật lại như sau:
 - ✓ Tổng mức đầu tư dự án: 18.866,29 tỷ đồng trong đó:
 - + Tổng vốn đầu tư chưa bao gồm lãi vay: 18.081,60 tỷ đồng.
 - + Lãi vay trong thời gian xây dựng: 784,70 tỷ đồng.

1080
KẾ
TOÁN
AN TH
QUYÊN
V.Đ.Đ.

+ Vốn nhà nước tham gia dự án: 9.305,68 tỷ đồng (49,3%).

+ Vốn nhà đầu tư tham gia dự án: 9.560,62 tỷ đồng (50,7%) (Vốn chủ sở hữu 15% vốn; Vốn vay huy động 85%).

- ✓ Tỷ suất lãi vay ngân hàng: 10,767%.
- ✓ Tỷ suất lợi nhuận nhà đầu tư: 11,770%.
- ✓ Mức phí năm đầu: 2.100đ (xe nhóm 1)
- ✓ Thời gian hoàn vốn: 22,58 năm (22 năm 7 tháng).

So sánh hai phương án thu phí:

- Phương án 1: Mức phí đối với loại xe con, xe du lịch phù hợp với thực tế, đối với các loại xe tải, xe Container thấp hơn mức tối đa theo quy định của Thông tư 28/2021/BGTVT. Mức phí này có ưu điểm, thu hút được các loại xe tải và xe Container, sự phân bố các dòng xe trên cao tốc đồng đều, phù hợp với mô hình của dự báo lưu lượng xe. Tuy nhiên, phương án này có nhược điểm thời gian thu phí dài, không thu hút được nhà đầu tư, khó khăn trong việc huy động vốn từ các tổ chức tín dụng.

- Phương án 2: Thời gian thu phí ngắn hơn, thu hút được nhà đầu tư, khả thi trong việc huy động vốn từ các tổ chức tín dụng. Tuy nhiên, mức giá đối với các loại xe tải, xe Container có mức phí cao hơn, sẽ không thu hút được các loại xe tải và xe Container, thành phần dòng xe sẽ không đồng đều và không phù hợp với mô hình dự báo lưu lượng xe của dự án.

Trong bước Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi, Tư vấn đồng thuận với ý kiến của Cục Đường cao tốc Việt Nam, lựa chọn Phương án 2 để phân tích tài chính. Trong các bước tiếp theo, kính đề nghị Hội đồng thẩm định cho phép tiếp tục nghiên cứu, mở rộng mô hình dự báo, để xác định khung giá cho phù hợp.

Trên đây là kết quả rà soát của Công ty cổ phần Tư vấn thiết kế Đường bộ về kết quả dự báo lưu lượng xe và phương án tài chính của dự án, Kính đề nghị Tập đoàn GELEXIMCO xem xét, báo cáo UBND tỉnh Thái Bình cho ý kiến chỉ đạo làm cơ sở giải trình Hội đồng thẩm định liên ngành của dự án./.

Trân trọng cảm ơn!

Nơi nhận:

- Như trên;
- Giám đốc (để b/c);
- PC2, PKT (p/h);
- Lưu; NMD.



Lê Huy Thắng

TP. HN
Đ. Đ
H. K

PHỤ LỤC: Kèm theo Văn bản số 871/HECO-NMĐ ngày 10/8/2023.

Hạng mục	Chênh lệch thời gian hoàn vốn giữa Phương án 1 và Phương án 2
Hệ số điều chỉnh mức phí giữa các Nhóm xe	- 8 năm 4 tháng
Tỷ suất lợi nhuận của nhà đầu tư	+ 5 tháng
Cập nhật lưu lượng xe	- 5 tháng
Tổng cộng	- 8 năm 4 tháng
30 năm 11 tháng – (8 năm 4 tháng) = 22 năm 7 tháng	

Lựa chọn tỷ suất lợi nhuận của nhà đầu tư:

Tỷ suất lợi nhuận của nhà đầu tư: Theo Thông tư 22/2022/BGTVT ngày 31/8/2022 quy định mức tối đa bằng Lãi vay cộng Lạm phát ($10,767\% + 3,2\% = 13,967\%$); Mức tối thiểu bằng lãi vay ($10,767\%$).

- Phương án 1: Để đảm bảo thời gian hoàn vốn không quá dài khoảng 30 năm, áp dụng tỷ suất lợi nhuận của nhà đầu tư theo giá trị tối thiểu của Thông tư 22/2022/BGTVT ngày 31/8/2022 là $10,767\%$.

- Phương án 2: Để tăng cường tính khả thi của dự án, trong việc thu hút nhà đầu tư tham gia, đề xuất áp dụng tỷ suất lợi nhuận của nhà đầu tư theo các dự án cao tốc Bắc Nam và Dự án đường vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội là $11,77\%$ (Tỷ suất lợi nhuận $11,77\%$ phù hợp với hướng dẫn tại Thông tư 22/2022/BGTVT ngày 31/8/2022).

Trong các bước tiếp theo tỷ suất lợi nhuận của nhà đầu tư sẽ được tính toán xác định trên cơ sở các số liệu đầu vào của các bước thiết kế chi tiết, để đảm bảo hiệu quả kinh tế và phương án tài chính của dự án.



**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH THÁI BÌNH**

Số: *74* /BC-UBND

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

Thái Bình, ngày 28 tháng 7 năm 2023

BÁO CÁO

Về việc bổ sung, hoàn thiện Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng đoạn qua tỉnh Nam Định và Thái Bình, theo phương thức PPP

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Ngày 19/7/2023, Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình nhận được Công văn số 5705/BKHĐT-PTHĐT của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về việc bổ sung, hoàn thiện Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng đoạn qua tỉnh Nam Định và Thái Bình, theo phương thức PPP. Sau khi nghiên cứu, rà soát, UBND tỉnh Thái Bình đã chủ trì, phối hợp với UBND tỉnh Nam Định, Nhà đầu tư và đơn vị tư vấn; UBND tỉnh Thái Bình báo cáo Bộ Kế hoạch và Đầu tư nội dung bổ sung, làm rõ như sau:

I. VỀ PHẠM VI DỰ ÁN

- Đề nghị phối hợp với Bộ Giao thông vận tải xác định rõ phạm vi dự án (Dự án trên là dự án độc lập hay là dự án thành phần thuộc Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng).

Về nội dung này, Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình làm rõ như sau:

Ngày 22/7/2022, tại Văn bản số 657/TTg-CN của Thủ tướng Chính phủ về cơ quan có thẩm quyền triển khai Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ cao tốc Ninh Bình - Nam Định - Thái Bình theo phương thức PPP đã giao "Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình làm cơ quan có thẩm quyền triển khai Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ cao tốc Ninh Bình - Nam Định - Thái Bình theo hình thức PPP, hình thức hợp đồng BOT".

Ngày 29/7/2022, tại Văn bản số 2702/UBND-CTXDGT, UBND tỉnh Thái Bình chấp thuận cho tập đoàn GELEXIMCO là đơn vị lập Đề xuất Chủ trương đầu tư Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ cao tốc Ninh Bình - Nam Định - Thái Bình theo hình thức PPP, hình thức hợp đồng BOT.

Ngày 09/5/2023, Phó Thủ tướng Chính phủ đã đồng ý điều chỉnh nhiệm vụ cơ quan có thẩm quyền của Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình tại Văn bản số 657/TTg-CN ngày 22/7/2022 của Thủ tướng Chính phủ: Giao Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình là cơ quan có thẩm quyền triển khai dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng đoạn qua tỉnh Nam Định và tỉnh Thái Bình theo phương thức PPP.

Ngày 28/6/2023, Phó Thủ tướng Chính phủ Trần Hồng Hà có ý kiến giao Bộ Giao thông vận tải thực hiện chức năng cơ quan chủ quản dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng, đoạn qua thành phố Hải Phòng và đoạn qua tỉnh Ninh Bình tại Văn bản số 4764/VPCP-CN ngày 28/6/2023.

Ngày 19/7/2023, Phó Thủ tướng Chính phủ Trần Hồng Hà có ý kiến giao UBND thành phố Hải Phòng, UBND tỉnh Ninh Bình chủ trì thực hiện nhiệm vụ chuẩn bị đầu tư tuyến đường bộ cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng đoạn qua địa phận từng tỉnh, thành phố tại văn bản số 671/TTg-CN.

Như vậy, Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng đoạn qua tỉnh Nam Định và Thái Bình, theo phương thức PPP là dự án độc lập, không phải dự án thành phần thuộc Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng.

II. VỀ HỒ SƠ

- Đề nghị bổ sung Tờ trình đề nghị quyết định chủ trương đầu tư và văn bản chấp thuận việc nhà đầu tư lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án.

Về nội dung này, Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình tiếp thu, bổ sung vào Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án.

III. VỀ NỘI DUNG

1. Sự phù hợp với điều kiện lựa chọn dự án để đầu tư theo phương thức đối tác công tư (PPP)

- Đề nghị bổ sung nội dung Nghị quyết số 30-NQ/TW ngày 23/11/2022 của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế - xã hội và đảm bảo quốc phòng, an ninh vùng đồng bằng sông Hồng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045; Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 năm 2021-2030 đã được Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng thông qua; Nghị quyết số 14/NQ-CP ngày 08/02/2023 của Chính phủ ban hành Chương trình hành động của Chính phủ thực hiện Nghị quyết số 30-NQ/TW.

Về nội dung này, Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình tiếp thu, bổ sung hoàn thiện vào Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án.

- Đề nghị bổ sung thuyết minh về hiện trạng kết nối giao thông từ Ninh Bình đến Hải Phòng (QL10, QL37, Cao tốc Hà Nội - Hải Phòng, Cao tốc Bắc - Nam phía Đông);

Về nội dung này, Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình tiếp thu, bổ sung thuyết minh về hiện trạng kết nối giao thông từ Ninh Bình đến Hải Phòng (QL10, QL37, Cao tốc Hà Nội - Hải Phòng, Cao tốc Bắc - Nam phía Đông) tại Mục hiện trạng và mạng lưới giao thông đường bộ khu vực trong Thuyết minh báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án.

Trên cơ sở số liệu lưu lượng xe hiện hữu, khả năng đáp ứng nhu cầu vận tải, thời điểm mãn tải,.. để dự báo nhu cầu vận tải trên tuyến cao tốc để làm rõ thêm về sự cần thiết phải đầu tư dự án.

Về nội dung này, Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình tiếp thu, bổ sung trong Hồ sơ khảo sát và dự báo lưu lượng xe.

- Đề nghị làm rõ lợi thế của việc đầu tư Dự án này theo phương thức PPP, loại hợp đồng BOT so với các hình thức đầu tư khác, trong đó cần đánh giá lợi thế so với đầu tư công và các loại hợp đồng khác (BTO, BOO, BLT, BTL,..).

Về nội dung này, Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình tiếp thu, bổ sung hoàn thiện vào Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án.

Ý kiến của Bộ Kế hoạch và Đầu tư: "Đề nghị làm rõ khẳng định việc không trùng lặp với các dự án khác theo quy định tại điểm b khoản 1 Điều 26 Luật PPP và bổ sung các văn bản, tài liệu chứng minh trình tự chuẩn bị dự án do nhà đầu tư đề xuất phù hợp với quy định tại khoản 1 Điều 27 Luật PPP".

Về nội dung này, sau khi kiểm tra, rà soát trên địa bàn tỉnh Thái Bình các quy hoạch khác có liên quan và các dự án đang triển khai, Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình xác định Dự án không trùng lặp với các dự án khác trên địa bàn tỉnh. Về phía tỉnh Nam Định, Ủy ban nhân dân tỉnh Nam Định có Văn bản số 743/UBND-VP5 ngày 27/7/2023 khẳng định Dự án không trùng lặp với các dự án khác trên địa bàn tỉnh Nam Định.

UBND tỉnh Thái Bình bổ sung vào hồ sơ BCNCTKT dự án văn bản, tài liệu chứng minh trình tự chuẩn bị dự án do nhà đầu tư đề xuất phù hợp với quy định tại khoản 1 Điều 27 Luật PPP".

2. Sự phù hợp với căn cứ lập BCNCTKT

2.1. Sự phù hợp với chiến lược, kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội và quy hoạch có liên quan

- Về quy hoạch: Đề nghị bổ sung đánh giá sự phù hợp với: Quy hoạch tổng thể quốc gia, Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội của 02 tỉnh: Nam Định, Thái Bình. Đề nghị phối hợp với Ủy ban nhân dân tỉnh Nam Định xác định rõ phạm vi tuyến cao tốc qua địa phận tỉnh Nam Định.

Về nội dung này, Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình xin tiếp thu, phối hợp với Nhà đầu tư chỉ đạo đơn vị tư vấn bổ sung vào Mục Sự phù hợp với quy hoạch trong Thuyết minh Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi.

Nội dung quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội của 02 tỉnh Nam Định, Thái Bình.

Về nội dung này, Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình đã có Văn bản số 2421/UBND-CTXDGT ngày 21/7/2023 gửi UBND tỉnh Nam Định và UBND tỉnh Nam Định đã có Văn bản số 743/UBND-VP5 ngày 27/7/2023 tham gia thống nhất như sau:

+ Tỉnh Thái Bình: Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ cao tốc Ninh Bình - Nam Định - Thái Bình đã được cập nhật vào Quy hoạch tỉnh Thái Bình đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 và đã được Hội đồng thẩm định quy hoạch cấp tỉnh, Bộ Kế hoạch và Đầu tư tổ chức thẩm định, hiện đang chỉnh sửa, hoàn thiện hồ sơ để trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt theo quy định.

+ Tỉnh Nam Định: Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ cao tốc Ninh Bình - Nam Định - Thái Bình đã được cập nhật vào Quy hoạch tỉnh Nam Định đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 và đã được Hội đồng thẩm định quy hoạch cấp tỉnh, Bộ Kế hoạch và Đầu tư tổ chức thẩm định, hiện đang chỉnh sửa, hoàn thiện hồ sơ để trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt theo quy định (theo Văn bản số 743/UBND-VP5 ngày 27/7/2023 của UBND tỉnh Nam Định).

Nội dung đề nghị phối hợp với Ủy ban nhân dân tỉnh Nam Định xác định rõ phạm vi tuyến cao tốc qua địa phận tỉnh Nam Định.

Về nội dung này, Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình đã phối hợp với UBND tỉnh Nam Định rà soát xác định rõ phạm vi tuyến cao tốc trên địa bàn huyện Nam Trực, tỉnh Nam Định tại Văn bản số 743/UBND-VP5 ngày 27/7/2023.

Hai vị trí nút giao với đường tỉnh ĐT.489C và CT.16 đã được thống nhất tại biên bản làm việc ngày 16/5/2023 giữa UBND tỉnh Thái Bình, UBND tỉnh Nam Định, Nhà Đầu tư và tư vấn thiết kế.

- Về quản lý đất đai: Đề nghị có đánh giá sự phù hợp với chỉ tiêu sử dụng đất đã được Thủ tướng Chính phủ phân bổ cho các tỉnh Nam Định, Thái Bình. Đề nghị bổ sung đánh giá hiện trạng sử dụng đất theo quy định tại Thông tư số 27/2018/TT-BTNMT ngày 14/12/2018 của Bộ Tài nguyên và Môi trường; làm rõ sự phù hợp với quy hoạch, kế hoạch sử dụng đất hằng năm cấp huyện có dự án đi qua, các chỉ tiêu sử dụng đất được phân bổ còn lại đến thời điểm đề xuất dự án, hiện trạng sử dụng đất (các loại đất, đối tượng sử dụng đất) theo quy định tại khoản 3 Điều 32 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; làm rõ nhu cầu sử dụng đất lâm nghiệp, nhất là đất rừng đặc dụng, phòng hộ, rừng tự nhiên.

Về nội dung này, Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình làm rõ như sau:

* Đánh giá sự phù hợp với chỉ tiêu sử dụng đất đã được Thủ tướng Chính phủ phân bổ tại Quyết định số 326/QĐ-TTg ngày 09/3/2022:

+ Tỉnh Thái Bình: Dự án Đường cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng - Quảng Ninh, đoạn qua địa phận tỉnh Thái Bình (CT.08) đảm bảo có trong chỉ tiêu được Thủ tướng Chính phủ phân bổ cho tỉnh Thái Bình tại Quyết định số 326/QĐ-TTg ngày 09/3/2022. Đã bố trí quỹ đất cho dự án với tổng diện tích là 261,12ha (trong đó tại huyện Kiến Xương 149,70 ha; tại huyện Thái Thụy 111,42 ha).

+ Tỉnh Nam Định: Dự án Đường cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng - Quảng Ninh, đoạn qua địa phận tỉnh Nam Định (CT.08) đảm bảo có trong chỉ tiêu được

Thủ tướng Chính phủ phân bổ cho tỉnh Nam Định tại Quyết định số 326/QĐ-TTg ngày 09/3/2022. Đã bố trí quỹ đất cho dự án với tổng diện tích là 240,83 ha (trong đó tại các huyện Nghĩa Hưng 29,69 ha; Trực Ninh 121,6 ha; Nam Trực 9,6 ha; Xuân Trường 79,93 ha).

* Hiện trạng sử dụng đất: Về nội dung này UBND tỉnh Thái Bình tiếp thu, hoàn thiện trong thuyết minh Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án.

* Sự phù hợp với quy hoạch, kế hoạch sử dụng đất hàng năm cấp huyện:

Về nội dung này, UBND tỉnh Thái Bình làm rõ như sau:

+ Tỉnh Thái Bình:

Tại huyện Kiến Xương: Theo Quy hoạch sử dụng đất đến năm 2030 huyện Kiến Xương đã được UBND tỉnh Thái Bình phê duyệt tại Quyết định số 3014/QĐ-UBND ngày 01/12/2021 có bố trí diện tích đất cho dự án là 103 ha.

Tại huyện Thái Thụy: Theo Quy hoạch sử dụng đất đến năm 2030 huyện Thái Thụy đã được UBND tỉnh Thái Bình phê duyệt tại Quyết định số 257/QĐ-UBND ngày 26/01/2022 có bố trí diện tích đất cho dự án là 60,84 ha.

UBND tỉnh Thái Bình đã giao Sở Tài nguyên và Môi trường, UBND huyện Kiến Xương, UBND huyện Thái Thụy rà soát, điều chỉnh về quy mô, địa điểm dự án Đường cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng - Quảng Ninh, đoạn qua địa phận tỉnh Thái Bình (CT.08) trong quy hoạch sử dụng đất đến năm 2030 và cập nhật vào kế hoạch sử dụng đất hàng năm huyện Kiến Xương, huyện Thái Thụy đảm bảo thống nhất về tên gọi, quy mô, địa điểm thực hiện dự án theo quy định.

+ Tỉnh Nam Định: Theo Văn bản số 743/UBND-VP5 ngày 27/7/2023 của UBND tỉnh Nam Định.

Tại huyện Trực Ninh: Theo Quy hoạch sử dụng đất đến năm 2030 và kế hoạch sử dụng đất năm đầu của quy hoạch sử dụng đất huyện Trực Ninh đã được UBND tỉnh Nam Định phê duyệt tại Quyết định số 1413/QĐ-UBND ngày 06/7/2021 có quy hoạch đất giao thông cho Dự án với tổng diện tích 34,0 ha.

Tại huyện Nghĩa Hưng: Theo Quy hoạch sử dụng đất đến năm 2030 và kế hoạch sử dụng đất năm đầu của quy hoạch sử dụng đất huyện Nghĩa Hưng đã được UBND tỉnh Nam Định phê duyệt tại Quyết định số 1107/QĐ-UBND ngày 25/5/2021 và Quyết định số 492/QĐ-UBND ngày 09/3/2022 có quy hoạch đất giao thông cho Dự án với tổng diện tích 28,49 ha, trong đó có bao gồm 7,22 ha dự án xây dựng cầu vượt sông Đáy nối tỉnh Ninh Bình và tỉnh Nam Định.

Tại huyện Nam Trực: Dự án chưa có trong quy hoạch sử dụng đất đến năm 2030 và kế hoạch sử dụng đất năm đầu của quy hoạch sử dụng đất huyện Nam Trực đã được UBND tỉnh Nam Định phê duyệt tại Quyết định số 1463/QĐ-UBND ngày 09/7/2021.

Tại huyện Xuân Trường: Dự án chưa có trong quy hoạch sử dụng đất đến năm 2030 và kế hoạch sử dụng đất năm đầu của quy hoạch sử dụng đất

huyện Xuân Trường đã được UBND tỉnh Nam Định phê duyệt tại Quyết định số 1128/QĐ-UBND ngày 28/5/2021.

Hiện nay, UBND tỉnh Nam Định đã giao Sở Tài nguyên và Môi trường, UBND các huyện điều chỉnh, bổ sung vào quy hoạch, kế hoạch sử dụng đất phân diện tích đất còn thiếu của 2 huyện Trực Ninh, Nghĩa Hưng và yêu cầu các huyện Nam Trực, Xuân Trường cập nhật, bổ sung ngay vào quy hoạch, kế hoạch sử dụng đất.

* Các chỉ tiêu sử dụng đất được phân bổ còn lại đến thời điểm đề xuất dự án:

Tại tỉnh Thái Bình:

STT	Chỉ tiêu sử dụng đất	Được phân bổ tại Quyết định số 326/QĐ-TTg		Còn lại đến thời điểm đề xuất (theo số liệu thống kê năm 2022) (ha)	Diện tích đề xuất thực hiện dự án (ha)	Ghi chú
		Đến 2025 (ha)	Đến 2030 (ha)			
1	Đất nông nghiệp	100.864	92.722	106.049	- 200,97	
2	Đất trồng lúa	73.936	69.846	77.030	- 191,10	
3	Đất phi nông nghiệp	57.273	65.642	52.095	+ 200,97	
4	Đất giao thông	16.750	18.207	14.873	+ 261,12	

Tại tỉnh Nam Định:

STT	Chỉ tiêu sử dụng đất	Được phân bổ tại Quyết định số 326/QĐ-TTg		Còn lại đến thời điểm đề xuất (theo số liệu thống kê năm 2022) (ha)	Diện tích đề xuất thực hiện dự án (ha)	Ghi chú
		Đến 2025 (ha)	Đến 2030 (ha)			
1	Đất nông nghiệp	103.693	95.800	110.628	-225,12	
2	Đất trồng lúa	70.493	65.742	73.842	-155,13	
3	Đất phi nông nghiệp	57.676	64.134	52.496	228,45	
4	Đất giao thông	13.755	14.629	12.587	240,83	

Các chỉ tiêu sử dụng đất thực hiện dự án Đường cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng - Quảng Ninh, đoạn qua địa phận tỉnh Thái Bình, Nam Định (CT.08) đảm bảo nằm trong chỉ tiêu sử dụng đất đã được Thủ tướng Chính phủ phân bổ.

* Làm rõ nhu cầu sử dụng đất lâm nghiệp, nhất là đất rừng đặc dụng, phòng hộ, rừng tự nhiên: Theo số liệu khảo sát dự án không sử dụng đất lâm nghiệp.

- Về phương án bồi thường, hỗ trợ tái định cư: Đề nghị làm rõ diện tích đất bị thu hồi, phương án bồi thường, hỗ trợ tái định cư theo quy định của pháp luật về đất đai; đánh giá tính khả thi trong công tác đền bù, giải phóng mặt bằng để xác định tiến độ thực hiện dự án phù hợp. Đề nghị rà soát lại phạm vi giải phóng mặt bằng, vị trí cắm mốc giới lộ trên địa bàn tỉnh Nam Định.

Về nội dung này, Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình làm rõ như sau:

Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi đã được bổ sung, làm rõ các nội dung về diện tích đất bị thu hồi, phương án bồi thường, hỗ trợ tái định cư theo quy định của pháp luật về đất đai; đánh giá tính khả thi trong công tác đền bù, giải phóng mặt bằng để xác định tiến độ thực hiện dự án phù hợp. Trên cơ sở số liệu khảo sát về diện tích đất bị thu hồi đã dự kiến phương án bồi thường, hỗ trợ tái định cư trong Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi đảm bảo phù hợp với quy định của pháp luật đất đai hiện hành và cơ chế chính sách bồi thường, hỗ trợ tái định cư của các địa phương (trong đó tỉnh Thái Bình dự kiến kinh phí 1.462 tỷ đồng, tỉnh Nam Định dự kiến kinh phí 1.644 tỷ đồng).

Về phạm vi giải phóng mặt bằng, vị trí cắm mốc giới lộ trên địa bàn tỉnh Nam Định: Theo hồ sơ Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án kèm theo văn bản số 4067/BKHĐT-PHTHTĐT ngày 30/5/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư, văn bản số 929/2023/CV-GELE ngày 25/7/2023 của Tập đoàn GELEXIMCO, văn bản số 806/HECO-NMĐ ngày 25/7/2023 của Công ty cổ phần tư vấn thiết kế Đường bộ:

Trong phạm vi 131,2 ha đất chiếm dụng của huyện Trục Ninh có xen kẹp 9,6 ha đất nông nghiệp của xã Nam Thanh, huyện Nam Trục tại khu vực nút giao với tuyến đường bộ mới Nam Định - Lạc Quan - Đường ven biển.

Do đó tổng diện tích đất chiếm dụng đoạn qua tỉnh Nam Định là khoảng 240,83 ha bao gồm:

- + Huyện Nghĩa Hưng: 29,69 ha
- + Huyện Trục Ninh: 121,6 ha
- + Huyện Nam Trục: 9,6 ha
- + Huyện Xuân Trường: 79,93 ha.

Như vậy diện tích đất và chi phí GPMB không thay đổi so với văn bản 231/UBND-VP5 ngày 22/3/2023 của UBND tỉnh Nam Định là 1.643,68 tỷ đồng.

Về công tác tái định cư:

- + Tỉnh Thái Bình:

Tại Huyện Thái Thụy: Theo đánh giá sơ bộ ảnh hưởng, dự kiến số hộ dân bị ảnh hưởng của dự án là 91 hộ tại 8 xã.

Tại Huyện Kiến Xương: Theo đánh giá sơ bộ ảnh hưởng, dự kiến số hộ dân bị ảnh hưởng của dự án là 236 hộ tại 10 xã.

UBND tỉnh Thái Bình đã giao huyện Kiến Xương, huyện Thái Thụy rà soát thống nhất về vị trí, quy mô các khu tái định cư, bổ sung quy hoạch, kế hoạch sử dụng đất và triển khai lập phê duyệt để thực hiện các khu tái định cư.

+ Tỉnh Nam Định:

Tại huyện Trực Ninh: Theo đánh giá sơ bộ, dự kiến số hộ dân bị ảnh hưởng của dự án là 555 hộ tại 11 xã, trong đó có 448 hộ thuộc diện phải tái định cư. UBND huyện Trực Ninh đã dự kiến bố trí tái định cư cho các hộ tại các khu dân cư tập trung, các điểm tái định cư phân tán thuộc địa bàn các xã nơi có dự án đi qua.

Tại huyện Nghĩa Hưng: Tại các xã Nghĩa Châu, Nghĩa Thái do tuyến đi qua phần đất nông nghiệp, không qua khu vực dân cư nên không bố trí tái định cư. Tại xã Nghĩa Trung tuyến đi qua khu dân cư, dự kiến thu hồi, bố trí tái định cư cho khoảng 10 hộ, khu vực tái định cư sẽ bố trí vào khu dân cư tập trung xã Nghĩa Trung, hiện nay đã xây dựng xong cơ sở hạ tầng.

Tại huyện Nam Trực, huyện Xuân Trường: Hiện nay UBND các huyện Nam Trực, Xuân Trường đang chỉ đạo rà soát, cập nhật, điều chỉnh, bổ sung quy hoạch sử dụng đất cho tuyến đường cao tốc Ninh Bình - Nam Định - Thái Bình - Hải Phòng trên địa bàn, các khu tái định cư sẽ bố trí tại các khu dân cư tập trung đang triển khai hoặc điểm tái định cư phân tán thuộc địa bàn các xã, thị trấn nơi dự án đi qua.

- Về quản lý tài nguyên nước: Việc đầu tư dự án phải đảm bảo khả năng nguồn nước, bảo vệ tài nguyên nước, đảm bảo duy trì dòng chảy tối thiểu trên sông, không vượt quá ngưỡng khai thác đối với các tầng chứa nước và có biện pháp bảo đảm đời sống dân cư theo quy định tại khoản 1 Điều 5 Luật số 35/2018/QH14 ngày 20/11/2018. Quá trình thực hiện phải đảm bảo phù hợp các quy định pháp luật về tài nguyên nước, Quy hoạch tài nguyên nước và Quy hoạch tổng hợp lưu vực sông Hồng - Thái Bình theo quy định.

Dự án tuân thủ các quy định về bảo đảm sự lưu thông của dòng chảy và phòng, chống sạt, lở bờ, bãi sông tại Điều 30 và Điều 63 của Luật Tài nguyên nước.

- Về quản lý tài nguyên khoáng sản: Đề nghị làm rõ nhu cầu sử dụng khoáng sản làm vật liệu xây dựng và nguồn cung cấp vật liệu xây dựng cho dự án.

Nhu cầu sử dụng khoáng sản làm vật liệu xây dựng và nguồn cung cấp vật liệu xây dựng cho dự án: Theo số liệu tư vấn lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi nghiên cứu nhu cầu vật liệu cho Dự án như sau: Cát đắp khoảng: 11 triệu m³ (trong đó tỉnh Nam Định khoảng 5 triệu m³ và tỉnh Thái Bình khoảng 6 triệu m³, dự kiến sử dụng các mỏ tại các tỉnh: Thái Bình, Nam Định, một số tỉnh lân cận

hoặc cát biển khi Chính phủ chấp thuận cho sử dụng); đất đắp K98: 350 nghìn m³ (trong đó tỉnh Nam Định khoảng 155 nghìn m³ và tỉnh Thái Bình khoảng 195 nghìn m³, dự kiến mua tại các mỏ đất của Ninh Bình); cấp phối đá dăm các loại: 600 nghìn m³ (trong đó tỉnh Nam Định khoảng 270 nghìn m³ và tỉnh Thái Bình khoảng 330 nghìn m³, dự kiến mua tại các mỏ đá chất lượng tại các tỉnh như: Hà Nam, Hòa Bình, Ninh Bình, Thanh Hóa ..).

- Về bảo vệ môi trường: Đề nghị bổ sung việc đánh giá sơ bộ tác động môi trường theo quy định hiện hành (không căn cứ trên các văn bản đã hết hiệu lực); bổ sung căn cứ Luật Bảo vệ môi trường năm 2020 và Chiến lược bảo vệ môi trường quốc gia đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050; bổ sung đánh giá về sự phù hợp của Chiến lược quốc gia về đa dạng sinh học đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050. Đề nghị bổ sung đánh giá tác động của mưa chảy tràn, ô nhiễm bụi san gạt nền trong giai đoạn thi công để có giải pháp hạn chế ô nhiễm diện rộng, giảm thiểu tác động tới khu vực lân cận. Các yếu tố nhạy cảm về môi trường cần được nhận diện theo quy định tại khoản 4 Điều 25 Nghị định số 08/2022/NĐ-CP ngày 10/01/2022 của Chính phủ quy định một số điều của Luật Bảo vệ môi trường.

Về nội dung này, Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình tiếp thu, bổ sung vào Chương 4 Mục Đánh giá tác động môi trường trong Thuyết minh Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án.

- Về hiện trạng và chuyển đổi mục đích sử dụng đất nông nghiệp; quy hoạch thủy lợi, phòng chống lũ, đề điều: Đề nghị nghiên cứu, tiếp thu ý kiến của Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn (tại văn bản số 3963/BNN-KH ngày 19/6/2023).

Về nội dung cập nhật dự án vào Quy hoạch sử dụng đất, Kế hoạch sử dụng đất cấp tỉnh, cấp huyện đảm bảo chỉ tiêu chuyển mục đích sử dụng đất trồng lúa theo địa giới hành chính cấp xã theo quy định của pháp luật: UBND tỉnh Nam Định, UBND tỉnh Thái Bình đã giao Sở Tài nguyên và Môi trường, UBND các huyện có dự án đi qua rà soát, cập nhật dự án trong Quy hoạch sử dụng đất, Kế hoạch sử dụng đất đảm bảo đúng quy định.

Về các nội dung khác trong Văn bản số 3963/BNN-KH ngày 19/6/2023 Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình tiếp thu ý kiến của Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn hoàn thiện vào Thuyết minh báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án.

2.2. Sự phù hợp của dự án với quy định của Luật PPP và pháp luật chuyên ngành (xây dựng, giao thông vận tải)

- Về quản lý chi phí đầu tư xây dựng: Đề nghị nghiên cứu, tiếp thu ý kiến của Bộ Xây dựng tại văn bản số 3007/BXD-HĐXD ngày 12/7/2023.

Về nội dung này, Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình tiếp thu ý kiến của Bộ Xây dựng, hoàn thiện vào Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án.

- Về tổng mức đầu tư, suất đầu tư: Đề nghị rà soát tính toán, cập nhật theo suất đầu tư được Bộ Xây dựng công bố tại Quyết định số 510/QĐ-BXD ngày 19/5/2023; bổ sung đầy đủ dữ liệu tham khảo chi phí của một số dự án có quy mô, tính chất tương tự (tên dự án, địa điểm, chủ đầu tư, quyết định của cấp có thẩm quyền phê duyệt tổng mức đầu tư/tổng dự toán) làm cơ sở xác định suất đầu tư phù hợp, tính toán tổng mức đầu tư đảm bảo tính đúng, tính đủ, phù hợp với quy định pháp luật về đầu tư xây dựng và điều kiện địa hình cụ thể của dự án.

Về nội dung này, Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình tiếp thu và soát cập nhật phương án tính sơ bộ tổng mức đầu tư theo Quyết định số 510/QĐ-BXD ngày 19/5/2023 của Bộ Xây dựng.

- Về các công trình khác phục vụ tuyến cao tốc (trạm dừng nghỉ, hệ thống đường gom dân sinh, trung tâm quản lý, điều hành giao thông tuyến và nơi tạm giữ phương tiện, nơi làm việc của lực lượng Cảnh sát giao thông): Đề nghị có phương án bố trí với quy mô, cự ly phù hợp (theo quy định tại Nghị định số 32/2014/NĐ-CP ngày 22/4/2014 và Nghị định số 25/2023/NĐ-CP ngày 19/5/2023 của Chính phủ về quản lý, khai thác và bảo trì công trình đường cao tốc).

Về nội dung này, Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình tiếp thu, bổ sung vào Chương 3 Mục Hệ thống thu phí, công trình phục vụ khai thác trong Thuyết minh Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án.

3. Hiệu quả đầu tư và khả năng thu hồi vốn cho nhà đầu tư

3.1. Hiệu quả đầu tư

- Hướng tuyến: Đề nghị bổ sung đầy đủ các tuyến đường bộ, đường sắt theo quy hoạch được duyệt vào bản đồ tổng thể hướng tuyến để có đầy đủ cơ sở xem xét, đánh giá, lựa chọn phương án tối ưu. Đề nghị rà soát hướng tuyến đảm bảo: Phù hợp với các quy hoạch xây dựng, quy hoạch khu công nghiệp và cụm công nghiệp, các quy hoạch ngành khác có liên quan; giảm thiểu tác động tới mạng lưới sông, kênh mương và các công trình thủy lợi, giao thông đường thủy; khả năng kết nối thuận lợi với các tuyến đường cao tốc, quốc lộ, đường địa phương.

Về nội dung này, Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình tiếp thu bổ sung vào Hồ sơ báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án.

- Phạm vi: Đề nghị rà soát, làm rõ phạm vi đầu tư hoàn chỉnh các nút giao tại điểm đầu, điểm cuối và các điểm giao cắt trên tuyến với các tuyến quốc lộ, đường tỉnh trong phạm vi dự án đảm bảo khả năng lưu thông thuận lợi và đồng bộ khi vận hành (trong đó, lưu ý ý kiến của Ủy ban nhân dân tỉnh Nam Định về việc đầu tư nút giao tại ĐT489C, quy hoạch đầu tư nút giao với CT.16 để Ủy ban nhân dân tỉnh Nam Định có phương án quản lý mặt bằng); rà soát phạm vi với nút giao đường trục phát triển kinh tế tỉnh Nam Định (tránh trùng lặp với phạm vi cầu vượt sông Đáy).

Về nội dung này, Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình làm rõ như sau: Nhà đầu tư và đơn vị tư vấn đã làm việc với Ban QLDA đầu tư xây dựng tỉnh Nam Định - Chủ đầu tư Dự án đầu tư xây dựng cầu vượt sông Đáy nối tỉnh Ninh Bình và tỉnh Nam Định thuộc tuyến đường bộ cao tốc Ninh Bình - Nam Định - Thái Bình, để xác định rõ phạm vi của từng dự án để không bị trùng lặp (Có biên bản làm việc ngày 23/12/2022).

Hai vị trí nút giao với đường tỉnh ĐT.489C và CT.16 đã được thống nhất tại biên bản làm việc ngày 16/5/2023 giữa UBND tỉnh Thái Bình, UBND tỉnh Nam Định, Nhà Đầu tư và tư vấn thiết kế.

- Quy mô: Đề nghị làm rõ cơ sở tính toán dự báo nhu cầu vận tải đến năm 2045 là 40.000 PCU/ngày đêm và đề xuất sau năm 2050 mới nghiên cứu, đầu tư mở rộng lên quy mô 06 làn xe.

Về nội dung này, Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình tiếp thu, phối hợp với Nhà đầu tư chỉ đạo đơn vị tư vấn bổ sung hồ sơ khảo sát và dự báo lưu lượng xe.

- Chỉ tiêu tài chính: Đề nghị bổ sung số liệu tính toán các chỉ tiêu tài chính (NPV, IR, BCR) làm cơ sở đánh giá phương án tài chính và kết luận sơ bộ về tính khả thi tài chính của dự án.

Về nội dung này, Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình tiếp thu, phối hợp với Nhà đầu tư chỉ đạo đơn vị tư vấn bổ sung kết quả tính toán các chỉ tiêu tài chính (NPV, IRR, B/C).

- Đánh giá tác động của dự án đối với môi trường, xã hội: Đề nghị thực hiện việc đánh giá sơ bộ tác động môi trường đồng thời trong quá trình lập BCNCKT theo quy định tại khoản 3 Điều 28, khoản 1 Điều 29 Luật Bảo vệ môi trường và khoản 5 Điều 25 Nghị định số 08/2022/NĐ-CP ngày 10/01/2022 của Chính phủ (nội dung báo cáo đánh giá sơ bộ tác động môi trường thực hiện theo mẫu quy định tại khoản 3 Điều 29 Luật Bảo vệ môi trường).

Về nội dung này, Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình tiếp thu, bổ sung vào Chương 4 Mục Đánh giá tác động môi trường trong Thuyết minh báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án.

Đề nghị nghiên cứu, có đánh giá về nhu cầu xây dựng các công chui dân sinh, cầu vượt để giảm thiểu tác động chia cắt của tuyến đường đến các khu dân cư, điểm dân cư nông thôn và hoạt động sản xuất của người dân.

Về nội dung này, trong Hồ sơ báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án đã dự kiến về nhu cầu xây dựng các công chui dân sinh, cầu vượt để giảm thiểu tác động chia cắt của tuyến đường đến các khu dân cư, điểm dân cư nông thôn và hoạt động sản xuất của người dân. Trong bước tiếp theo sẽ nghiên cứu và thỏa thuận chi tiết, cụ thể với địa phương.

3.2. Khả năng thu hồi vốn của nhà đầu tư

- Lãi suất vốn vay: Đề nghị rà soát, cập nhật lãi suất vốn vay tại thời điểm 03 tháng trước thời điểm lập BCNCKT cho phù hợp với quy định tại Điều 4 Thông tư số 22/2022/TT-BGTVT ngày 31/8/2022 của Bộ Giao thông vận tải (BCNCKT đang tham khảo Dự án vành đai IV Vùng thủ đô Hà Nội với lãi suất vốn vay được lấy vào tháng 10/2020).

Về nội dung này, đơn vị tư vấn đã phối hợp với Nhà đầu tư xin cung cấp lãi vay huy động của 3 ngân hàng tại thời điểm lập Báo cáo và cập nhật vào hồ sơ báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án (có văn bản kèm theo).

- Mức giá vé: Đề nghị rà soát lại mức giá đảm bảo hài hòa giữa lợi ích của nhà nước, nhà đầu tư và người sử dụng trên cơ sở phù hợp với các quy định pháp luật và các dự án tương tự (mức giá vé năm 2027 đang cao hơn các dự án cao tốc có quy mô tương tự: Dầu Giây - Tân Phú, Hồ Chí Minh - Mộc Bài).

Về nội dung này, UBND tỉnh Thái Bình làm rõ như sau: Giá vé tham khảo mức giá của tuyến cao tốc có mức độ phục vụ và khả năng thu hút xe tương đồng với dự án là cao tốc Hà Nội - Hải Phòng với mức giá hiện nay là 2.000đ/km/xe (thực hiện Nghị định số 44/2023/NĐ-CP ban hành ngày 30/6/2023 của Chính phủ và Thông báo số 4326/CĐBVN-TC của Cục Đường bộ Việt Nam về việc áp dụng mức thuế suất GTGT 8% đối với giá dịch vụ sử dụng đường bộ các dự án đầu tư xây dựng đường bộ để kinh doanh do Bộ Giao thông vận tải quản lý). Tham khảo Điều 6 Thông tư số 159/2013/TT-BTC ngày 14/11/2013 của Bộ Tài chính Khung mức thu phí 'Định kỳ 03 năm căn cứ tình hình thực tế, chỉ số giá cả và đề xuất Bộ Giao thông vận tải, Bộ Tài chính thực hiện mức thu phí'. Tham khảo mức tăng phí các dự án cao tốc giai đoạn 2017-2020 thì mức phí năm 2027 dự kiến là 2.180đ/km/xe. Như vậy mức giá khởi điểm 2.100đ/km/xe của tuyến Ninh Bình - Hải Phòng vào năm 2027 là phù hợp và chưa vượt quá mức phí tối đa theo Thông tư 28/2021/TT-BGTVT ngày 30/11/2021.

- Chi phí vận hành giai đoạn khai thác: Đề nghị rà soát lại kết quả tính toán cho phù hợp với thực tế đang áp dụng việc thu phí tự động không dừng (chi phí quản lý vận hành năm đầu tiên là 98 tỷ đồng, chiếm 19% doanh thu năm đầu tiên).

Về nội dung này, UBND tỉnh Thái Bình làm rõ như sau: Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi đã tham khảo chi phí quản lý vận hành của 33 dự án trên các tuyến Quốc lộ theo Hợp đồng số 46/HĐ.BOO-TCĐBVN ngày 14/7/2020 giữa Tổng cục đường bộ Việt Nam và Liên danh nhà đầu tư Tập đoàn công nghiệp viễn thông Quân đội, Công ty cổ phần đầu tư công nghệ hạ tầng Vietin và Công ty cổ phần công nghệ Tiên Phong và Công ty Cổ phần Giao thông số Việt Nam thực hiện dự án thu phí dịch vụ sử dụng đường bộ tự động không dừng Giai đoạn 2 theo hình thức Hợp đồng Xây dựng - Sở hữu - Kinh doanh (BOO).

- Thời gian thu hồi vốn (30,9 năm): Đề nghị rà soát, tính toán kỹ lại phương án tài chính, đảm bảo tính khả thi của dự án. Trong đó, cần tham khảo

thời gian thu phí hoàn vốn của các dự án tương tự và lưu ý ý kiến của Ngân hàng Nhà nước Việt Nam về khả năng huy động vốn tín dụng dài hạn.

Về nội dung này, UBND tỉnh Thái Bình làm rõ như sau: Trong các bước tiếp theo, trên cơ sở số liệu khảo sát, thiết kế chi tiết, các bên sẽ tính toán lại Phương án tài chính bảo đảm kinh tế - kỹ thuật, tiết kiệm chi phí đầu tư nhằm rút ngắn thời gian thu hồi vốn, nâng cao hiệu quả tài chính của Dự án.

- Các thông tin khác (nguồn vốn, tiến độ giải ngân từng nguồn vốn, thời gian vay, kỳ hạn phát hành trái phiếu doanh nghiệp nếu có, dự kiến các khoản chi phí trong thời gian vận hành dự án,...): Đề nghị bổ sung đầy đủ vào phương án tài chính theo đúng quy định tại Điều 4 Nghị định số 28/2021/NĐ-CP ngày 26/3/2021 của Chính phủ quy định cơ chế quản lý tài chính dự án PPP.

Về nội dung này, Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình tiếp thu, hoàn thiện trong Thuyết minh Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án.

4. Sự phù hợp khi áp dụng cơ chế chia sẻ phần giảm doanh thu

Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi hiện chưa đề cập đến cơ chế chia sẻ phần giảm doanh thu.

Về nội dung này, Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình tiếp thu, hoàn thiện trong Thuyết minh Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án.

5. Nguồn vốn và khả năng cân đối vốn

- Đối với nguồn vốn nhà nước do ngân sách Trung ương hỗ trợ: Đề nghị cập nhật lại số vốn đang báo cáo cấp có thẩm quyền xem xét, bố trí từ nguồn tăng thu ngân sách Trung ương năm 2022 là 6.200 tỷ đồng (trong BCNCKT đang là 6.206 tỷ đồng). Đề nghị Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình tiếp tục phối hợp chặt chẽ với Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài chính để thẩm định nguồn vốn và khả năng cân đối nguồn vốn này (do việc phân bổ nguồn vốn này chưa được cấp có thẩm quyền thông qua); trên cơ sở đó, xây dựng kế hoạch giải ngân đảm bảo giải ngân hết nguồn vốn này trong giai đoạn 2023-2025.

Về nội dung này, Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình tiếp thu cập nhật lại số vốn báo cáo cấp có thẩm quyền xem xét, bố trí từ nguồn tăng thu ngân sách Trung ương năm 2022 là 6.200 tỷ đồng trong Thuyết minh báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án và cam kết giải ngân phần vốn ngân sách Trung ương giai đoạn 2023-2025 là 6.200 tỷ đồng.

Kế hoạch giải ngân dự kiến giai đoạn 2023-2025 là 12.500 tỷ đồng, trong đó:

+ Chi phí GPMB: 3.106 tỷ đồng.

+ Chi phí thực hiện dự án: 9.394 tỷ đồng.

- Đối với nguồn vốn nhà nước do ngân sách địa phương hỗ trợ: Đề nghị bổ sung các văn bản, tài liệu về thẩm định nguồn vốn và khả năng cân đối vốn ngân sách địa phương và Nghị quyết hội đồng nhân dân các tỉnh: Nam Định, Thái Bình về bố trí vốn ngân sách địa phương cho dự án theo quy định tại điểm

a khoảng 3 Điều 19 Nghị định số 35/2021/NĐ-CP ngày 29/3/2021 của Chính phủ (nội dung thẩm định theo yêu cầu tại Điều 20 Nghị định số 35/2021/NĐ-CP ngày 29/3/2021).

Về nội dung này, Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình làm rõ như sau:

Ngày 09/6/2023, Hội đồng nhân dân tỉnh Thái Bình đã ban hành Nghị quyết số 13/NQ-HĐND về việc phê duyệt bổ sung kế hoạch vốn đầu tư công trung hạn nguồn ngân sách tỉnh giai đoạn 2021-2025 với số tiền 1.462 tỷ đồng, Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình tại văn bản này cam kết giải ngân số tiền này trong giai đoạn từ năm 2023 - 2025 để đảm bảo tiến độ thực hiện Dự án.

Ngày 14/7/2023, Hội đồng nhân dân tỉnh Nam Định đã ban hành Nghị quyết số 82/NQ-HĐND về việc chấp thuận chủ trương bố trí vốn từ nguồn ngân sách tỉnh để GPMB Dự án, với số tiền dự kiến khoảng 1.700 tỷ đồng, Ủy ban nhân dân tỉnh Nam Định đã cam kết giải ngân số tiền này trong giai đoạn 2023-2025 để đảm bảo tiến độ thực hiện Dự án tại Văn bản số 743/UBND-VP5 ngày 27/7/2023.

- Đối với nguồn vốn của nhà đầu tư huy động: Đề nghị làm rõ khả năng huy động vốn của nhà đầu tư. Trong đó, cần lưu ý ý kiến của Ngân hàng Nhà nước Việt Nam (tại văn bản số 4936/NHNN-TD ngày 26/6/2023): "Dự án khó có thể huy động được nguồn vốn tín dụng với thời gian hoàn vốn dài như vậy (30,9 năm)".

Về nội dung này, Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình làm rõ như sau:

Việc đầu tư Dự án sẽ góp phần tạo động lực phát triển kinh tế - xã hội; tăng khả năng kết nối giao thông giữa các tỉnh trong khu vực đồng bằng sông Hồng và duyên hải Bắc Bộ; mở rộng không gian phát triển; ứng phó biến đổi khí hậu... Tuyến đường có ý nghĩa hết sức quan trọng, cần sớm được triển khai. Với Tổng vốn đầu tư của dự án rất lớn 18.081 tỷ đồng, trong khi nguồn vốn ngân sách còn hạn chế, thì việc huy động các nguồn vốn từ các nhà đầu tư là phù hợp và việc kéo dài thời gian hoàn vốn là bất khả kháng. Tại các cuộc họp trong quá trình triển khai dự án, các Ngân hàng Nhà nước, Ngân hàng thương mại đã cam kết với Chính phủ là thu xếp được vốn với thời gian hoàn vốn tối đa khoảng 30 năm như đề xuất.

Trong các bước tiếp theo, trên cơ sở số liệu khảo sát, thiết kế chi tiết, các bên sẽ tính toán lại Phương án tài chính bảo đảm kinh tế - kỹ thuật, tiết kiệm chi phí đầu tư nhằm rút ngắn thời gian thu hồi vốn, nâng cao hiệu quả tài chính của Dự án.

Trong bước đấu thầu lựa chọn Nhà đầu tư, Nhà đầu tư sẽ cung cấp hồ sơ chứng minh năng lực khả năng huy động vốn của Nhà đầu tư.

6. Về sự phù hợp của loại hợp đồng dự án

- Nguồn thu và khả năng thu hồi vốn cho nhà đầu tư: Đề nghị rà soát lại giá vé, lộ trình tăng giá vé, đánh giá về khả năng chi trả của người sử dụng.

Trong đó, cần lưu ý việc chia sẻ lưu lượng/doanh thu khi các dự án giao thông khác có thể hình thành trong tương lai (theo quy hoạch).

Về nội dung này, Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình làm rõ như sau: Nguồn thu và khả năng thu hồi vốn cho nhà đầu tư chủ yếu từ lưu lượng xe, giá vé, trong đó:

+ Lưu lượng xe do Viện chiến lược và phát triển giao thông vận tải dự báo, có xem xét ảnh hưởng của các dự án lân cận trong khu vực như tuyến đường bộ ven biển, QL.10, đường từ thành phố Thái Bình đi cầu Nghìn...

+ Giá vé tham khảo mức giá của tuyến cao tốc có mức độ phục vụ và khả năng thu hút xe tương đồng với dự án là cao tốc Hà Nội - Hải Phòng với mức giá hiện nay là 2.000đ/km/xe (Thực hiện Nghị định số 44/2023/NĐ-CP ban hành ngày 30/6/2023 của Chính phủ và Thông báo số 4326/CĐBVN-TC của Cục Đường bộ Việt Nam về việc áp dụng mức thuế suất GTGT 8% đối với giá dịch vụ sử dụng đường bộ các dự án đầu tư xây dựng đường bộ để kinh doanh do Bộ Giao thông vận tải quản lý). Tham khảo Điều 6 Thông tư số 159/2013/TT-BTC ngày 14/11/2013 của Bộ Tài chính Khung mức thu phí 'Định kỳ 03 năm căn cứ tình hình thực tế, chỉ số giá cả và đề xuất Bộ Giao thông vận tải, Bộ Tài chính thực hiện mức thu phí'. Tham khảo mức tăng phí các dự án cao tốc giai đoạn 2017-2020 thì mức phí năm 2027 dự kiến là 2.180đ/km/xe. Như vậy mức giá khởi điểm 2.100đ/km/xe của tuyến Ninh Bình - Hải Phòng vào năm 2027 là phù hợp và chưa vượt quá mức phí tối đa theo Thông tư 28/2021/TT-BGTVT ngày 30/11/2021.

- Thời gian hoàn vốn và thời hạn hợp đồng dự án: Đề nghị rà soát lại quy mô, chi phí (xây dựng, lãi vay) để tính toán thời gian thu phí hợp lý. Trong đó, cần tham khảo thời gian thu phí các dự án BOT hiện nay và khả năng huy động vốn tín dụng dài hạn, đảm bảo tính khả thi.

Về nội dung này, Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình sẽ tiếp thu hoàn thiện trong hồ sơ Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án.

- Về các biện pháp phòng ngừa, giảm thiểu rủi ro: Đề nghị bổ sung đánh giá về việc chia sẻ rủi ro trong các trường hợp: (i) Không cân đối đủ vốn nhà nước hỗ trợ; (ii) Không huy động đủ, kịp thời vốn vay tín dụng; (iii) Không đảm bảo doanh thu từ việc thu phí (giảm lưu lượng, không được tăng giá vé,...).

Về nội dung này, Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình tiếp thu bổ sung phân tích thêm về phân chia rủi ro giữa Nhà nước và Nhà đầu tư trong quá trình đầu tư, khai thác Dự án.

7. Hình thức lựa chọn nhà đầu tư:

Đề nghị làm rõ cơ sở của việc đề xuất lựa chọn nhà đầu tư theo hình thức đấu thầu rộng rãi trong nước đảm bảo phù hợp với quy định pháp luật về PPP (Điều 31 Luật PPP và Điều 34 Nghị định số 35/2021/NĐ-CP ngày 29/3/2021 của Chính phủ).

Về nội dung này Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình tiếp thu, chỉnh sửa hình thức lựa chọn nhà đầu tư theo đúng quy định pháp luật về PPP (Điều 31 Luật PPP và Điều 34 Nghị định số 35/2021/NĐ-CP ngày 29/3/2021 của Chính phủ).

8. Khảo sát sự quan tâm của nhà đầu tư

Đề nghị bổ sung đánh giá sự quan tâm của nhà đầu tư thực hiện dự án, làm cơ sở đề xuất hình thức lựa chọn nhà đầu tư phù hợp với quy định pháp luật.

Về nội dung này, Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình làm rõ như sau: Theo quy định tại khoản 1, Điều 25, Nghị định 35/2021/NĐ-CP ngày 29/3/2021 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành Luật đầu tư theo phương thức đối tác công tư: “Trong thời gian lập báo cáo nghiên cứu khả thi dự án PPP, cơ quan có thẩm quyền tổ chức khảo sát sự quan tâm của nhà đầu tư, bên cho vay (nếu có), từ dự án PPP được Thủ tướng Chính phủ chấp thuận áp dụng chỉ định nhà đầu tư theo quy định tại khoản 2 Điều 39 của Luật PPP. Việc khảo sát đối với dự án do nhà đầu tư đề xuất được thực hiện sau khi nhà đầu tư hoàn thiện dự thảo báo cáo nghiên cứu khả thi, gửi cơ quan có thẩm quyền”. Như vậy, việc khảo sát sự quan tâm của Nhà đầu tư đối với Dự án sẽ được thực hiện ở bước lập Báo cáo nghiên cứu khả thi (bước tiếp theo), sau khi chủ trương đầu tư được phê duyệt.

9. Về các kiến nghị của Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình

9.1. Về việc khai thác các mỏ vật liệu:

- Đề nghị làm rõ cơ sở pháp lý của việc đề xuất cơ chế đặc thù (Dự án không thuộc trường hợp được áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù theo Nghị quyết số 43/2022/QH15 ngày 11/01/2022 của Quốc hội).

Về nội dung này, Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình làm rõ cơ sở đề xuất cơ chế đặc thù của dự án về mỏ vật liệu như sau:

+ Nhu cầu vật liệu đắp của dự án khoảng: 11 triệu m³ cát (trong đó tỉnh Nam Định khoảng 5 triệu m³ và tỉnh Thái Bình khoảng 6 triệu m³).

+ Công suất khai thác các mỏ hiện trạng trên địa bàn tỉnh Thái Bình, Nam Định không đảm bảo cho dự án.

+ Trình tự, thủ tục cấp phép khai thác đối với các mỏ mới thời gian khoảng 24 tháng.

Để đảm bảo tiến độ dự án theo tinh thần chỉ đạo của Chính phủ, đề xuất áp dụng cơ chế đặc thù trong cấp phép khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường đã áp dụng cho các dự án cao tốc Bắc - Nam giai đoạn 2021-2025.

- Đề nghị làm rõ nhu cầu đối với từng loại vật liệu (đất đắp, cát đắp, cát xây dựng, đá thi công mặt đường, đá xây dựng,...); xác định sơ bộ các mỏ và khả năng cung ứng (đang khai thác/trong quy hoạch); khó khăn vướng mắc về trình tự, thủ tục cấp phép khai thác làm cơ sở đánh giá sự cần thiết phải trình cấp

có thẩm quyền xem xét, áp dụng cơ chế đặc thù. Việc xác định nhu cầu và khả năng cung ứng cần tính toán trên cơ sở các dự án đang triển khai trên địa bàn và khu vực lân cận (tránh tình trạng khan hiếm vật liệu xây dựng khi nhiều dự án triển khai đồng loạt).

Về nội dung này, Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình làm rõ như sau:

Nhu cầu dự kiến vật liệu cho Dự án như sau: Cát đắp khoảng: 11 triệu m^3 (trong đó tỉnh Nam Định khoảng 5 triệu m^3 và tỉnh Thái Bình khoảng 6 triệu m^3 , dự kiến sử dụng các mỏ tại các tỉnh: Thái Bình, Nam Định, một số tỉnh lân cận hoặc cát biển khi Chính phủ chấp thuận cho sử dụng); Đất đắp K98: 350 nghìn m^3 (trong đó tỉnh Nam Định khoảng 155 nghìn m^3 và tỉnh Thái Bình khoảng 195 nghìn m^3 , dự kiến mua tại các mỏ đất của Ninh Bình); Cấp phối đá dăm các loại: 600 nghìn m^3 (trong đó tỉnh Nam Định khoảng 270 nghìn m^3 và tỉnh Thái Bình khoảng 330 nghìn m^3 , dự kiến mua tại các mỏ đá chất lượng tại các tỉnh như: Hà Nam, Hòa Bình, Ninh Bình, Thanh Hóa ..).

+ Tỉnh Thái Bình:

Hiện nay, trên địa bàn tỉnh Thái Bình có 06 mỏ cát đang khai thác với trữ lượng còn lại khoảng 8.000.000 m^3 , công suất khai thác hằng năm là 2.600.000 m^3 không đáp ứng các dự án đang triển khai do vậy với nhu cầu cát đắp của dự án CT.08 đoạn trên địa bàn tỉnh Thái Bình khoảng 6.000.000 m^3 phải khai thác cát tại các mỏ cát mới. Về trình tự, thủ tục cấp phép khai thác đối với các mỏ mới thời gian khoảng 24 tháng (đấu giá, thăm dò, đánh giá trữ lượng, thẩm định thiết kế cơ sở, đánh giá tác động môi trường, cấp phép).

Trên cơ sở các phân tích nêu trên, căn cứ quyết định số 03/2020/QĐ-UBND ngày 14/2/2020 của UBND tỉnh Thái Bình về việc quy hoạch thăm dò, khai thác cát lòng sông, ven biển trên địa bàn tỉnh Thái Bình giai đoạn đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030; UBND tỉnh Thái Bình đề xuất khai thác cát tại khu vực mỏ cát (sông) Bình Thanh, huyện Kiến Xương với tài nguyên dự báo 1.232.000 m^3 và mỏ cát (biển) TT10, huyện Thái Thụy với tài nguyên dự báo 5.736.000 m^3 phục vụ dự án. Sau khi báo cáo nghiên cứu tiền khả thi được phê duyệt, UBND tỉnh báo cáo, đề xuất với Thủ tướng Chính phủ được áp dụng cơ chế đặc thù cấp phép khai thác 02 mỏ cát nêu trên cung cấp cho dự án để đảm bảo tiến độ đề ra.

+ Tỉnh Nam Định:

Tuyến sông Hồng có 09 điểm mỏ cát làm vật liệu xây dựng thông thường, (Bãi Búng, Bãi Gù, Bãi Gù 2, Mom Rô, Mom Rô 2, Sa Cao, Xuân Tân 1, Xuân Tân 2, Giao Thiện: với tổng trữ lượng 11.824.000 m^3). Tuyến sông Ninh Cơ có 02 mỏ (Nghĩa Thắng, Nghĩa Sơn) với trữ lượng: 1.586.816 m^3 . Tuyến sông Đáy có 02 điểm mỏ (Nghĩa Hồng, cửa Đáy) với trữ lượng 2.197.000 m^3 .

Khu vực ven biển huyện Nghĩa Hưng (trữ lượng 107.094.900 m^3), Khu vực ven biển huyện Giao Thủy (trữ lượng 55.993.000 m^3).

Hiện nay, Sở Tài nguyên và Môi trường Nam Định đã cấp giấy phép khai thác 06 mỏ cát khu vực ven biển huyện Giao Thủy (tổng trữ lượng khai thác 19.748.361 m³, công suất 1.849.000 m³/năm); 02 mỏ cát khu vực ven biển huyện Nghĩa Hưng (tổng trữ lượng khai thác 3.056.256 m³, công suất 622.000 m³/năm); 01 mỏ khu vực Cửa Đáy (tổng trữ lượng 998.000 m³, công suất 185.630 m³/năm); các mỏ này để cung ứng, phục vụ nuôi trồng thủy sản và các dự án đầu tư công trên địa bàn tỉnh Nam Định.

Các mỏ cát sông phân bố trên 04 tuyến sông chính với trữ lượng không lớn, việc khai thác cát trên sông cần đánh giá đầy đủ tác động đến môi trường, đề kè. Theo số liệu tư vấn cung cấp, nhu cầu cát san lấp của Dự án trên địa bàn tỉnh Nam Định khoảng 5,0 triệu m³, thời gian triển khai nhanh đòi hỏi công suất khai thác tương đối lớn. Do đó để đảm bảo nhu cầu cát san lấp cho Dự án, tỉnh Nam Định đề xuất khai thác, sử dụng cát khu vực ven biển huyện Nghĩa Hưng và Khu vực ven biển huyện Giao Thủy.

9.2. Về giải ngân các nguồn vốn tham gia dự án

Đề nghị làm rõ cơ sở pháp lý và nội dung cụ thể đề xuất cơ chế giải ngân các nguồn vốn, đảm bảo phù hợp với quy định pháp luật về ngân sách nhà nước, đầu tư công và đầu tư PPP.

Về nội dung này Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình làm rõ như sau: Để đẩy nhanh tiến độ thực hiện dự án và đáp ứng yêu cầu giải ngân, đảm bảo giải ngân hết nguồn vốn Trung ương trong giai đoạn 2023-2025, sớm đưa dự án vào vận hành khai thác cần sử dụng linh hoạt giải ngân các nguồn vốn; UBND tỉnh Thái Bình đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư báo cáo Thủ tướng Chính phủ và cấp có thẩm quyền cho cơ chế sử dụng linh hoạt giải ngân các nguồn vốn.

9.3. Về việc sử dụng chi phí dự phòng

Đề nghị làm rõ lý do đề xuất sử dụng kinh phí dự phòng để đầu tư các hạng mục bổ sung; trong đó, cần khẳng định việc đầu tư với quy mô hiện nay đã đảm bảo đúng quy chuẩn, tiêu chuẩn xây dựng, đầu tư đồng bộ trên toàn tuyến, đảm bảo phù hợp với quy định pháp luật về xây dựng, giao thông đường bộ và quy định pháp luật có liên quan.

Về nội dung này, Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình làm rõ như sau: Việc đầu tư với quy mô như trong Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án đã đảm bảo đúng quy chuẩn, tiêu chuẩn xây dựng, đầu tư đồng bộ trên toàn tuyến, đảm bảo phù hợp với quy định pháp luật về xây dựng, giao thông đường bộ và quy định pháp luật có liên quan.

Chi phí dự phòng của dự án dùng để dự phòng cho các yếu tố phát sinh về khối lượng, trượt giá. Trong quá trình thực hiện nếu còn dư sẽ sử dụng chi phí này để đầu tư xây dựng nút giao ĐT.489C và CT.16.

Trên đây là Báo cáo giải trình về Hồ sơ Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng đoạn qua tỉnh Nam Định và Thái Bình, theo phương thức PPP; Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình trân trọng báo cáo Bộ Kế hoạch và Đầu tư./p.lưu

Nơi nhận:

- Như trên;
- Văn phòng Chính phủ;
- UBND các tỉnh: Nam Định, Ninh Bình;
- Chủ tịch, các PCT UBND tỉnh Thái Bình;
- Các sở: KH&ĐT, TC, GTVT, TNMT, XD;
- BQLDA Đầu tư XD các công trình GT tỉnh;
- Tập đoàn GELEXIMCO;
- Lưu: VT, CTXDGT, TH.

CHỦ TỊCH



Nguyễn Khắc Thận



Các văn bản

**đề xuất áp dụng chính sách 2
Về thẩm quyền đầu tư dự án quốc lộ,
cao tốc đi qua các địa phương**

Số: 305 /BC-UBND

Sơn La, ngày 12 tháng 7 năm 2023

BÁO CÁO

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

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Thực hiện công văn số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư 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.

UBND tỉnh Sơn La báo cáo đề xuất dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ cao tốc Hòa Bình- Mộc Châu, đoạn tuyến thuộc địa bàn tỉnh Sơn La đề nghị giao UBND tỉnh làm cơ quan chủ quản và được phép cân đối, sử dụng nguồn vốn đầu tư từ ngân sách địa phương (bao gồm cả vốn hỗ trợ từ ngân sách Trung ương) để thực hiện dự án với các nội dung sau:

1. Thông tin chung của dự án

- Tên dự án: Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ cao tốc Hòa Bình - Mộc Châu, đoạn tuyến thuộc địa bàn tỉnh Sơn La.

- Hình thức đầu tư: Đầu tư công.

- Dự kiến tổng mức đầu tư: 4.190 tỷ đồng.

- Cơ cấu nguồn vốn: Ngân sách Trung ương là 3.500 tỷ đồng (trong đó: 100 tỷ đồng đã được Thủ tướng Chính phủ giao tại Quyết định số 107/QĐ-TTg ngày 31/12/2019 về bổ sung vốn dự phòng ngân sách Trung ương năm 2019 cho một số Bộ và địa phương thực hiện dự án cấp bách; 1.700 tỷ dự kiến kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021- 2025 (hiện nay đã đưa vào dự phòng chung kế hoạch trung hạn và được phép hoàn thiện thủ tục, phê duyệt chủ trương đầu tư dự án làm cơ sở giao kế hoạch vốn theo Nghị quyết số 93/2023/QH15 ngày 22/6/2023 của Quốc hội); 1.700 tỷ đồng đề nghị hỗ trợ từ nguồn tăng thu ngân sách Trung ương năm 2022 (UBND tỉnh đã có báo cáo số 135/BC-UBND ngày 30/3/2023 báo cáo theo công văn số 210/BKHĐT-TH ngày 29/3/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về việc thông báo dự kiến khả năng cân đối ngân sách Trung ương năm 2022 từ nguồn tăng thu ngân sách Trung ương năm 2022); ngân sách tỉnh là 690 tỷ đồng (sử dụng nguồn vốn trung hạn giai đoạn 2021-2025 theo Nghị quyết số 17/NQ-HĐND ngày 10/8/2021 của HĐND tỉnh Sơn La).

- Địa điểm xây dựng: Huyện Vân Hồ, huyện Mộc Châu, tỉnh Sơn La.

- Phạm vi dự án: Điểm đầu Km53+000 (kết nối vào cuối tuyến dự án đầu

tư xây dựng tuyến cao tốc Hòa Bình - Mộc Châu, đoạn Km19-Km53 do UBND tỉnh Hòa Bình là cơ quan chủ quản dự án) tại xã Chiềng Yên, huyện Vân Hồ; điểm cuối Km84+700 giao với Quốc lộ 43 tại xã Phiêng Luông, huyện Mộc Châu. Tổng chiều dài khoảng 31,7km.

2. Khó khăn, vướng mắc dự án đang gặp phải

- 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...”.

- 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 UBND cấp tỉnh chịu trách nhiệm...”.

- Khoản 1 Điều 31 Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24/02/2010 của Chính phủ quy định: “*Bộ GTVT 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)*”.

3. Các biện pháp đã áp dụng nhưng chưa khắc phục được khó khăn

Ngay sau khi Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định số 465/QĐ-TTg ngày 14/4/2022 cho phép dừng triển khai dự án đầu tư xây dựng tuyến đường cao tốc Hòa Bình - Mộc Châu (tỉnh Sơn La) theo hình thức PPP và giao UBND tỉnh Sơn La phối hợp với Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Giao thông vận tải đề xuất phương án đầu tư phù hợp theo quy định pháp luật (*trong đó có hình thức đầu tư công*); tỉnh Sơn La đã khẩn trương triển khai: (1) Thành lập Ban Chỉ đạo 441 của Tỉnh ủy để thống nhất trong lãnh đạo, chỉ đạo thực hiện nhiệm vụ; (2) huy động nguồn lực của địa phương, trình HĐND tỉnh cho phép tham gia đầu tư tuyến cao tốc Hòa Bình - Mộc Châu, đoạn tuyến thuộc địa bàn tỉnh Sơn La; (3) tập trung báo cáo với Thủ tướng Chính phủ và các Bộ, ngành Trung ương giao UBND tỉnh Sơn La là cơ quan chủ quản đầu tư tuyến cao tốc Hòa Bình - Mộc Châu, đoạn tuyến thuộc địa bàn tỉnh Sơn La.

Quá trình triển khai trình Thủ tướng Chính phủ cụ thể như sau:

- Ngày 15/4/2022, UBND tỉnh Sơn La đã trình Thủ tướng Chính phủ giao UBND tỉnh Sơn La nhiệm vụ đầu tư xây dựng cao tốc Hòa Bình - Mộc Châu, đoạn trên địa bàn tỉnh Sơn La theo hình thức đầu tư công bằng nguồn vốn do địa phương quản lý (*ngân sách tỉnh và ngân sách Trung ương hỗ trợ có mục tiêu cho tỉnh*) tại Công văn số 1337/UBND-TH.

- Ngày 29/6/2022, thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ Phạm Minh Chính tại Thông báo số 176/TB-VPCP ngày 17/6/2022 của Văn phòng Chính phủ, UBND tỉnh tiếp tục ban hành Công văn số 2398/UBND-TH ngày 29/6/2022 báo cáo Thủ tướng Chính phủ cho phép đầu tư xây dựng tuyến đường cao tốc Hòa Bình - Mộc Châu, đoạn tuyến thuộc địa bàn tỉnh Sơn La.

- Trên cơ sở đề nghị của UBND tỉnh Sơn La, Phó Thủ tướng Chính phủ Lê Văn Thành đã giao Bộ KH&ĐT chủ trì phối hợp với các cơ quan báo cáo Thủ tướng Chính phủ. Ngày 05/8/2022, Bộ KH&ĐT đã báo cáo Thủ tướng Chính phủ giao Bộ GTVT tham mưu với Thủ tướng Chính phủ ban hành văn bản quy phạm pháp luật phân cấp cho UBND tỉnh Sơn La là cơ quan chủ quản đầu tư dự án cao tốc Hòa Bình - Mộc Châu, đoạn tuyến thuộc địa bàn tỉnh Sơn La.

- Ngày 30/9/2022, trên cơ sở kết quả làm việc với UBND tỉnh Sơn La về làm rõ các nội dung kiến nghị, Bộ GTVT đã trình Thủ tướng Chính phủ giao UBND tỉnh Sơn La là cơ quan chủ quản triển khai đầu tư dự án tại Công văn số 10122/BGTVT-KHĐT (Bộ GTVT trình lần 1).

- Ngày 30/11/2022, sau khi xin ý kiến các Bộ (*Kế hoạch và Đầu tư, Xây dựng, Tài chính, Tư pháp*), UBND tỉnh Sơn La, tỉnh Hòa Bình, Văn phòng Chính phủ đã đề nghị Bộ GTVT chủ trì tổ chức cuộc họp với các Bộ và UBND tỉnh Sơn La để làm rõ, thống nhất một số nội dung còn có ý kiến khác nhau tại Công văn số 8030/VPCP-CN.

- Ngày 13/12/2022, Bộ GTVT đã tổ chức họp với các Bộ, ngành có liên quan thống nhất các nội dung còn có ý kiến khác nhau; sau cuộc họp Bộ GTVT đã tổng hợp, tiếp thu các ý kiến và trình Thủ tướng Chính phủ giao UBND tỉnh Sơn La đầu tư dự án tại Công văn số 14019/BGTVT-KHĐT ngày 29/12/2022 (Bộ GTVT trình lần 2).

- Ngày 09/02/2023, Phó Thủ tướng Chính phủ Trần Hồng Hà đã chủ trì buổi làm việc với các Bộ: GTVT, Tài chính, KH&ĐT, Tư pháp, Xây dựng và UBND tỉnh Sơn La về giao cơ quan chủ quản đầu tư tuyến đường cao tốc Hòa Bình - Mộc Châu, đoạn tuyến thuộc địa bàn tỉnh Sơn La. Kết quả buổi làm việc, Phó Thủ tướng Chính phủ đã đồng ý với đề nghị của Bộ GTVT về việc giao UBND tỉnh Sơn La đầu tư cao tốc và đề nghị Bộ GTVT hoàn thiện lại dự thảo Quyết định và trình Thủ tướng Chính phủ ban hành trong tháng 02/2023.

- Ngày 21/02/2023, Bộ GTVT đã trình Thủ tướng Chính phủ giao UBND tỉnh Sơn La đầu tư xây dựng dự án tại Công văn số 1618/BGTVT-KHĐT (Bộ GTVT trình lần 3).

- Ngày 29/3/2023, Văn phòng Chính phủ có Công văn số 2059/VPCP-CN về ý kiến của Phó Thủ tướng Chính phủ Trần Hồng Hà về giao cơ quan chủ quản dự án đầu tư xây dựng tuyến đường Hòa Bình - Mộc Châu, đoạn tuyến thuộc địa bàn tỉnh Sơn La, trong đó giao "*Bộ GTVT phối hợp với Bộ Tư pháp chuẩn bị văn bản đúng thể thức để phân cấp cho địa phương làm chủ quản đầu tư dự án, trình Thủ tướng Chính phủ trước ngày 31/3/2023*".

- Ngày 29/4/2023, Bộ GTVT đã trình Thủ tướng Chính phủ, Phó Thủ tướng Chính phủ với nội dung: Giao UBND tỉnh Sơn La là cơ quan chủ quản triển khai lập chủ trương đầu tư dự án; sau khi 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 đến đầu tư xây dựng công trình đường bộ sẽ xem xét, giao cơ

quan triển khai lập dự án đầu tư và thực hiện đầu tư dự án theo quy định tại Công văn số 4483/BGTVT-KHĐT (Bộ GTVT trình lần 4).

- Ngày 26/5/2023, trên cơ sở Thông báo 2295/TB-TTKQH ngày 16/5/2023 của Tổng Thư ký Quốc hội, Phó Thủ tướng Chính phủ Trần Hồng Hà đã yêu cầu Bộ GTVT làm rõ một số nội dung và báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định tại Công văn số 3754/VPCP-CN ngày 26/5/2023 của Văn phòng Chính phủ. Đến nay, Bộ GTVT đang phối hợp với Bộ Kế hoạch và Đầu tư và các Bộ, ngành liên quan nghiên cứu các ý kiến của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, Bộ Tư pháp tại các Công văn số 1706/BTP-PLDSKT ngày 28/4/2023; 1882/BTP-PLDSKT ngày 15/5/2023 để báo cáo Thủ tướng Chính phủ.

Chính phủ cũng đã nhận thấy những khó khăn, vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan và đã có Tờ trình số 199/TTr-CP ngày 08/5/2023 trình Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét, cho ý kiến 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 để trình Quốc hội xem xét, thông qua tại kỳ họp thứ 5. Tuy nhiên, tại phiên họp thứ 23 ngày 13/5/2023, Ủy ban Thường vụ Quốc hội đã kết luận: "*Đối với 02 dự thảo Nghị quyết thí điểm: 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*". Chính phủ đang giao Bộ Kế hoạch và Đầu tư chủ trì hoàn thiện hồ sơ dự thảo Nghị quyết để trình Quốc hội xem xét, quyết định.

4. Sự cần thiết phải áp dụng cơ chế đặc thù

Việc được áp dụng cơ chế "*Dự án quốc lộ, cao tốc đi qua các địa phương đề nghị giao UBND cấp tỉnh làm cơ quan chủ quản và được phép cân đối, sử dụng nguồn vốn đầu tư từ ngân sách địa phương (bao gồm cả vốn hỗ trợ từ ngân sách Trung ương nếu có) để thực hiện dự án*" là rất cần thiết nhằm tháo gỡ khó khăn về pháp lý; đồng thời để hiện thực hóa chủ trương, đường lối của Đảng, Nhà nước về đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông theo hướng đồng bộ, hiện đại, cụ thể như sau:

(1) Tháo gỡ vướng mắc về pháp lý: Khi cơ chế đặc thù được ban hành, UBND tỉnh Sơn La có thể huy động ngân sách địa phương đầu tư xây dựng tuyến đường cao tốc, đoạn chạy qua địa bàn tỉnh Sơn La bảo đảm quy định pháp luật.

(2) Việc ban hành cơ chế đặc thù sẽ tạo thuận lợi trong triển khai dự án, góp phần từng bước hiện thực hóa chủ trương, đường lối của Đảng, Nhà nước về đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông theo hướng đồng bộ, hiện đại, cụ thể:

- Thực hiện quy hoạch: Tuyến đường nằm trong Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 được Thủ tướng Chính phủ

phê duyệt tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 với lộ trình đầu tư trước năm 2030 để đạt mục tiêu đến năm 2030 cả nước sẽ có 5.000km cao tốc.

- Thực hiện chủ trương của Đảng, Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ, các Bộ, ngành Trung ương: (1) Dự án góp phần thực hiện Nghị quyết số 11-NQ/TW ngày 10/02/2022 của Bộ Chính trị về phương hướng phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng an ninh vùng Trung du và miền núi Bắc Bộ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045¹; (2) Dự án góp phần thực hiện Nghị quyết số 96/NQ-CP ngày 01/08/2022 của Chính phủ về ban hành Chương trình hành động thực hiện Nghị quyết số 11-NQ/TW ngày 10/02/2022 của Bộ Chính trị²; (3) thực hiện theo chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại Thông báo số 176/TB-VPCP ngày 17/6/2022 của Văn phòng Chính phủ về kết luận của Thủ tướng Chính phủ Phạm Minh Chính tại buổi làm việc với Lãnh đạo tỉnh Sơn La³; (4) Bộ Giao thông vận tải, Bộ Kế hoạch và Đầu tư đều đồng thuận việc giao UBND tỉnh Sơn La là cơ quan chủ quản đầu tư xây dựng tuyến cao tốc Hòa Bình - Mộc Châu, đoạn tuyến thuộc địa bàn tỉnh Sơn La bằng nguồn vốn của địa phương trong điều kiện ngân sách Trung ương còn nhiều khó khăn thông qua các văn bản đã báo cáo Thủ tướng Chính phủ (nêu tại mục 3).

- Về đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh khu vực: (i) Tuyến đường cao tốc Hòa Bình - Mộc Châu, đoạn tuyến trên địa bàn tỉnh Sơn La cùng với các đoạn trên địa bàn tỉnh Hòa Bình đang được triển khai sẽ giúp thay đổi tình trạng độc đạo của Quốc lộ 6 kết nối Thủ đô Hà Nội lên các tỉnh Tây Bắc, đây là một trong những điểm nghẽn về hạ tầng giao thông lên khu vực Tây Bắc cần kịp thời được tháo gỡ; (ii) mở rộng không gian phát triển, tạo kết nối liên vùng, thúc đẩy thu hút đầu tư phát triển kinh tế - xã hội, nhất là các Khu du lịch quốc gia Hồ Hòa Bình, Khu du lịch quốc gia Mộc Châu; (iii) thể hiện sự quan tâm của Đảng và Nhà nước đến các đồng bào vùng sâu, vùng xa còn nhiều khó khăn, giúp thu hẹp dần khoảng cách về phát triển; (iv) cơ động, củng cố tiềm lực về quốc phòng, an ninh khu vực Tây Bắc.

4. Cam kết của tỉnh về phần vốn ngân sách địa phương sẽ bố trí tham gia thực hiện dự án: UBND tỉnh đã có nghị quyết về cân đối ngân sách địa phương tham gia thực hiện dự án, UBND tỉnh cam kết chỉ đạo, cân đối đủ phần vốn ngân sách địa phương tham gia thực hiện dự án theo Nghị quyết của UBND tỉnh, đảm bảo dự án được đầu tư hoàn thành theo tiến độ phê duyệt.

5. Cam kết của tỉnh trong tổ chức triển khai thực hiện nếu được áp dụng cơ chế đặc thù: Nếu được áp dụng cơ chế đặc thù để triển khai dự án,

¹ Trong đó đã định hướng tư duy liên kết vùng là chủ đạo và định hướng đến năm 2030 hoàn thành tuyến đường bộ cao tốc, tiền cao tốc Hà Nội - Hòa Bình - Sơn La.

² Tại dòng 8 Phụ lục III, Chính phủ đã xác định đối với Dự án tuyến cao tốc Hà Nội - Hòa Bình - Sơn La giao cơ quan chủ trì thực hiện là các địa phương (trong đó có tỉnh Sơn La), nguồn vốn dự kiến là vốn ngân sách nhà nước và các nguồn huy động khác, thời gian thực hiện dự kiến 2022-2026.

³ Thủ tướng Chính phủ đã đồng ý về nguyên tắc với đề nghị của tỉnh Sơn La về việc đầu tư đoạn tuyến đường cao tốc Hòa Bình - Mộc Châu (từ Km53 đến cuối tuyến, thuộc địa phận tỉnh Sơn La) theo hình thức đầu tư công và giao cho UBND tỉnh Sơn La là cơ quan chủ quản dự án theo các quy định hiện hành.

UBND tỉnh Sơn La cam kết quyết liệt chỉ đạo, có kế hoạch, biện pháp cụ thể để hoàn thành dự án theo đúng tiến độ, mục tiêu được phê duyệt, đảm bảo chất lượng và tuân thủ quy định pháp luật.

6. Đề xuất, kiến nghị

Trên đây là báo cáo đề xuất dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ cao tốc Hòa Bình- Mộc Châu, đoạn tuyến thuộc địa bàn tỉnh Sơn La đề nghị giao UBND tỉnh làm cơ quan chủ quản và được phép cân đối, sử dụng nguồn vốn đầu tư từ ngân sách địa phương (bao gồm cả vốn hỗ trợ từ ngân sách Trung ương) để thực hiện dự án. UBND tỉnh Sơn La trân trọng báo cáo Bộ Kế hoạch và Đầu tư tổng hợp, hoàn chỉnh hồ sơ 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, báo cáo Chính phủ, trình Quốc hội xem xét, thông qua làm cơ sở triển khai thực hiện./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Đ/c Chủ tịch UBND tỉnh (b/c);
- Các đ/c PCT UBND tỉnh;
- Sở Kế hoạch và Đầu tư;
- Sở Giao thông vận tải;
- BQLDA ĐTXD các công trình giao thông;
- VP UBND tỉnh (LĐ, phòng KT);
- Lưu: VT, TH (V.Hải).

**TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH**



Lê Hồng Minh

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH SƠN LA**

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

Số: 2951 /UBND- TH

Sơn La, ngày 02 tháng 8 năm 2023

V/v tham gia ý kiến 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

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Thực hiện công văn số 6090/BKHĐT-PTHTĐT ngày 31/7/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về việc xin ý kiến đối 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 kèm theo danh mục dự án (đơn đốc).

UBND tỉnh Sơn La trân trọng báo cáo Bộ Kế hoạch và Đầu tư các nội dung sau:

1. UBND tỉnh Sơn La không nhận được báo cáo số 5894/BC-BKHĐT và tờ trình số 5895/TTr-BKHĐT ngày 26/7/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

2. Trên cơ sở nghiên cứu báo cáo số 5894/BC-BKHĐT và tờ trình số 5895/TTr-BKHĐT ngày 26/7/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư (gửi kèm công văn số 6090/BKHĐT-PTHTĐT), UBND tỉnh Sơn La nhất trí với nội dung báo cáo, nội dung tờ trình và dự thảo Nghị quyết của Quốc hội, đồng thời đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư 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.

UBND tỉnh Sơn La trân trọng báo cáo Bộ Kế hoạch và Đầu tư./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Đ/c Chủ tịch UBND tỉnh (b/c);
- Các đ/c PCT UBND tỉnh;
- Sở Kế hoạch và Đầu tư;
- Sở Giao thông vận tải;
- BQLDA ĐTXD công trình giao thông;
- VP UBND tỉnh (LĐ, đ/c Toàn);
- Lưu: VT, TH (V.Hải).

**TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH**



Lê Hồng Minh

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI **CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 7982 /BGTVT-KHĐT

Hà Nội, ngày 25 tháng 07 năm 2023

V/v rà soát, đề xuất các dự áp dụng cơ chế chính sách tháo gỡ khó khăn, vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Bộ Giao thông vận tải (GTVT) nhận được văn bản số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về việc rà soát, đề xuất các dự án giao thông đường bộ áp dụng cơ chế chính sách tháo gỡ khó khăn, vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan.

Sau khi rà soát, Bộ GTVT tổng hợp danh mục các dự án do Bộ GTVT quản lý và các dự án đang phối hợp với các địa phương thực hiện công tác chuẩn bị đầu tư kiến nghị được áp dụng cơ chế chính sách đặc thù như phụ lục kèm theo.

Đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư nghiên cứu, tổng hợp báo cáo cấp có thẩm quyền xem xét, quyết định./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Bộ trưởng (để b/c);
- Các Thứ trưởng;
- Lưu: VT, KHĐT VIETNV.

KT. BỘ TRƯỞNG
PHỤ TRƯỞNG



Lê Đình Thọ

		<p><i>án đoạn qua tỉnh Bình Phước thành dự án độc lập và sử dụng vốn đầu tư công,....</i></p> <p>3. Cơ chế chính sách đặc thù đề xuất được áp dụng</p> <p>Để đẩy nhanh tiến độ triển khai dự án, đề nghị giao UBND tỉnh Bình Phước là cơ quan chủ quản và được phép cân đối, sử dụng nguồn vốn đầu tư từ ngân sách địa phương và vốn hỗ trợ từ NSTW để thực hiện dự án.</p>
2	<p>Dự án xây dựng dự án đường Hòa Bình - Mộc Châu, đoạn qua địa phận tỉnh Sơn La</p>	<p>1. Thông tin chung</p> <p>Theo quy hoạch, tuyến cao tốc Hòa Bình - Mộc Châu đoạn qua tỉnh Sơn La từ Km53-Km84, dài khoảng 31km, quy mô 04 làn xe, tiến trình đầu tư trước năm 2030. Do vai trò quan trọng của tuyến đường, theo đề nghị của địa phương, ý kiến của Bộ Kế hoạch và Đầu tư, tuyến đường Hòa Bình - Mộc Châu qua địa bàn tỉnh Sơn La đã được Thủ tướng Chính phủ bố trí 100 tỷ đồng kế hoạch vốn năm 2019 và dự kiến 1.700 tỷ đồng vốn trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025³ để kết hợp với 1.990 tỷ đồng từ nguồn vốn ngân sách tỉnh Sơn La để đầu tư dự án.</p> <p>2. Khó khăn, vướng mắc</p> <p>Trên cơ sở đề xuất của UBND tỉnh Sơn La⁴, ý kiến của Thủ tướng Chính phủ giao UBND tỉnh Sơn La làm cơ quan chủ quản⁵, cơ sở chính trị, cơ sở thực tiễn, Bộ GTVT đã báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét, ban hành quyết định giao UBND tỉnh Sơn La là cơ quan chủ quản để sớm triển khai các thủ tục đầu tư dự án. Tuy nhiên, đến nay dự án chưa được giao cơ quan chủ quản.</p> <p>Bộ Tư pháp có ý kiến⁶ đề nghị cân nhắc việc ban hành Quyết định giao UBND tỉnh Sơn La là cơ quan chủ quản trong thời điểm hiện nay trong khi Chính phủ đang giao Bộ Kế hoạch và Đầu tư chủ trì, phối hợp với các cơ quan liên quan trình Quốc hội ban hành Nghị quyết, trong đó cho phép <i>UBND 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 đầu tư quốc lộ, cao tốc qua địa phương mình.</i></p> <p>Chính phủ đã có Tờ trình số 199/TTr-CP ngày 08/5/2023 báo cáo Ủy ban Thường vụ Quốc hội 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 đến đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ để làm cơ sở triển khai thực hiện. Tại</p>

³ Văn bản số 419/TTg-KTN ngày 02/4/2021 của Thủ tướng Chính phủ.

⁴ Văn bản số 2398/UBND-TH ngày 29/6/2022 của UBND tỉnh Sơn La

⁵ Thông báo số 176/TB-VPCP ngày 17/6/2022 của Văn phòng Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ đã kết luận: “*Đồng ý về nguyên tắc với đề nghị của Tỉnh về việc đầu tư đoạn tuyến đường cao tốc Hòa Bình - Mộc Châu thuộc địa phận tỉnh Sơn La theo hình thức đầu tư công và giao Ủy ban nhân tỉnh Sơn La là cơ quan chủ quản dự án theo các quy định hiện hành.*

⁶ Văn bản số 1706/BTP-PLDSKT ngày 28/4/2023 của Bộ Tư pháp.

		<p>Thông báo số 2295/TB-TTKQH ngày 16/5/2023, Ủy ban Thường vụ Quốc hội đề nghị Chính phủ tiếp tục nghiên cứu, làm rõ các nội dung đề nghị thí điểm và hoàn thiện hồ sơ trình Quốc hội xem xét, quyết định tại Kỳ họp thứ 6 hoặc vào thời gian phù hợp.</p> <p>Tại Thông báo số 242/TB-VPCP ngày 24/6/2023, Phó Thủ tướng Chính phủ Trần Lưu Quang giao Bộ Kế hoạch và Đầu tư chủ trì, phối hợp với các Bộ, cơ quan liên quan đề xuất xây dựng một luật sửa các luật về 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, để trình Quốc hội tại Kỳ họp thứ 6, tháng 10/2023.</p> <p>3. Cơ chế chính sách đặc thù đề xuất được áp dụng</p> <p>Để đẩy nhanh tiến độ triển khai dự án, huy động nguồn lực địa phương tham gia đầu tư, đẩy nhanh tiến độ thực hiện, đề nghị giao UBND tỉnh Sơn La là cơ quan chủ quản và cho phép sử dụng vốn ngân sách địa phương (bao gồm cả vốn hỗ trợ từ NSTW nếu có) để thực hiện dự án.</p>
3	<p>Dự án cao tốc Nội Bài – Bắc Ninh – Hạ Long đoạn từ đường Vành đai 4 đến QL.18</p>	<p>1. Thông tin chung</p> <p>Theo Quy hoạch, tuyến cao tốc Nội Bài – Bắc Ninh – Hạ Long, chiều dài khoảng 144 km, quy mô 4 làn xe, tiến trình đầu tư trước năm 2030, trong đó đoạn qua tỉnh Bắc Ninh dài khoảng 52km.</p> <p>2. Khó khăn, vướng mắc</p> <p>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 Đầu tư theo phương thức PPP đã bãi bỏ thực hiện hình thức hợp đồng BT.</p> <p>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.</p> <p>3. Cơ chế chính sách đặc thù đề xuất được áp dụng</p> <p>Để đẩy nhanh tiến độ triển khai dự án, đề nghị giao UBND tỉnh Bắc Ninh là cơ quan chủ quản và sử dụng nguồn vốn ngân sách địa phương và hợp pháp khác để thực hiện dự án Nội Bài – Bắc Ninh – Hạ Long đoạn từ đường Vành đai 4 đến QL.18.</p>

Số: 690 /UBND-VP4

Ninh Bình, ngày 14 tháng 7 năm 2023

V/v 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

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Ủy ban nhân dân tỉnh nhận được Văn bản số 4825/BKHĐT-TH ngày 22 tháng 6 năm 2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư 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. Sau khi giao Sở Kế hoạch và Đầu tư rà soát, tham mưu, UBND tỉnh Ninh Bình đề xuất áp dụng cơ chế đặc thù “*Dự án quốc lộ, cao tốc đi qua các địa phương đề nghị giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh làm cơ quan chủ quản và được phép cân đối, sử dụng nguồn vốn đầu tư từ ngân sách địa phương*” đối với 01 dự án, cụ thể như sau:

1. Thông tin dự án

a) *Tên dự án*: Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ cao tốc Ninh Bình - Hải phòng, đoạn qua tỉnh Ninh Bình.

b) *Hình thức đầu tư*: Đầu tư công.

c) *Địa điểm xây dựng*: Huyện Yên Khánh và huyện Yên Mô, tỉnh Ninh Bình.

d) *Tổng mức đầu tư dự kiến*: 6.865 tỷ đồng, trong đó:

- Chi phí xây dựng: 4.713,0 tỷ đồng;

- Chi phí giải phóng mặt bằng: 1.400,0 tỷ đồng;

- Chi phí QLDA, TVXD và chi phí khác: 280,0 tỷ đồng;

- Chi phí dự phòng: 472,0 tỷ đồng;

e) *Nguồn vốn*: Ngân sách trung ương và ngân sách địa phương, trong đó:

- Ngân sách tỉnh Ninh Bình: 2.000 tỷ đồng thực hiện công tác giải phóng mặt bằng và một số chi phí khác có liên quan.

- Ngân sách trung ương: 4.865 tỷ đồng.

f) *Thời gian khởi công, hoàn thành dự kiến*: Năm (2023-2027).

g) *Thủ tục đầu tư dự án*

- Tại Thông báo số 94/TB-VPCP ngày 24/3/2023 của Văn phòng Chính phủ thông báo Kết luận của Thường trực Chính phủ về dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước) và Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Ninh Bình - Nam Định - Thái Bình, Thường trực Chính phủ đã chỉ đạo đưa Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ cao tốc Ninh Bình - Nam Định - Thái Bình vào Ban chỉ đạo Nhà nước các công trình, dự án trọng điểm quốc gia, trọng điểm ngành giao thông vận tải.

- Tại Văn bản số 377/TTg-CN ngày 09/5/2023 của Thủ tướng Chính phủ về phương án đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc Ninh Bình - Nam Định - Thái Bình, Phó Thủ tướng Chính phủ Trần Hồng Hà đã đồng ý về nguyên tắc giao Ủy ban nhân dân tỉnh Ninh Bình chủ trì lập báo cáo nghiên cứu tiền khả thi tuyến đường bộ cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng đoạn qua tỉnh Ninh Bình; thống nhất với Bộ Giao thông vận tải và các cơ quan, địa phương liên quan trình Thủ tướng Chính phủ về cơ quan chủ quản dự án sau khi Quốc hội ban hành 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.

- Ngày 28/6/2023, Văn phòng Chính phủ có Văn bản số 4764/VPCP-VN thông báo ý kiến của Phó Thủ tướng Trần Hồng Hà giao Bộ Giao thông vận tải thực hiện chức năng cơ quan chủ quản dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng, đoạn qua thành phố Hải Phòng và đoạn qua tỉnh Ninh Bình.

2. Khó khăn, vướng mắc

- Tại Thông báo số 94/TB-VPCP ngày 24/3/2023 của Văn phòng Chính phủ thông báo Kết luận của Thường trực Chính phủ về dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước) và Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Ninh Bình - Nam Định - Thái Bình, Thường trực Chính phủ đã giao Phó Thủ tướng Trần Hồng Hà chỉ đạo Bộ Giao thông Vận tải chủ trì, phối hợp với Bộ Kế hoạch và Đầu tư và các địa phương có liên quan tính toán lại phương án đảm bảo hiệu quả, khả thi, đúng quy định của pháp luật, báo cáo Thủ tướng Chính phủ đối với *“đề nghị của UBND tỉnh Ninh Bình về việc tách tuyến đường cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng, đoạn qua tỉnh Ninh Bình và giao UBND tỉnh Ninh Bình là cơ quan chủ quản thực hiện đầu tư công”*.

- Tại Văn bản số 377/TTg-CN ngày 09/5/2023 của Thủ tướng Chính phủ về phương án đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc Ninh Bình - Nam Định - Thái Bình, Phó Thủ tướng Chính phủ Trần Hồng Hà đã đồng ý về nguyên tắc giao UBND tỉnh Ninh Bình chủ trì lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi tuyến đường

bộ cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng, đoạn qua tỉnh Ninh Bình; thống nhất với Bộ Giao thông Vận tải và các cơ quan, địa phương liên quan trình Thủ tướng Chính phủ về cơ quan chủ quản dự án sau khi Quốc hội ban hành 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.

- Đến ngày 08/7/2023, Bộ Giao thông Vận tải có Văn bản số 7205/BGTVT-CDCTVN đề nghị Phó Thủ tướng Chính phủ Trần Hồng Hà tiếp tục giao UBND tỉnh Ninh Bình chủ trì lập báo cáo nghiên cứu tiền khả thi tuyến đường bộ cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng đoạn qua địa phận của từng tỉnh, thành phố. Bộ Giao thông Vận tải sẽ phối hợp với Bộ Kế hoạch và Đầu tư hoàn thiện hồ sơ, 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 (*trong đó bao gồm phương án đầu tư tuyến đường bộ cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng đoạn qua thành phố Hải Phòng và đoạn qua tỉnh Ninh Bình*) theo kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội và chỉ đạo của Phó Thủ tướng Chính phủ để trình Quốc hội xem xét, quyết định.

Tuy nhiên, theo quy định của Luật Ngân sách Nhà nước, Luật Đầu tư công, không cho phép sử dụng vốn ngân sách địa phương để đầu tư các dự án thuộc nhiệm vụ chi của ngân sách trung ương; cụ thể là "*Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng, đoạn qua tỉnh Ninh Bình*" thuộc thẩm quyền của Bộ Giao thông Vận tải, chưa được bố trí vốn, chưa có văn bản tách đoạn qua tỉnh Ninh Bình thành dự án đầu tư công và phân cấp cho tỉnh Ninh Bình là cơ quan chủ quản đầu tư dự án, chưa có cơ chế cho phép địa phương bố trí vốn để cùng trung ương tham gia đầu tư đường cao tốc.

3. Sự cần thiết áp dụng cơ chế, chính sách

Hiện nay, trong điều kiện ngân sách nhà nước còn hạn chế, việc triển khai thực hiện chính sách "*Dự án quốc lộ, đường cao tốc đi qua các địa phương đề nghị giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh làm cơ quan chủ quản và được phép cân đối sử dụng nguồn vốn đầu tư từ ngân sách địa phương*" tạo hành lang pháp lý để các 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 đầu tư các dự án quốc lộ, đường cao tốc đi qua địa phương mình 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.

Việc giao thẩm quyền cho tỉnh Ninh Bình là cơ quan chủ quản và bố trí vốn địa phương để cùng tham gia đầu tư "*Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng, đoạn qua tỉnh Ninh Bình*" sẽ tạo sự chủ động

cho tỉnh Ninh Bình trong việc chủ động đẩy nhanh hoàn thiện công tác chuẩn bị đầu tư, xác định vị trí các nút giao cần thiết, tạo không gian 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; tạo thuận lợi trong công tác giải phóng mặt bằng, rút ngắn thời gian thực hiện dự án; đảm bảo an ninh, trật tự an toàn giao thông; nâng cao trách nhiệm của các đơn vị có liên quan. Sau khi thi công hoàn thành, quyết toán, sẽ bàn giao lại tuyến cho Bộ Giao thông Vận tải quản lý, khai thác, bảo trì theo quy định.

4. Phần vốn ngân sách địa phương bố trí để tham gia thực hiện dự án

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 “*Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng, đoạn qua tỉnh Ninh Bình*” với tổng số vốn là 2.000 tỷ đồng để thực hiện công tác giải phóng mặt bằng và một số chi phí khác có liên quan.

5. Về cam kết của địa phương

Tỉnh Ninh Bình cam kết quyết liệt chỉ đạo, có kế hoạch, biện pháp cụ thể để hoàn thành dự án theo đúng tiến độ, mục tiêu được cấp có thẩm quyền phê duyệt khi được cho phép áp dụng chính sách “*Dự án quốc lộ, đường cao tốc đi qua các địa phương đề nghị giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh làm cơ quan chủ quản và được phép cân đối sử dụng nguồn vốn đầu tư từ ngân sách địa phương*”.

6. Đề xuất, kiến nghị khác:

(1) Đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Giao thông Vận tải báo cáo Thủ tướng Chính phủ cho phép áp dụng cơ chế đặc thù “*Dự án quốc lộ, cao tốc đi qua các địa phương đề nghị giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh làm cơ quan chủ quản và được phép cân đối, sử dụng nguồn vốn đầu tư từ ngân sách địa phương*” đối với Dự án Xây dựng tuyến đường bộ cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng, đoạn qua tỉnh Ninh Bình; cho phép tỉnh Ninh Bình bố trí vốn địa phương để cùng tham gia đầu tư dự án và phân cấp cho UBND tỉnh Ninh Bình là cơ quan chủ quản thực hiện dự án theo hình thức đầu tư công, giao Hội đồng nhân dân tỉnh Ninh Bình là cơ quan phê duyệt chủ trương đầu tư dự án; sau khi thi công hoàn thành, quyết toán, bàn giao lại tuyến về Bộ Giao thông Vận tải quản lý, khai thác, bảo trì theo quy định, tương tự như các dự án đường bộ cao tốc đầu tư công sử dụng nguồn vốn phục hồi và phát triển kinh tế xã hội (*Quyết định số 17/2022/QĐ-TTg ngày 28/7/2022 của Thủ tướng Chính phủ*).

(2) Đề nghị Bộ Giao thông Vận tải báo cáo Thủ tướng Chính phủ điều chỉnh điểm đầu và chiều dài tuyến đường cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt trong Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030 tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 như đề nghị của UBND tỉnh Ninh Bình tại Văn bản số 521/UBND-VP4 ngày 31/5/2023.

Ủy ban nhân dân tỉnh Ninh Bình đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét, tổng hợp báo cáo Thủ tướng Chính phủ./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Thường trực Tỉnh ủy (để báo cáo);
- Chủ tịch, các PCT UBND tỉnh;
- Các Sở: KH&ĐT, GTVT;
- Lưu: VT, VP4.

vmh_vp4_296.ov

**TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
CHỦ TỊCH**



Phạm Quang Ngọc

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 7982 /BGTVT-KHĐT

Hà Nội, ngày 25 tháng 07 năm 2023

V/v rà soát, đề xuất các dự áp dụng cơ chế chính sách tháo gỡ khó khăn, vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Bộ Giao thông vận tải (GTVT) nhận được văn bản số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về việc rà soát, đề xuất các dự án giao thông đường bộ áp dụng cơ chế chính sách tháo gỡ khó khăn, vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan.

Sau khi rà soát, Bộ GTVT tổng hợp danh mục các dự án do Bộ GTVT quản lý và các dự án đang phối hợp với các địa phương thực hiện công tác chuẩn bị đầu tư kiến nghị được áp dụng cơ chế chính sách đặc thù như phụ lục kèm theo.

Đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư nghiên cứu, tổng hợp báo cáo cấp có thẩm quyền xem xét, quyết định./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Bộ trưởng (để b/c);
- Các Thứ trưởng;
- Lưu: VT, KHĐT VIETNV.

KT. BỘ TRƯỞNG
TRƯỞNG

Lê Đình Thọ

PHỤ LỤC
DANH SÁCH CÁC DỰ ÁN ĐÀO TẠO VÀ TĂNG GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ CÓ NHU CẦU ÁP DỤNG CƠ CHẾ ĐẶC THÙ

(Kèm theo Quyết định số 1282/BGTVT-KHĐT ngày 25 tháng 07 năm 2023 của Bộ GTVT)



STT	Tên dự án	Thông tin
I	Các dự án do Bộ GTVT quản lý	
1	Dự án đường cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng, đoạn qua tỉnh Ninh Bình	<p>1. Thông tin chung Theo quy hoạch, tuyến cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng dài 109 km, quy mô 4 làn xe, kết nối từ cao tốc Bắc - Nam phía Đông tại Ninh Bình với cao tốc Hà Nội - Hải Phòng, tiến trình đầu tư trước năm 2030, trong đó đoạn qua địa phận tỉnh Ninh Bình dài 18 km.</p> <p>2. Khó khăn, vướng mắc Thủ tướng Chính phủ đã có văn bản số 377/TTg-CN ngày 09/5/2023 giao UBND tỉnh Ninh Bình chủ trì lập báo cáo NCKT tuyến cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng đoạn qua tỉnh Ninh Bình. Tuy nhiên, trong quá trình thực hiện do vướng mắc liên quan đến việc sử dụng nguồn vốn ngân sách địa phương đầu tư công trình do trung ương quản lý nên tại văn bản số 4764/VPCPCN ngày 28/6/2023 của Văn phòng Chính phủ, Phó Thủ tướng Chính phủ Trần Hồng Hà giao Bộ GTVT thực hiện chức năng cơ quan chủ quản dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng, đoạn qua thành phố Hải Phòng và đoạn qua tỉnh Ninh Bình.</p> <p>Hiện nay, Bộ GTVT chưa cân đối được nguồn vốn để triển khai công tác chuẩn bị đầu tư và thực hiện đầu tư Dự án, Bộ GTVT đã có văn bản số 7205/BGTVT-CDCTVN ngày 08/7/2023 kiến nghị Phó Thủ tướng Chính phủ "tiếp tục giao UBND tỉnh Ninh Bình, thành phố Hải Phòng chủ trì lập NCKT tuyến đường bộ cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng đoạn qua địa phận của từng tỉnh, thành phố".</p> <p>3. Cơ chế chính sách đặc thù đề xuất được áp dụng Để đẩy nhanh tiến độ triển khai dự án, huy động nguồn lực địa phương tham gia đầu tư, đẩy nhanh tiến độ thực hiện, đề nghị giao UBND tỉnh Ninh Bình là cơ quan chủ quản và cho phép sử dụng vốn ngân sách địa phương (bao gồm cả vốn hỗ trợ từ NSTW nếu có) để thực hiện dự án.</p>
2	Dự án đường cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng đoạn qua TP Hải Phòng	<p>1. Thông tin chung Theo quy hoạch, tuyến cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng dài 109 km, quy mô 4 làn xe, kết nối từ cao tốc Bắc - Nam phía Đông tại Ninh Bình với cao tốc Hà Nội - Hải Phòng, tiến trình đầu tư trước năm 2030, trong đó đoạn qua thành phố Hải Phòng dài 29 km, thành phố Hải Phòng đang đầu tư 22 km theo</p>

	<p>hình thức hợp đồng BOT; đối với 7 km còn lại chưa đầu tư.</p> <p>2. Khó khăn, vướng mắc</p> <p>UBND thành phố Hải Phòng đã báo cáo Thủ tướng Chính phủ giao TP Hải Phòng là cơ quan chủ quản và cho phép đầu tư bằng nguồn vốn ngân sách của Thành phố.</p> <p>Tại văn bản số 1982/VPCP-CN ngày 27/3/2023, Phó Thủ tướng Trần Hồng Hà giao Bộ Kế hoạch và Đầu tư chủ trì tổng hợp đề xuất, kiến nghị của UBND thành phố Hải Phòng, báo cáo của Chính phủ để trình Quốc hội và tại văn bản số 4764/VPCP-CN ngày 28/6/2023, Phó Thủ tướng Chính phủ Trần Hồng Hà giao Bộ GTVT thực hiện chức năng cơ quan chủ quản dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng, đoạn qua thành phố Hải Phòng và đoạn qua tỉnh Ninh Bình.</p> <p>Tuy nhiên, do hiện nay Bộ GTVT chưa cân đối được nguồn vốn để triển khai công tác chuẩn bị đầu tư và thực hiện đầu tư Dự án, Bộ GTVT đã có văn bản số 7205/BGTVT-CĐCTVN ngày 08/7/2023 kiến nghị Phó Thủ tướng Chính phủ tiếp tục giao UBND thành phố Hải Phòng chủ trì lập báo cáo nghiên cứu tiền khả thi tuyến đường bộ cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng đoạn qua địa phận thành phố Hải Phòng.</p> <p>3. Cơ chế chính sách đặc thù đề xuất được áp dụng</p> <p>Để đẩy nhanh tiến độ triển khai dự án, huy động nguồn lực địa phương tham gia đầu tư, đẩy nhanh tiến độ thực hiện, đề nghị giao UBND thành phố Hải Phòng là cơ quan chủ quản và cho phép sử dụng vốn ngân sách địa phương (bao gồm cả vốn hỗ trợ từ NSTW nếu có) để thực hiện dự án.</p>
3	<p>1. Thông tin chung</p> <p>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 BT¹, Bộ GTVT đã phê duyệt Dự án và ký Hợp đồng dự án với tổng số vốn 5.870 tỷ đồng (vốn chủ sở hữu: 601,5 tỷ đồng và vốn vay nước ngoài được Chính phủ bảo lãnh là 5.269 tỷ đồng), dự án đã thi công hoàn thành, đưa vào sử dụng từ tháng 4/2015.</p> <p>Tuyến tránh thành phố Bảo Lộc dài 15,5 km là hạng mục được bổ sung vào Dự án và được Thủ tướng Chính phủ chấp thuận chủ trương đầu tư tại văn bản số 1009/TTg-KTN ngày 10/7/2015. Bộ GTVT phê duyệt bổ sung vào hợp đồng Dự án với tổng mức đầu tư khoảng 760 tỷ đồng. Nhà đầu tư triển khai xây dựng từ tháng 2/2017. UBND tỉnh Lâm Đồng có văn bản cam kết "<i>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</i>"².</p> <p>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 theo hình thức Hợp đồng BT</p>

¹ Văn bản số 1250/TTg-KTN ngày 27/7/2011 của Thủ tướng Chính phủ.

² Văn bản số 10/UBND-GT ngày 06/01/2015 của UBND tỉnh Lâm Đồng.

	<p>2. Khó khăn, vướng mắc</p> <p>Trong quá trình thực hiện hạng mục bổ sung, kinh phí GPMB tăng và thủ tục hoàn thuế VAT vướng mắc nên chưa được hoàn thuế theo phương án tài chính dẫn đến thiếu kinh phí để hoàn thành tuyến tránh thành phố Bảo Lộc. Trên cơ sở kết quả làm việc với UBND tỉnh Lâm Đồng, Bộ GTVT đã xác định điểm dừng kỹ thuật, dừng thi công tuyến tránh từ ngày 07/10/2020. Để đảm bảo an toàn, Dự án chỉ khai thác, lưu thông chính tuyến trên QL20; tuyến tránh TP Bảo Lộc chưa đưa vào khai thác.</p> <p>Để tiếp tục đầu tư hoàn thành tuyến tránh thành phố Bảo Lộc, Bộ GTVT đã báo cáo, Thủ tướng Chính phủ, Phó Thủ tướng Lê Minh Khái đã chủ trì họp và kết luận chỉ đạo, Bộ Tài chính đã có văn bản hướng dẫn về thuế VAT ngày 19/5/2023; Bộ GTVT đang rà soát lại chi phí, phương án tài chính dự án, cân đối nguồn kinh phí để báo cáo, đề xuất Thủ tướng Chính phủ. Về phương án sử dụng nguồn vốn UBND tỉnh Lâm Đồng cam kết cho dự án gặp vướng mắc chưa thể thực hiện do vướng quy định của Luật Ngân sách.</p> <p>3. Cơ chế chính sách đặc thù đề xuất được áp dụng</p> <p>Để sớm hoàn thành đồng bộ dự án, bảo đảm an toàn giao thông, phát huy hiệu quả đầu tư dự án, đề nghị giao UBND tỉnh Lâm Đồng là cơ quan chủ quản và được sử dụng nguồn vốn ngân sách địa phương (bao gồm cả vốn hỗ trợ từ NSTW nếu có) để đầu tư.</p>
4	<p>1. Thông tin chung</p> <p>Bộ GTVT đã phê duyệt chủ trương và dự án đầu tư với chiều dài khoảng 39 km, đường cấp III đồng bằng (Bn/Bm=12/11m), tổng mức đầu tư 1.509 tỷ đồng (chi phí GPMB là 394 tỷ đồng) sử dụng nguồn vốn ngân sách trung ương, thời gian thực hiện 2020 - 2023.</p> <p>2. Khó khăn, vướng mắc</p> <p>Quá trình triển khai do địa phương chậm thực hiện GPMB dẫn đến phát sinh tăng chi phí GPMB (tăng từ 394 tỷ đồng lên 726 tỷ đồng, tăng 332 tỷ đồng). Hội đồng nhân dân tỉnh Đắk Lắk đã quyết nghị thống nhất bố trí nguồn vốn ngân sách Tỉnh để chi trả toàn bộ phần GPMB phát sinh 332 tỷ đồng.</p> <p>Bộ GTVT đã có các Công văn số 2626/BGTVT-KHĐT ngày 17/3/2023 và số 6704/BGTVT-KHĐT ngày 26/6/2023 báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét, chấp thuận về chủ trương và giao Bộ GTVT chủ trì, phối hợp với tỉnh Đắk Lắk lồng ghép các nguồn vốn để thực hiện Dự án. Các bộ ngành đã có ý kiến: (1) Bộ Tư pháp đề nghị xây dựng Nghị quyết của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách tháo gỡ khó khăn, vướng mắc quy định tại một số Luật và chỉ thực hiện khi có đầy đủ cơ sở pháp lý; (2) Bộ KHĐT đề nghị xem xét về nhiệm vụ chi giữa ngân sách trung ương và địa phương theo quy</p> <p>Dự án đầu tư xây dựng đường Hồ Chí Minh đoạn tránh phía Đông thành phố Buôn Ma Thuột, tỉnh Đắk Lắk.</p>

		<p>định tại khoản 9 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước và đề nghị Bộ GTVT rà soát, cân đối nguồn vốn từ kế hoạch đầu tư công trung hạn 2021 - 2025 của Bộ.</p> <p>3. Cơ chế chính sách đặc thù đề xuất được áp dụng</p> <p>Trên địa bàn tỉnh Đắk Lắk, tuyến đi qua các xã thuộc huyện Cư Kuin đang có diễn biến hết sức phức tạp về an ninh và trật tự, an toàn xã hội, trong điều kiện nguồn vốn ngân sách trung ương hạn chế, nguồn vốn ngân sách địa phương tham gia bố trí phần kinh phí GPMB phát sinh để thực hiện chi trả đền bù, tái định cư ổn định cuộc sống người dân bị ảnh hưởng là cần thiết, kiến nghị chấp thuận cho phép sử dụng vốn ngân sách địa phương để chi trả toàn bộ phần GPMB phát sinh trong dự án 332 tỷ đồng.</p>
II	<p>Các dự án Bộ GTVT đang phối hợp với các địa phương thực hiện</p>	
1	<p>Dự án đường cao tốc TP. Hồ Chí Minh - Chơn Thành đoạn qua tỉnh Bình Phước</p>	<p>1. Thông tin chung</p> <p>Theo Quy hoạch, tuyến cao tốc TP. Hồ Chí Minh - Chơn Thành, chiều dài khoảng 60 km (đoạn qua tỉnh Bình Phước dài khoảng 7km), quy mô 6 làn xe, tiến trình đầu tư trước năm 2030. Dự án đường cao tốc TP. Hồ Chí Minh - Chơn Thành được Thủ tướng Chính phủ giao UBND tỉnh Bình Dương là cơ quan có thẩm quyền triển khai thực hiện theo phương thức PPP (đoạn qua tỉnh Bình Dương dài 53,3km, đoạn qua tỉnh Bình Phước dài 7,1 km). UBND tỉnh Bình Dương đã chấp thuận Nhà đầu tư đề xuất dự án là Tổng Công ty Becamex IDC. Becamex đã lựa chọn, ký hợp đồng với Tư vấn TEDI để nghiên cứu lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án.</p> <p>Kết quả nghiên cứu của Tư vấn: đoạn qua tỉnh Bình Phước dài 7,1 km; quy mô 4 làn xe, sơ bộ tổng mức đầu tư 1.670 tỷ đồng.</p> <p>2. Khó khăn, vướng mắc</p> <p>Về phương thức đầu tư đoạn qua tỉnh Bình Phước: các địa phương kiến nghị giao UBND tỉnh Bình Phước là cơ quan chủ quản triển khai theo hình thức đầu tư công, nguồn vốn ngân sách địa phương bố trí 314 tỷ đồng cho công tác GPMB, ngân sách trung ương hỗ trợ 1.356 tỷ đồng.</p> <p>Trên cơ sở đề xuất của UBND các tỉnh Bình Dương, Bình Phước và ý kiến của các Bộ, ngành, Phó Thủ tướng Chính Phủ Trần Hồng Hà đã có ý kiến tại văn bản số 4850/VPCP-CN ngày 01/7/2023: <i>UBND tỉnh Bình Dương tiếp thu ý kiến các Bộ, phối hợp với UBND tỉnh Bình Phước xác định sự cần thiết và làm rõ cơ sở pháp lý, phương án giao UBND tỉnh Bình Phước làm chủ quản đầu tư khi tách dự</i></p>

		<p><i>án đoạn qua tỉnh Bình Phước thành dự án độc lập và sử dụng vốn đầu tư công,....</i></p> <p>3. Cơ chế chính sách đặc thù đề xuất được áp dụng</p> <p>Để đẩy nhanh tiến độ triển khai dự án, đề nghị giao UBND tỉnh Bình Phước là cơ quan chủ quản và được phép cân đối, sử dụng nguồn vốn đầu tư từ ngân sách địa phương và vốn hỗ trợ từ NSTW để thực hiện dự án.</p>
2	<p>Dự án xây dựng dự án đường Hòa Bình - Mộc Châu, đoạn qua địa phận tỉnh Sơn La</p>	<p>1. Thông tin chung</p> <p>Theo quy hoạch, tuyến cao tốc Hòa Bình - Mộc Châu đoạn qua tỉnh Sơn La từ Km53-Km84, dài khoảng 31km, quy mô 04 làn xe, tiến trình đầu tư trước năm 2030. Do vai trò quan trọng của tuyến đường, theo đề nghị của địa phương, ý kiến của Bộ Kế hoạch và Đầu tư, tuyến đường Hòa Bình - Mộc Châu qua địa bàn tỉnh Sơn La đã được Thủ tướng Chính phủ bố trí 100 tỷ đồng kế hoạch vốn năm 2019 và dự kiến 1.700 tỷ đồng vốn trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025³ để kết hợp với 1.990 tỷ đồng từ nguồn vốn ngân sách tỉnh Sơn La để đầu tư dự án.</p> <p>2. Khó khăn, vướng mắc</p> <p>Trên cơ sở đề xuất của UBND tỉnh Sơn La⁴, ý kiến của Thủ tướng Chính phủ giao UBND tỉnh Sơn La làm cơ quan chủ quản⁵, cơ sở chính trị, cơ sở thực tiễn, Bộ GTVT đã báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét, ban hành quyết định giao UBND tỉnh Sơn La là cơ quan chủ quản để sớm triển khai các thủ tục đầu tư dự án. Tuy nhiên, đến nay dự án chưa được giao cơ quan chủ quản.</p> <p>Bộ Tư pháp có ý kiến⁶ đề nghị cân nhắc việc ban hành Quyết định giao UBND tỉnh Sơn La là cơ quan chủ quản trong thời điểm hiện nay trong khi Chính phủ đang giao Bộ Kế hoạch và Đầu tư chủ trì, phối hợp với các cơ quan liên quan trình Quốc hội ban hành Nghị quyết, trong đó cho phép <i>UBND 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 đầu tư quốc lộ, cao tốc qua địa phương mình.</i></p> <p>Chính phủ đã có Tờ trình số 199/TTr-CP ngày 08/5/2023 báo cáo Ủy ban Thường vụ Quốc hội 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 đến đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ để làm cơ sở triển khai thực hiện. Tại</p>

³ Văn bản số 419/TTg-KTN ngày 02/4/2021 của Thủ tướng Chính phủ.

⁴ Văn bản số 2398/UBND-TH ngày 29/6/2022 của UBND tỉnh Sơn La

⁵ Thông báo số 176/TB-VPCP ngày 17/6/2022 của Văn phòng Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ đã kết luận: “Đồng ý về nguyên tắc với đề nghị của Tỉnh về việc đầu tư đoạn tuyến đường cao tốc Hòa Bình - Mộc Châu thuộc địa phận tỉnh Sơn La theo hình thức đầu tư công và giao Ủy ban nhân tỉnh Sơn La là cơ quan chủ quản dự án theo các quy định hiện hành.

⁶ Văn bản số 1706/BTP-PLDSKT ngày 28/4/2023 của Bộ Tư pháp.

		<p>Thông báo số 2295/TB-TTKQH ngày 16/5/2023, Ủy ban Thường vụ Quốc hội đề nghị Chính phủ tiếp tục nghiên cứu, làm rõ các nội dung đề nghị thí điểm và hoàn thiện hồ sơ trình Quốc hội xem xét, quyết định tại Kỳ họp thứ 6 hoặc vào thời gian phù hợp.</p> <p>Tại Thông báo số 242/TB-VPCP ngày 24/6/2023, Phó Thủ tướng Chính phủ Trần Lưu Quang giao Bộ Kế hoạch và Đầu tư chủ trì, phối hợp với các Bộ, cơ quan liên quan đề xuất xây dựng một luật sửa các luật về 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, để trình Quốc hội tại Kỳ họp thứ 6, tháng 10/2023.</p> <p>3. Cơ chế chính sách đặc thù đề xuất được áp dụng</p> <p>Để đẩy nhanh tiến độ triển khai dự án, huy động nguồn lực địa phương tham gia đầu tư, đẩy nhanh tiến độ thực hiện, đề nghị giao UBND tỉnh Sơn La là cơ quan chủ quản và cho phép sử dụng vốn ngân sách địa phương (bao gồm cả vốn hỗ trợ từ NSTW nếu có) để thực hiện dự án.</p>
3	<p>Dự án cao tốc Nội Bài – Bắc Ninh – Hạ Long đoạn từ đường Vành đai 4 đến QL.18</p>	<p>1. Thông tin chung</p> <p>Theo Quy hoạch, tuyến cao tốc Nội Bài – Bắc Ninh – Hạ Long, chiều dài khoảng 144 km, quy mô 4 làn xe, tiến trình đầu tư trước năm 2030, trong đó đoạn qua tỉnh Bắc Ninh dài khoảng 52km.</p> <p>2. Khó khăn, vướng mắc</p> <p>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 Đầu tư theo phương thức PPP đã bãi bỏ thực hiện hình thức hợp đồng BT.</p> <p>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.</p> <p>3. Cơ chế chính sách đặc thù đề xuất được áp dụng</p> <p>Để đẩy nhanh tiến độ triển khai dự án, đề nghị giao UBND tỉnh Bắc Ninh là cơ quan chủ quản và sử dụng nguồn vốn ngân sách địa phương và hợp pháp khác để thực hiện dự án Nội Bài – Bắc Ninh – Hạ Long đoạn từ đường Vành đai 4 đến QL.18.</p>

ỦY BAN NHÂN DÂN
THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG

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

Số: 3792 /UBND-SKHĐT

Đà Nẵng, ngày 20 tháng 7 năm 2023

V/v 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

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Thực hiện ý kiến chỉ đạo của Bộ Kế hoạch và Đầu tư tại Công văn số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 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. Qua rà soát, UBND thành phố Đà Nẵng kính báo cáo như sau:

1. Dự án giao thông đường bộ được đầu tư theo hình thức đối tác công tư (đề nghị áp dụng tỷ lệ vốn nhà nước tham gia vào dự án không chỉ bao gồm chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ tái định cư): Hiện nay do một số vướng mắc trong Luật số 64/2020/QH14 và Nghị định số 35/2021/NĐ-CP quy định và hướng dẫn đầu tư theo hình thức PPP, thành phố chưa triển khai dự án giao thông đường bộ thực hiện theo hình thức PPP.

2. Dự án đầu tư quốc lộ, cao tốc đi qua các địa phương (đề nghị giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh làm cơ quan chủ quản và được phép cân đối, sử dụng nguồn vốn đầu tư từ ngân sách địa phương (bao gồm cả vốn hỗ trợ từ ngân sách trung ương nếu có) để thực hiện dự án): Kính đề nghị xem xét áp dụng cơ chế chính sách đặc thù cho dự án Nâng cấp, mở rộng tuyến đường Quốc lộ 14G (đoạn từ QL14B đến trường Tiểu học Lâm Quang Thự).

3. Dự án giao thông đường bộ qua nhiều địa phương (đề nghị giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh của một trong các địa phương có dự án đi qua làm cơ quan chủ quản thực hiện dự án và cho phép Hội đồng nhân dân các 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): Kính đề nghị xem xét áp dụng cơ chế chính sách đặc thù cho dự án Cầu Quảng Đà và đường dẫn đầu cầu.

(Thông tin chi tiết các dự án theo Phụ lục đính kèm)

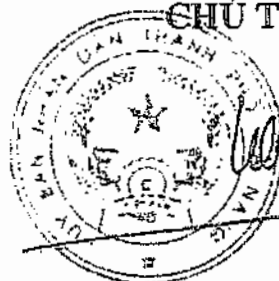
Trên đây là đề xuất các dự án giao thông đường bộ áp dụng cơ chế chính sách tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan, UBND thành phố Đà Nẵng kính báo cáo Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét, tổng hợp. *g*

Nơi nhận:

- Như trên;
- CT và các PCT UBND TP;
- VP UBND TP;
- Các Sở: KH&ĐT, GTVT;
- Lưu: VT, SKHĐT.

g

TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
CHỦ TỊCH



Lê Trung Chính



PHỤ LỤC

(Đính kèm Công văn số 3792 /UBND-SKHĐT ngày 20 tháng 7 năm 2023 của UBND thành phố Đà Nẵng)

1. Dự án Nâng cấp, mở rộng tuyến đường Quốc lộ 14G (đoạn từ QL14B đến trường Tiểu học Lâm Quang Thụ)

a) Thông tin dự án:

- Tên dự án: Nâng cấp, mở rộng tuyến đường Quốc lộ 14G (đoạn từ QL14B đến trường Tiểu học Lâm Quang Thụ).
- Hình thức đầu tư: Đầu tư công.
- Dự kiến tổng mức đầu tư: 50 tỷ đồng.
- Cơ cấu nguồn vốn: Ngân sách thành phố Đà Nẵng.
- Địa điểm xây dựng: Xã Hòa Nhơn, huyện Hòa Vang, thành phố Đà Nẵng.

b) Thực trạng hoàn thiện thủ tục đầu tư dự án, dự kiến thời gian khởi công, hoàn thành: Dự án đang ở bước nghiên cứu lập chủ trương đầu tư.

c) Khó khăn, vướng mắc, sự cần thiết áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù:

- Tuyến đường Quốc lộ 14G hiện nay chưa được đầu tư hoàn thiện hệ thống thoát nước dọc, chưa có vỉa hè, không đảm bảo mỹ quan đô thị, an toàn giao thông và vệ sinh môi trường. Trong thời gian qua, UBND thành phố Đà Nẵng đã nhiều lần kiến nghị xem xét bố trí kinh phí cải tạo nâng cấp tuyến nhưng đến nay Bộ Giao thông vận tải chưa cân đối được nguồn vốn trong kế hoạch trung hạn 2021 - 2025 để thực hiện.

- Đối với 1,0 km đầu tuyến Quốc lộ 14G (đoạn từ QL14B đến trường Tiểu học Lâm Quang Thụ), đi qua khu vực đông dân cư nên cần sớm đầu tư để đảm bảo an toàn giao thông. Trên cơ sở đề xuất của UBND thành phố (đầu tư nâng cấp trước đoạn tuyến nêu trên từ ngân sách thành phố), Bộ Giao thông Vận tải đã có Công văn số 5798/BGTVT-KHĐT ngày 05/6/2023 thông báo sau khi Quốc hội ban hành Nghị quyết về thí điểm một số cơ chế, chính sách tháo gỡ khó khăn vướng mắc sẽ có cơ sở xem xét xử lý đề xuất của thành phố Đà Nẵng.

2. Dự án Cầu Quảng Đà và đường dẫn đầu cầu

a) Thông tin dự án:

- Tên dự án: Cầu Quảng Đà và đường dẫn đầu cầu.
- Hình thức đầu tư: Đầu tư công.
- Dự kiến tổng mức đầu tư: 274 tỷ đồng.
- Cơ cấu nguồn vốn: Ngân sách thành phố Đà Nẵng (riêng kinh phí đền bù đoạn trên địa phận tỉnh Quảng Nam do tỉnh Quảng Nam chi trả và không đưa vào tổng mức đầu tư dự án).

- Địa điểm xây dựng: Xã Hòa Tiến, huyện Hòa Vang thành phố Đà Nẵng và xã Điện Tiến, thị xã Điện Bàn, tỉnh Quảng Nam.

b) Thực trạng hoàn thiện thủ tục đầu tư dự án, dự kiến thời gian khởi công, hoàn thành: Dự án đã được UBND thành phố phê duyệt tại Quyết định số 1072/QĐ-UBND ngày 23/5/2023, dự kiến khởi công năm 2023, hoàn thành năm 2026.

c) Khó khăn, vướng mắc, sự cần thiết áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù: Ranh giới hành chính giữa thành phố Đà Nẵng và tỉnh Quảng Nam nằm giữa cầu (tại vị trí dự kiến xây dựng công trình, ranh giới hành chính nằm giữa cầu Quảng Đà và cách mép bờ sông phía Quảng Nam khoảng 50m), do đó việc đầu tư riêng lẻ trên địa bàn thành phố Đà Nẵng không đảm bảo mục tiêu đầu tư (kết nối giao thông hai bên bờ sông) cũng như khó khăn cho công tác sửa chữa bảo trì trong giai đoạn vận hành khai thác.

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 8003 /BGTVT-KHĐT

Hà Nội, ngày 25 tháng 07 năm 2023

V/v đề xuất các dự án giao thông đường bộ áp dụng cơ chế chính sách tháo gỡ khó khăn, vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Phúc đáp văn bản số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về việc rà soát, đề xuất các dự án giao thông đường bộ áp dụng cơ chế chính sách tháo gỡ khó khăn, vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan, Bộ GTVT đã có văn bản số 7982/BGTVT-KHĐT ngày 25/7/2023 gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư danh mục các dự án do Bộ GTVT quản lý và các dự án đang phối hợp với các địa phương thực hiện công tác chuẩn bị đầu tư kiến nghị được áp dụng cơ chế chính sách đặc thù.

Để có thêm thông tin liên quan, Bộ GTVT đã có văn bản đề nghị Sở GTVT các địa phương tổng hợp danh sách các dự án đề xuất áp dụng chính sách tháo gỡ khó khăn, vướng mắc để tổng hợp; đến nay, trên cơ sở ý kiến của 35 Sở GTVT các tỉnh, thành phố, Bộ GTVT gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư danh mục các dự án các địa phương kiến nghị áp dụng cơ chế đặc thù theo phụ lục kèm theo để Bộ Kế hoạch và Đầu tư tham khảo trong quá trình tổng hợp, báo cáo cấp có thẩm quyền theo quy định.

Đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư tổng hợp, rà soát báo cáo cấp có thẩm quyền theo quy định./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Bộ trưởng (để b/c);
- Vụ trưởng (để b/c);
- Lưu: VT, KHĐT VIETNV.

TL. BỘ TRƯỞNG
KT. VỤ TRƯỞNG VỤ KHĐT
PHÓ VỤ TRƯỞNG



***Lưu Quang Thìn**

PHỤ LỤC
DANH SÁCH CÁC DỰ ÁN CÓ NHU CẦU ÁP DỤNG CƠ CHẾ ĐẶC THÙ
(Kèm theo Quyết định số 86/QĐ-SGTVT-KHĐT ngày 25 tháng 07 năm 2023 của Bộ GTVT)



TT	Tên dự án	Sở GTVT đề xuất	Văn bản đề xuất
I	Cơ chế điều chỉnh tỷ lệ nguồn vốn NSNN tham gia dự án PPP		
1	Dự án đường vành đai 4, TP Hồ Chí Minh đoạn qua tỉnh Đồng Nai (giai đoạn 1)	Đồng Nai	7314/UBND-KTN ngày 20/7/2023
2	Dự án đường vành đai 4, TP Hồ Chí Minh đoạn qua tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu (giai đoạn 1)	Bà Rịa - Vũng Tàu	3327/SGTVT-KHTC ngày 19/7/2023
3	Đầu tư mở rộng đường cao tốc Hòa Lạc - Hòa Bình.	Hòa Bình	2124/SGTVT-KHTC ngày 21/7/2023
4	Đường cao tốc Quảng Ngãi - Kon Tum	Kon Tum	2204/UBND-HTKT ngày 13/7/2023
5	Dự án đường cao tốc Tân Phú - Bảo Lộc	Lâm Đồng	977/SGTVT-KH ngày 21/7/2023
6	Dự án đường cao tốc Bảo Lộc - Liên Khương		
7	Dự án vành đai 4, TP Hồ Chí Minh đoạn qua Long An	Long An	3409/SGTVT-QLCL ngày 20/7/2023
8	Dự án cao tốc Quảng Ngãi - Kon Tum	Quảng Ngãi	3358/UBND-KTN ngày 18/7/2023
9	Dự án đường bộ cao tốc Cam Lộ - Lao Bảo	Quảng Trị	1485/SGTVT-KHTC ngày 19/7/2023
II	Cơ chế sử dụng vốn NSNN đầu tư quốc lộ, cao tốc		
1	Dự án phát triển mạng lưới giao thông vùng ĐBSCL thích ứng với biến đổi khí hậu – Dự án 1 (Nâng cấp, mở rộng QL 61C, 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).	Cần Thơ	2144/SGTVT-TTQL&ĐT ngày 20/7/2023
2	Dự án Nâng cấp, mở rộng tuyến đường Quốc lộ 14G	Đà Nẵng	3155/SGTVT-KH ngày 19/7/2023
3	Dự án đường vành đai 3, TP Hồ Chí Minh đoạn qua tỉnh Đồng Nai	Đồng Nai	7314/UBND-KTN ngày 20/7/2023
4	Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Ninh Bình – Hải Phòng (đoạn từ đường cao tốc Hà Nội – Hải Phòng đến đường bộ ven biển)	Hải Phòng	2865/SGTVT-QLCL ngày 18/7/2023
5	Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng, đoạn qua tỉnh Ninh Bình	Ninh Bình	1556/SGTVT-QLXD ngày 19/7/2023

TT	Tên dự án	Sở GTVT đề xuất	Văn bản đề xuất
6	Dự án TP4 thuộc Dự án đường cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng giai đoạn 1	Sóc Trăng	1804/SGTVT-XD ngày 12/7/2023
7	Dự án cao tốc Hòa Bình - Mộc Châu đoạn qua tỉnh Sơn La	Sơn La	305/BC-UBND ngày 12/7/2023
8	Dự án đầu tư xây dựng quốc lộ 39, đoạn chính tuyến tránh thị trấn Đông Hưng tại phía Tây (nối quốc lộ 10 với quốc lộ 39)	Thái Bình	1365/SGTVT-KHTC ngày 19/7/2023
9	Dự án Mở rộng QL.2 đoạn từ Km19+425 – Km26+575 (từ đường trục trung tâm KĐT mới Mê Linh đến Vĩnh Yên)	Vĩnh Phúc	2439/SGTVT-QLKCHTGT ngày 20/7/2023
10	Dự án mở rộng quốc lộ 2C đoạn từ cầu Vĩnh Thịnh đến nút gia IC.5		
III	Cơ chế sử dụng ngân sách địa phương đầu tư công trình đường bộ liên vùng		
1	Dự án 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	Bắc Giang	207/UBND-KTN ngày 19/7/2023
2	Dự án tuyến đường thành phố Bắc Kạn - Hồ Ba Bể kết nối sang Na Hang, Tuyên Quang	Bắc Kạn	1107/SGTVT-QLCLCTGT ngày 20/7/2023
3	Dự án cầu Kênh Vàng nối Bắc Ninh - Hải Dương	Hải Dương	1719/SGTVT-P2 ngày 19/7/2023
4	Dự án đầu tư xây dựng cầu Sa Cao và đường hai đầu cầu nối hai tỉnh Thái Bình - Nam Định	Thái Bình	1365/SGTVT-KHTC 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 đầu cầu tỉnh Thái Bình		
6	Dự án cầu Hải Lựu, Xây dựng cầu Như Thụy qua sông Lô kết nối hai tỉnh Vĩnh Phúc và Phú Thọ	Vĩnh Phúc	2439/SGTVT-QLKCHTGT ngày 20/7/2023



**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH BÌNH DƯƠNG**

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

Số: 3775 /UBND-KT

Bình Dương, ngày 27 tháng 7 năm 2023

V/v 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.

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Thực hiện đề nghị của Bộ Kế hoạch và Đầu tư tại văn bản số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 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; qua xem xét nội dung tham mưu của Sở Kế hoạch và Đầu tư tại Công văn số 1978/SKHĐT-KTN ngày 25/7/2023; UBND tỉnh Bình Dương báo cáo, đề xuất như sau:

Ngày 21/7/2023, UBND tỉnh Bình Dương có văn bản số 3677/UBND-KT kiến nghị phương án, phương thức thực hiện dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh – Chơn Thành (đính kèm văn bản); theo đó, UBND tỉnh Bình Dương kiến nghị tách giai đoạn 1 tuyến đường cao tốc thành 02 dự án độc lập:

- Đoạn qua tỉnh Bình Dương (chiều dài 53km chiếm 88% tổng chiều dài toàn tuyến 60km): Thực hiện theo phương thức PPP do UBND tỉnh Bình Dương là cơ quan có thẩm quyền (Giai đoạn 1 thực hiện từ cầu Khánh Vân đến giáp tỉnh Bình Phước, dài khoảng 45,6km, đoạn còn lại giữ nguyên hiện trạng đã đầu tư 6 làn xe với bề rộng nền đường từ 36m đến 38m). Sơ bộ tổng mức đầu tư giai đoạn 1 trên địa bàn tỉnh Bình Dương khoảng 16.196 tỷ đồng; trong đó, chi phí giải phóng mặt bằng khoảng 7.388 tỷ đồng do nhà nước thực hiện từ nguồn vốn ngân sách trung ương (4.000 tỷ đồng) và ngân sách địa phương (3.388 tỷ đồng).

- Đối với đoạn 7,1km đi qua địa bàn tỉnh Bình Phước (sơ bộ tổng mức đầu tư khoảng 1.474 tỷ đồng) sẽ giao UBND tỉnh Bình Phước là cơ quan chủ quản thực hiện các thủ tục chuẩn bị đầu tư; thực hiện công tác giải phóng mặt bằng (chi phí khoảng 314 tỷ đồng) từ nguồn vốn ngân sách trung ương; giao trách nhiệm cho Công ty Cổ phần Phát triển Hạ tầng Kỹ thuật Becamex Bình Phước thực hiện phần xây lắp từ nguồn vốn của doanh nghiệp (vì tuyến cao tốc này có 2,1/7,1km đi qua khu công nghiệp do Công ty làm chủ đầu tư)

Để đảm bảo cơ sở pháp lý thực hiện, UBND tỉnh Bình Dương đề xuất Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét tổng hợp kiến nghị giao UBND tỉnh Bình Phước là cơ quan chủ quản thực hiện các thủ tục chuẩn bị đầu tư; thực hiện công tác giải



phóng mặt bằng từ nguồn vốn ngân sách trung ương đối với đoạn 7,1km đi qua địa bàn tỉnh Bình Phước thuộc tuyến đường cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Chơn Thành vào danh mục dự án giao thông đường bộ áp dụng các cơ chế chính sách tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan để báo cáo Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ.

Rất mong được sự quan tâm, xem xét của Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Nơi nhận:

- Như trên;
- CT, các PCT;
- Các Sở: KHĐT, GTVT;
- LDVP, Thg, KT, TH;
- Lưu: VT. *Đ*

**KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH**



Nguyễn Văn Dành

Số: 1832/SKHĐT-KTN

Đắk Lắk, ngày 14 tháng 7 năm 2023

V/v 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

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Thừa uỷ quyền của Ủy ban nhân dân tỉnh Đắk Lắk tại Công văn số 5434/UBND-TH ngày 27/6/2023 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 theo đề nghị của Bộ Kế hoạch và Đầu tư tại Công văn số 4825/BKHĐT-TH ngày 27/6/2023. Sau khi phối hợp với các Sở, ngành, các địa phương, Sở Kế hoạch và Đầu tư Đắk Lắk báo cáo, đề xuất Bộ Kế hoạch và Đầu tư như sau:

1. Thông tin dự án:

- Tên dự án: Dự án đầu tư xây dựng đường Hồ Chí Minh đoạn tránh phía Đông thành phố Buôn Ma Thuột, tỉnh Đắk Lắk.

- Cấp quyết định đầu tư: Bộ Giao thông vận tải.

- Hình thức đầu tư: Đầu tư xây dựng mới.

- Tổng mức đầu tư và cơ cấu nguồn vốn:

+ Tổng mức đầu tư: 1.509,1 tỷ đồng (Quyết định số 1872/QĐ-BGTVT ngày 30/9/2020 của Bộ Giao thông vận tải), trong đó: chi phí xây dựng: 893,386 tỷ đồng; quản lý dự án: 9,291 tỷ đồng; tư vấn: 51,541 tỷ đồng; chi phí khác: 21,452 tỷ đồng; GPMB: 394,299 tỷ đồng.

+ Cơ cấu nguồn vốn: Sử dụng 100% ngân sách Trung ương để đầu tư xây dựng dự án.

- Địa điểm xây dựng: Huyện Cư M'Gar, huyện Krông Pắc, huyện Cư Kuin và thành phố Buôn Ma Thuột, tỉnh Đắk Lắk.

- Thực trạng hoàn thiện thủ tục đầu tư dự án: Dự án được Bộ Giao thông Vận tải phê duyệt chủ trương đầu tư tại Quyết định số 659/QĐ-BGTVT ngày 10/4/2020; phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi và phê duyệt điều chỉnh Báo cáo nghiên cứu khả thi dự án tại các Quyết định số 1872/QĐ-BGTVT ngày 30/9/2020, Quyết định số 2214/QĐ-BGTVT ngày 27/11/2020. Dự án được Ban Quản lý dự án đầu tư xây dựng công trình Giao thông và Nông nghiệp phát triển nông thôn tỉnh phê duyệt thiết kế bản vẽ thi công – dự toán.

- Thời gian khởi công, hoàn thành: Khởi công năm 2021, theo kế hoạch hoàn thành trong năm 2023 (tuy nhiên do vướng mắc về giải phóng mặt bằng (GPMB) nên Ban Quản lý dự án đầu tư xây dựng công trình Giao thông và Nông nghiệp phát triển nông thôn tỉnh đã báo cáo Bộ Giao thông vận tải cho phép điều chỉnh thời gian hoàn thành dự án vào năm 2024).

2. Khó khăn, vướng mắc, các biện pháp đã áp dụng nhưng không khắc phục được các khó khăn vướng mắc:

- Về khó khăn, vướng mắc: Chi phí bồi thường GPMB theo tổng mức đầu tư được duyệt tại Quyết định số 1872/QĐ-BGTVT ngày 30/9/2020 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, tăng 84,13%.

- Các biện pháp đã áp dụng nhưng không khắc phục được các khó khăn vướng mắc nêu trên:

+ Qua rất nhiều cuộc họp và nhiều văn bản kiến nghị đề xuất Bộ Giao thông vận tải bố trí phần tăng chi phí GPMB 332 tỷ đồng. Tuy nhiên, hiện tại kinh phí Ngân sách Nhà nước từ trung ương rất khó khăn và không có khả năng cân đối được theo Thông báo số 511/TB-BGTVT ngày 30/11/2022 kết luận của Thứ trưởng Bộ Giao thông vận tải Lê Anh Tuấn tại cuộc họp kiểm điểm tình hình thực hiện dự án đường Hồ Chí Minh đoạn tránh phía Đông thành phố Buôn Ma Thuột, tỉnh Đắk Lắk, qua đó Bộ Giao thông vận tải đề nghị UBND tỉnh Đắk Lắk báo cáo Ban Thường vụ Tỉnh ủy Đắk Lắk, Ban chỉ đạo 321 của tỉnh xem xét, xử lý theo hướng địa phương rà soát, cân đối ngân sách của tỉnh để hỗ trợ phần kinh phí GPMB phát sinh (khoảng 332 tỷ đồng) để không ảnh hưởng đến việc điều chỉnh giảm quy mô, kết cấu, tính đồng bộ của công trình và hiệu quả đầu tư của dự án.

+ Ngày 27/02/2023, UBND tỉnh đã có Công văn số 1480/UBND-TH về việc bổ sung vốn 332 tỷ đồng từ nguồn vốn ngân sách tỉnh (do tăng chi phí GPMB) cho dự án Đầu tư xây dựng đường Hồ Chí Minh đoạn tránh phía Đông thành phố Buôn Ma Thuột, tỉnh Đắk Lắk. Tuy nhiên, đến nay Dự án vẫn chưa có cơ sở để thẩm định phê duyệt điều chỉnh chủ trương đầu tư và phê duyệt điều chỉnh dự án để bổ sung phần kinh phí GPMB phát sinh tăng 332 tỷ đồng cho dự án, theo quy định tại điểm a, b khoản 9, Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước năm 2015.

3. Sự cần thiết áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù, đánh giá tác động và hiệu quả dự án mang lại khi áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù:

- Sự cần thiết áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù: Thời gian hoàn thành dự án trong năm 2023 và công tác bồi thường GPMB của dự án vẫn chưa hoàn

thành do thiếu chi phí GPMB khoảng 332 tỷ đồng. Do đó, việc áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan là rất cần thiết để thực hiện dự án. Cụ thể: “Cho phép lồng ghép các nguồn vốn để thực hiện Dự án gồm: vốn ngân sách tỉnh Đắk Lắk bố trí chi trả toàn bộ kinh phí GPMB phát sinh khoảng 332 tỷ đồng (Nghị quyết số 07/NQ-HĐND ngày 20/4/2023 của Hội đồng nhân dân tỉnh), vốn ngân sách trung ương không thay đổi so với Quyết định số 1872/QĐ-BGTVT ngày 30/9/2020 của Bộ Giao thông vận tải”.

- Đánh giá tác động và hiệu quả dự án mang lại khi áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù: Việc áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù sẽ rút ngắn được thời gian thực hiện các thủ tục đầu tư đảm bảo được kế hoạch hoàn thành dự án theo yêu cầu. Dự án sớm hoàn thành đưa vào khai thác sử dụng sẽ đảm bảo được mục tiêu đầu tư của dự án và hạn chế tối đa việc phát sinh thêm chi phí.

4. Cam kết của các địa phương về phần vốn ngân sách địa phương sẽ bố trí tham gia thực hiện dự án.

Hiện nay, Dự án đã được Hội đồng nhân dân tỉnh ban hành Nghị quyết số 07/NQ-HĐND ngày 20/4/2023 về việc bố trí vốn ngân sách tỉnh tham gia Dự án đường Hồ Chí Minh đoạn tránh phía Đông thành phố Buôn Ma Thuột, tỉnh Đắk Lắk (phần kinh phí giải phóng mặt bằng phát sinh).

5. Nếu được phép áp dụng chính sách đặc thù để thực hiện dự án, Ban Quản lý dự án đầu tư xây dựng công trình Giao thông và Nông nghiệp phát triển nông thôn tỉnh sẽ xây dựng kế hoạch, biện pháp thực hiện cụ thể để hoàn thành dự án theo đúng tiến độ, mục tiêu đầu tư.

Kính đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư tổng hợp, báo cáo Thủ tướng Chính phủ, Chính phủ trình Quốc hội xem xét./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- UBND tỉnh (B/c);
- BQLDA GT&NNPTNT tỉnh;
- GĐ Sở, PGĐ Sở (Đ/c Y Hương);
- Phòng TH,QH-HC;
- Lưu VT, KTN.

**KT. GIÁM ĐỐC
PHÓ GIÁM ĐỐC**



Y Hương Niê

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH ĐẮK LẮK**

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

Số: 5434 /UBND-TH

Đắk Lắk, ngày 27 tháng 6 năm 2023

V/v 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

Kính gửi:

- Sở Kế hoạch và Đầu tư;
- Sở Giao thông vận tải;

Thực hiện Công văn số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư 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 (*phô tô văn bản kèm theo*), UBND tỉnh có ý kiến như sau:

Giao Sở Kế hoạch và Đầu tư chủ trì, phối hợp với Sở Giao thông vận tải, các đơn vị liên quan, căn cứ chỉ đạo của Bộ Kế hoạch và Đầu tư tại Công văn số 4825/BKHĐT-TH, triển khai thực hiện, chủ động có văn bản báo cáo Bộ Kế hoạch và Đầu tư theo yêu cầu **trước ngày 15/7/2023**, đảm bảo thời gian báo cáo đúng quy định; báo cáo UBND tỉnh để theo dõi, chỉ đạo.

Nhận được Công văn này, Sở Kế hoạch và Đầu tư triển khai thực hiện./.

Nơi nhận:

- Như trên (thực hiện);
- CT, PCT UBND tỉnh;
- CVP, PCVP UBND tỉnh;
- Lưu: VT, TH (ĐH.04b).

**TL. CHỦ TỊCH
KT. CHÁNH VĂN PHÒNG
PHÓ CHÁNH VĂN PHÒNG**



Đoàn Ngọc Thượng

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH BÀ RỊA - VŨNG TÀU**

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

Số: 10235/UBND-VP
V/v 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

Bà Rịa - Vũng Tàu, ngày 04 tháng 8 năm 2023

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Theo đề nghị của Bộ Kế hoạch và Đầu tư tại Công văn số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 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, UBND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu đề xuất áp dụng các cơ chế chính sách đặc thù để 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:

1. Về tỷ lệ vốn nhà nước tham gia vào dự án đầu tư theo hình thức đối tác công tư (PPP)

UBND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu đã được Thủ tướng Chính phủ giao làm cơ quan có thẩm quyền triển khai dự án đường Vành đai 4 thành phố Hồ Chí Minh đoạn qua tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu theo hình thức đối tác công tư tại Văn bản số 1263/TTg-CN ngày 29/9/2021.

Dự án đường Vành đai 4 thành phố Hồ Chí Minh đoạn qua địa bàn tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu có chiều dài tuyến là 18,17km với bề rộng mặt cắt ngang theo quy hoạch là 8 làn xe (74,5m). Hiện chủ đầu tư đang đề xuất đầu tư giai đoạn 1 theo hình thức đối tác công tư: Tổ chức đền bù, giải phóng mặt bằng toàn bộ dự án với bề rộng 74,5m, đầu tư 4 làn xe cao tốc 27,0m và đường gom/đường song hành tại các các vị trí có dân cư; sơ bộ tổng mức đầu tư khoảng 7.772 tỷ đồng, trong đó chi phí bồi thường, hỗ trợ và TĐC khoảng 2.819 tỷ đồng, chi phí xây dựng, thiết bị và chi phí khác khoảng 4.953 tỷ đồng; dự kiến bố trí nguồn vốn ngân sách của địa phương cho công tác theo hình thức đối tác công tư khoảng 2.819 tỷ đồng (chiếm 36,3%), vốn của nhà đầu tư khoảng 4.953 tỷ đồng (chiếm 63,7% tổng mức đầu tư dự án), thời gian thu hồi vốn dự kiến khoảng 25,6 năm.

Tại Khoản 2 Điều 69 Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư quy định: "*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*".

Tuy nhiên chi phí bồi thường, hỗ trợ và TĐC khi triển khai thực hiện dự án áp dụng theo giá đất cụ thể (giá thị trường) khả năng sẽ phát sinh tăng, trường hợp vượt 50% tổng mức đầu tư dự án là vi phạm quy định tại Khoản 2 Điều 69

Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư.

Do vậy, UBND tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu kiến nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét, báo cáo cấp có thẩm quyền 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.

2. Về việc giao cho địa phương làm cơ quan chủ quản đầu tư các dự án quốc lộ, cao tốc đi qua địa phương mình

Ngày 06/7/2021, UBND tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu đã có Công văn số 8096/UBND-VP kiến nghị Bộ Giao thông vận tải báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét, chấp thuận: (i) Cho phép đầu tư dự án Cải tạo, mở rộng Quốc lộ 56 đoạn qua tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu trong giai đoạn 2021 - 2025 với quy mô tổng chiều dài 32km, mặt cắt ngang 06 làn xe hoàn chỉnh, bằng nguồn vốn ngân sách Trung ương hỗ trợ cho tỉnh; (ii) Ủy quyền cho tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu là cơ quan quyết định đầu tư dự án Cải tạo, mở rộng Quốc lộ 56 đoạn qua tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu theo đúng quy định.

Ngày 30/9/2021, Bộ Giao thông vận tải đã có Công văn số 10244/BGTVT-KHĐT kiến nghị Thủ tướng Chính phủ xem xét giao UBND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu quyết định đầu tư, mở rộng tuyến Quốc lộ 56 theo quy hoạch, sử dụng nguồn vốn ngân sách Trung ương hỗ trợ cho tỉnh.

Ngày 19/4/2022, UBND tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu đã có Công văn số 4543/UBND-VP kiến nghị Thủ tướng Chính phủ chấp thuận kiến nghị của Bộ Giao thông vận tải tại Công văn số 10244/BGTVT-KHĐT ngày 30/9/2021.

Tuy nhiên, theo quy định tại Khoản 9 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước “*Không được dùng ngân sách của cấp này để chi cho nhiệm vụ của cấp khác...*”, do đó, Thủ tướng Chính phủ chưa có quyết định về việc giao UBND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu quyết định đầu tư dự án Cải tạo, mở rộng Quốc lộ 56 đoạn qua tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu.

Nhằm phát huy tính tự chủ, giao quyền chủ động cho các địa phương trong việc đầu tư hạ tầng giao thông đường bộ trên địa bàn để phát triển kinh tế - xã hội của địa phương, UBND tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu kiến nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét, báo cáo cấp có thẩm quyền giao cho địa phương làm cơ quan chủ quản đầu tư các dự án quốc lộ, cao tốc đi qua địa phương mình; đồng thời cho phép các địa phương cân đối một phần nguồn vốn của địa phương cùng với nguồn vốn của Trung ương thực hiện dự án.

3. Về việc giao UBND cấp tỉnh của một trong các địa phương có dự án đi qua làm cơ quan chủ quản thực hiện dự án giao thông đường bộ qua nhiều địa phương và cho phép UBND tỉnh các 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

Thực tế hiện nay đã có một số dự án giao thông đường bộ qua nhiều địa phương được giao UBND cấp tỉnh của một trong các địa phương có dự án đi qua làm cơ quan chủ quản thực hiện dự án. UBND tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu kiến nghị

Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét, báo cáo cấp có thẩm quyền giao UBND cấp tỉnh của một trong các địa phương có dự án đi qua làm cơ quan chủ quản thực hiện dự án và cho phép HĐND tỉnh các 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.

4. Về việc tách riêng việc bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, giải phóng mặt bằng thành dự án độc lập

Tại Điều 92 dự thảo Luật Đất đai (sửa đổi) quy định về việc tách nội dung bồi thường, hỗ trợ, tái định cư thành tiểu dự án riêng và trách nhiệm tổ chức thu hồi đất, bồi thường, hỗ trợ, tái định cư đối với dự án đầu tư: “*Trường hợp dự án bồi thường, hỗ trợ, tái định cư được tách ra thành dự án độc lập theo quy định của pháp luật về đầu tư công thì việc thu hồi đất, bồi thường, hỗ trợ, tái định cư được thực hiện theo quy định tại Luật này.*”.

Tuy nhiên, theo quy định tại Khoản 1 Điều 5 Luật Đầu tư công: “*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.*”.

Như vậy, việc tách công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, giải phóng mặt bằng thành dự án độc lập theo quy định của Luật Đầu tư công chỉ áp dụng đối với trường hợp dự án đầu tư công (dự án quan trọng quốc gia hoặc dự án nhóm A) có yêu cầu thu hồi đất, không áp dụng đối với trường hợp thu hồi đất để thực hiện dự án đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ theo hình thức đối tác công tư.

Liên quan đến nội dung này, ngày 21/3/2023, UBND tỉnh đã có Công văn số 2992/UBND-VP đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư hướng dẫn về việc xác lập dự án đầu tư, bố trí vốn đầu tư công thực hiện công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư tạo đất sạch để tổ chức đấu giá; ngày 24/5/2023, Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã có Công văn số 3907/BKHĐT-KTĐPLT hướng dẫn như sau:

“Theo quy định tại Khoản 1 Điều 5 Luật Đầu tư công, 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 tỉnh xem xét, quyết định theo thẩm quyền. Việc tách riêng dự án dự án độc lập được thực hiện khi phê duyệt chủ trương đầu tư dự án quan trọng quốc gia, dự án nhóm A.”

Như vậy, việc tách công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, giải phóng mặt bằng thành dự án độc lập theo quy định của Luật Đầu tư công chỉ áp dụng đối với trường hợp dự án đầu tư công (dự án quan trọng quốc gia hoặc dự án nhóm A) có yêu cầu thu hồi đất. Luật Đầu tư công không quy định về trình tự lập, thẩm

định, phê duyệt dự án thực hiện công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư tạo đất sạch để tổ chức đấu giá.

Hiện nay, việc tách công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, giải phóng mặt bằng đã được nghiên cứu, đề xuất đưa vào dự thảo Luật Đất đai (sửa đổi). Đề nghị UBND tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu nghiên cứu, triển khai sau khi Luật Đất đai (sửa đổi) được thông qua.”.

Do vậy, UBND tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu kiến nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư quan tâm, báo cáo cấp có thẩm quyền bổ sung nội dung này vào dự thảo Luật Đất đai (sửa đổi).

Trên đây là ý kiến đề xuất áp dụng các cơ chế chính sách đặc thù để tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan tới đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ của UBND tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu, kính gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư tổng hợp, báo cáo cấp có thẩm quyền theo quy định./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Chủ tịch và các PCT UBND tỉnh;
- Các Sở: KH&ĐT, GTVT, TC;
- Lưu: VT, KTN

KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH



Nguyễn Công Vinh

Số:1051 /UBND-NCTH

Hậu Giang, ngày 14 tháng 7 năm 2023

V/v 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

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Thực hiện Công văn số 4825/BKHĐT-TH ngày 22 tháng 6 năm 2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư 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; Ủy ban nhân dân tỉnh Hậu Giang 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, như sau:

1. Thực hiện rà soát, đề xuất một số dự án giao thông đường bộ có nhu cầu áp dụng cơ chế đặc thù

(1) 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 (đoạn đi qua địa bàn tỉnh Hậu Giang) do tỉnh Sóc Trăng chủ đầu tư. Dự án đi qua địa bàn tỉnh Hậu Giang là 0,47km nên tỉnh Sóc Trăng không thể thực hiện công tác chi bồi thường cho các hộ dân thuộc địa bàn tỉnh Hậu Giang. Ủy ban nhân dân tỉnh Hậu Giang đề xuất dự án quốc lộ, cao tốc đi qua các địa phương đề nghị giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh làm cơ quan chủ quản và được phép cân đối, sử dụng nguồn vốn đầu tư từ ngân sách địa phương (bao gồm cả vốn hỗ trợ từ ngân sách trung ương nếu có) để thực hiện dự án (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).

(2) Dự án Nâng cấp mở rộng tuyến nối Cần Thơ - Hậu Giang (Quốc lộ 61C), qua địa bàn thành phố Cần Thơ và tỉnh Hậu Giang. Hiện nay dự án chưa ủy quyền cho địa phương làm cơ quan có thẩm quyền đầu tư dự án để có cơ sở triển khai các bước lựa chọn đơn vị tư vấn thực hiện công tác chuẩn bị dự án và các bước tiếp theo. Ủy ban nhân dân tỉnh Hậu Giang đề xuất dự án đường bộ qua nhiều địa phương đề nghị giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh của một trong các địa phương có dự án đi qua làm cơ quan chủ quản thực hiện dự án và cho phép Hội đồng nhân dân các 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 (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).

2. Thông tin cơ bản dự án giao thông đường bộ có nhu cầu áp dụng cơ chế đặc thù

(1) 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 (đoạn đi qua địa bàn tỉnh Hậu Giang)

do tỉnh Sóc Trăng quản lý và phê duyệt dự án tại Quyết định 113/QĐ-UBND ngày 16 tháng 01 năm 2023, với tổng chiều dài tuyến 58,37km; trong đó, đoạn qua tỉnh Hậu Giang dài 0,47km. Do dự án đi qua địa bàn tỉnh Hậu Giang là 0,47km nên tỉnh Sóc Trăng không thể thực hiện công tác chi bồi thường cho các hộ dân thuộc địa bàn tỉnh Hậu Giang. Để thực hiện bồi thường, hỗ trợ, tái định cư triển khai thi công dự án thì Ủy ban nhân dân tỉnh Sóc Trăng phải giao cho Ủy ban nhân dân tỉnh Hậu Giang thực hiện công tác chi bồi thường cho các hộ dân. Do đó, việc Ủy ban nhân dân tỉnh Sóc Trăng chuyển kinh phí Ủy ban nhân dân tỉnh Hậu Giang sẽ không phù hợp với khoản 9 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước.

(2) Dự án: Nâng cấp mở rộng tuyến nối Cần Thơ - Hậu Giang (Quốc lộ 61C)

- Thông tin dự án:

+ Tên dự án: Nâng cấp mở rộng tuyến nối Cần Thơ - Hậu Giang (Quốc lộ 61C).

+ Hình thức đầu tư: Nâng cấp, mở rộng.

+ Dự kiến tổng mức đầu tư: **5.179,350 tỷ đồng**. Trong đó: vốn ngân sách Trung ương là 3.556,690 tỷ đồng; vốn ngân sách địa phương là 1.622,660 tỷ đồng.

+ Địa điểm xây dựng: huyện Châu Thành A, huyện Vị Thủy, thành phố Vị Thanh, tỉnh Hậu Giang.

+ Thực trạng hoàn thiện thủ đầu tư dự án: Ủy ban nhân dân tỉnh Hậu Giang đề xuất dự án tại Tờ trình số 78/TTr-UBND ngày 07 tháng 7 năm 2023, gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài chính.

+ Thời gian đề nghị thực hiện thí điểm: Năm 2023 - 2028.

+ Dự kiến thời gian và tiến độ hoàn thiện thủ tục đầu tư: Năm 2023 - 2024.

+ Dự kiến tiến độ thực hiện và thời gian hoàn thành bàn giao đưa vào sử dụng: Năm 2023 - 2028.

- Khó khăn, vướng mắc:

+ Về thẩm quyền đầu tư và nhiệm vụ chi ngân sách: Ngày 05 tháng 5 năm 2022, Ủy ban nhân dân tỉnh Hậu Giang đã có Công văn số 592/UBND-NCTH về việc đầu tư xây dựng tuyến nối Vị Thanh - Cần Thơ (Quốc lộ 61C). Đến ngày 08 tháng 7 năm 2022, Bộ Giao thông vận tải đã có Công văn số 6917/BGTVT-KHĐT V/v đầu tư xây dựng tuyến nối Vị Thanh - Cần Thơ (Quốc lộ 61C) giai đoạn 2 qua địa bàn các tỉnh/thành phố Hậu Giang, Cần Thơ; theo đó, Bộ Giao thông vận tải ủng hộ chủ trương giao Ủy ban nhân dân thành phố Cần Thơ và Ủy ban nhân dân tỉnh Hậu Giang làm cơ quan chủ quản đầu tư dự án Nâng cấp mở rộng tuyến Quốc lộ 61C (02 làn xe lên 04 làn xe) từ khoản vay hỗ trợ phát triển bền vững vùng đồng bằng sông Cửu Long thích ứng với biến đổi khí hậu. Tuy nhiên, Bộ Giao thông vận tải không ủy quyền cho địa phương làm cơ quan có thẩm quyền đầu tư dự án để có cơ sở triển khai các bước lựa chọn đơn vị tư vấn thực hiện công tác chuẩn bị dự án và các bước tiếp theo.

+ Theo ý kiến của Bộ Kế hoạch và Đầu tư gửi Ủy ban nhân dân tỉnh Hậu Giang (tại Công văn số 4422/BKHĐT-KTĐN ngày 12 tháng 6 năm 2023) như sau: Theo khoản 4 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước 2015, nhiệm vụ chi ngân sách cấp nào do ngân sách cấp đó đảm bảo. Theo quy định Luật Giao thông đường bộ, việc đầu tư, nâng cấp quốc lộ thuộc trách nhiệm đầu tư của Bộ Giao thông vận tải. Do đó, việc tỉnh Hậu Giang đề xuất là cơ quan chủ quản đầu tư dự án Nâng cấp mở rộng tuyến Quốc lộ 61C cần được cấp có thẩm quyền quyết định. Đến nay, tỉnh Hậu Giang chưa được cấp có thẩm quyền giao làm cơ quan chủ quản.

- Sự cần thiết áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù nêu trên, đánh giá tác động và hiệu quả dự án mang lại khi áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù: Việc áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù sẽ giúp dự án được triển khai nhanh hơn, giúp địa phương thuận lợi trong công tác thực hiện thủ tục đầu tư và quản lý.

- Cam kết về phân vốn vay sẽ bố trí để tham gia thực hiện dự án:

+ Về vay vốn triển khai các dự án sử dụng vốn DPO, tỉnh đề xuất Trung ương cấp phát 90%, địa phương vay lại 10% (kinh phí vay lại dự kiến khoảng 356 tỷ đồng).

+ Về hạn mức vay lại tối đa còn lại giai đoạn 2021 - 2030 (sau khi trừ các dự án Tỉnh đang vay lại) của Tỉnh là 7.180 tỷ đồng, đảm bảo khả năng vay lại của dự án.

- Nếu được phép áp dụng chính sách đặc thù để thực hiện dự án, Ủy ban nhân dân tỉnh Hậu Giang sẽ quyết liệt chỉ đạo, có kế hoạch, biện pháp cụ thể để hoàn thành dự án theo đúng tiến độ, mục tiêu được cấp thẩm quyền phê duyệt.

Ủy ban nhân dân tỉnh Hậu Giang kính báo cáo đến Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét, tổng hợp./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Sở KH&ĐT;
- Lưu: VT, NCTH.^{HP}

**TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH**



Nguyễn Văn Hòa

Số: 3525 /SKHĐT-TH
V/v góp ý 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

Long An, ngày 04 tháng 8 năm 2023

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Căn cứ Công văn số 7054/UBND-KTTC ngày 04/8/2023 của UBND tỉnh Long An ủy quyền Sở Kế hoạch và Đầu tư ký góp ý dự thảo Tờ trình và 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, gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư theo yêu cầu tại Công văn số 6090/BKHĐT-PTHTĐT ngày 31/7/2023.

Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Long An có ý kiến như sau:

1. 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.

2. Tuy nhiên, theo phụ lục kèm theo Nghị quyết không có các dự án trên địa bàn tỉnh Long An, Sở Kế hoạch và Đầu tư 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:

2.1. Dự án Đầu tư xây dựng đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh – đoạn qua địa bàn tỉnh Long An:

a) Thông tin dự án:

- Tên dự án: Đầu tư xây dựng đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh – đoạn qua địa bàn tỉnh Long An.

- Hình thức đầu tư: Đầu tư theo phương thức đối tác công tư PPP (dự kiến Hợp đồng BOT).

- Dự kiến tổng mức đầu tư (phân kỳ đầu tư giai đoạn 1): 48.140 tỷ đồng. Trong đó: Chi phí GPMB là 18.653 tỷ đồng; phần còn lại 29.487 tỷ đồng bao gồm chi phí xây dựng và thiết bị, chi phí QLDA, TVBTXD, chi phí khác và chi phí dự phòng khoảng 12%.

- Cơ cấu nguồn vốn: dự kiến ngân sách nhà nước và vốn của nhà đầu tư. Dự kiến cơ cấu nguồn vốn theo tổng mức đầu tư (bao gồm cả chi phí GPMB) như sau:

Nội dung	Tổng mức (tỷ đồng)	Doanh nghiệp	Ngân sách nhà nước		
			Tổng cộng	Trong đó:	
				Long An	TP.HCM
Số vốn	48.140	19.897	28.243	25.743	2.500
Tỷ lệ	100%	41,33%	58,67%	53,48%	5,19%

Đối với phần vốn NSNN đảm nhận cho đoạn tuyến đi qua địa bàn tỉnh Long An: 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 10% (khoảng 2.824 tỷ đồng).

- Địa điểm xây dựng: các huyện Đức Hòa, Đức Huệ, Bến Lức, Cần Đước, Cần Giuộc tỉnh Long An và huyện Nhà Bè TP. Hồ Chí Minh.

- Tổng chiều dài đoạn tuyến: Khoảng 78,3km, trong đó đoạn qua địa bàn tỉnh Long An dài 74,5km và qua Thành phố Hồ Chí Minh dài 3,8km, do UBND tỉnh Long An là cơ quan có thẩm quyền triển khai thực hiện theo văn bản số 1263/TTg-CN ngày 29/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ.

- Thực trạng hoàn thiện thủ tục đầu tư dự án: UBND tỉnh Long An đang hoàn thiện hồ sơ báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án.

- Dự kiến thời gian khởi công, hoàn thành: năm 2025-2028.

b) Khó khăn, vướng mắc:

- Đối với đề xuất sử dụng vốn ngân sách nhà nước cho dự án 28.243 tỷ đồng, chiếm tỷ lệ vốn góp của Nhà nước tham gia vào dự án là 58,67% tổng mức đầu tư. Như vậy tỷ lệ vốn đóng góp ngân sách nhà nước trên 50% tổng mức đầu tư là chưa phù hợp theo quy định tại Điều 69 của Luật PPP về tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP không quá 50% tổng mức đầu tư dự án.

- Các biện pháp đã áp dụng:

+ Đã xây dựng nhiều phương án quy mô đầu tư và nhiều kịch bản về phương án tài chính. Tuy nhiên, trong tất cả các kịch bản, trường hợp điều chỉnh tỷ lệ vốn góp của Nhà nước tham gia vào dự án $\leq 50\%$ TMĐT thì thời gian hoàn vốn của dự án từ 25 năm trở lên, sẽ khó thu hút được nhà đầu tư tham gia vào dự án, khi đó phương án thực hiện dự án theo hình thức PPP theo đúng tiến độ kế hoạch đề ra như trên là rất khó khả thi.

+ Đối với việc tách dự án giải phóng mặt bằng thành dự án độc lập sử dụng 100% vốn nhà nước; chỉ dự án xây lắp mới đầu tư theo hình thức PPP để đảm bảo tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP $\leq 50\%$ theo quy định tại Khoản 2 Điều 69

của Luật PPP thì hiện nay chưa có chủ trương của cấp có thẩm quyền (thực hiện PPP toàn dự án hay chỉ PPP đối với phần xây lắp).

c) Sự cần thiết áp dụng cơ chế:

Khi được áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù thì dự án sẽ đảm bảo tính khả thi trong việc triển khai thực hiện kêu gọi được nhà đầu tư thực hiện dự án theo hình thức PPP (hợp đồng BOT) vì thời gian hoàn vốn của dự án tối đa 20 năm sẽ thu hút được các nhà đầu tư tham gia thực hiện dự án.

d) Tỉnh Long An cam kết thực hiện dự án đường vành đai 4

- Với phương án đề xuất trên, tỉnh Long An cam kết sẽ bố trí vốn ngân sách địa phương 2.824 tỷ đồng để thực hiện dự án.

- Nếu được phép áp dụng chính sách đặc thù, tỉnh Long An cam kết quyết liệt chỉ đạo, có kế hoạch, biện pháp cụ thể để hoàn thành dự án theo kế hoạch, mục tiêu đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

đ) Đề xuất, kiến nghị:

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:

- 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.

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 phần 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.

- Kiến nghị **Trung ương hỗ trợ cho tỉnh Long An 25.419 tỷ đồng** (tương đương 90% phần vốn ngân sách nhà nước) để triển khai đầu tư xây dựng tuyến đường này.

Lý do:

+ Trong giai đoạn 2021-2025 ngân sách tỉnh cân đối bố trí vốn cho dự án Vành Đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh đoạn qua tỉnh Long An 852 tỷ đồng. Mặt khác, tỉnh Long An phải cân đối bố trí vốn các công trình trọng điểm, các dự án

thuộc chương trình đột phá về giao thông của tỉnh và dự án liên kết vùng theo Nghị quyết tỉnh Đảng bộ lần thứ XI.

+ Bên cạnh đó, trong điều kiện ngân sách tỉnh Long An còn gặp nhiều khó khăn, đặc biệt năm 2023 là năm đầu tiên tỉnh Long An thực hiện cơ chế tự cân đối ngân sách, có điều tiết về Trung ương 5%, được xem là tiền đề, đánh dấu cho bước đi mới, với tâm thế chủ động trong điều hành ngân sách, cân đối, bố trí nguồn lực của địa phương để phục vụ cho các công trình trọng điểm, đầu tư kết cấu hạ tầng kỹ thuật – xã hội, công tác an sinh xã hội, đảm bảo an ninh trật tự, an toàn xã hội.

+ Do đó, nhằm có đủ nguồn lực đầu tư, sớm triển khai dự án để phát triển kinh tế - xã hội, đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa và nhu cầu đi lại của nhân dân, tỉnh Long An kiến nghị Trung ương xem xét, hỗ trợ 90% vốn ngân sách Trung ương (phần dự kiến NSNN thực hiện dự án theo hình thức PPP), ngân sách tỉnh Long An cân đối bố trí 10% trong kế hoạch đầu tư công trung hạn và các nguồn vốn tăng thu khác trong các giai đoạn để thực hiện dự án Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh đoạn qua tỉnh Long An theo đúng lộ trình đầu tư và thời gian triển khai dự án sau khi được cấp có thẩm quyền phê duyệt dự án.

- 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 pháp luật về đấu thầu.

- 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.

2.2. Dự án 03 cầu bắc qua sông Cần Giuộc, sông Cà Mồ Đông, sông Vàm Cỏ Tây (trên tuyến đường tỉnh 827E được quy hoạch là Quốc lộ 50B)

a) Thông tin dự án

- Tên dự án: 03 cầu bắc qua sông Cần Giuộc, sông Cà Mồ Đông, sông Vàm Cỏ Tây.

- Dự kiến tổng mức đầu tư: 4.798 tỷ đồng.

- Cơ cấu nguồn vốn: 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.

b) Cơ sở pháp lý

- 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.

- 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.

c) Đề xuất, kiến nghị:

- 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 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.

- 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.

2.3. Dự án Đường dẫn vào 03 cầu trên ĐT.827E (quy hoạch là Quốc lộ 50B)

a) Thông tin dự án

- Tên dự án: Đường dẫn vào 03 cầu trên ĐT.827E.
- Dự kiến tổng mức đầu tư: 9.600 tỷ đồng.
- Cơ cấu nguồn vốn: đề xuất ngân sách trung ương hỗ trợ, ngân sách tỉnh và các nguồn vốn huy động hợp pháp khác

- Dự kiến thời gian thực hiện: 2025-2028

b) Cơ sở pháp lý: giống như cơ sở pháp lý của Dự án 03 cầu bắc qua sông Cần Giuộc, sông Cà Mồ Đông, sông Vàm Cỏ Tây nêu trên.

c) Đề xuất, kiến nghị:

- Đề 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).

- Đề triển khai thực hiện đồng bộ với dự án 03 cầu bắc qua sông Cần Giuộc, sông Cà Mồ 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.

Với nội dung trên, Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Long An kính gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư tổng hợp/.

Nơi nhận:

- Như trên;
- UBND tỉnh (báo cáo);
- Sở Giao thông vận tải;
- Ban Giám đốc;
- Lưu VT-TH/Lâm.

Q. GIÁM ĐỐC



Trương Văn Liếp

Số: 1799 /SKHĐT-KT

Cần Thơ, ngày 15 tháng 7 năm 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

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Căn cứ Công văn số 4825/BKHĐT-TH ngày 22 tháng 6 năm 2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư 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;

Thực hiện Công văn số 2313/UBND-XDĐT ngày 28 tháng 6 năm 2023 của Ủy ban nhân dân thành phố 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. Qua nghiên cứu, Sở Kế hoạch và Đầu tư thành phố Cần Thơ báo cáo như sau:

I. Các dự án giao thông đường bộ được đầu tư theo hình thức đối tác công tư:

Qua rà soát đến thời điểm hiện nay, trên địa bàn thành phố Cần Thơ thuộc phạm vi quản lý của thành phố không có dự án thuộc lĩnh vực đầu tư theo phương thức đối tác công tư. Do đó, trên địa bàn thành phố Cần Thơ chưa phát sinh vướng mắc trong quá trình triển khai thực hiện dự án; đồng thời, ngày 09/3/2023 Ủy ban nhân dân thành phố Cần Thơ ban hành Công văn số 737/UBND-XDĐT về việc báo cáo tình hình thực hiện hoạt động đầu tư theo đối tác công tư PPP năm 2022 gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

II. Đối với các dự án quốc lộ, cao tốc đi qua địa phương:

Thực hiện Nghị quyết số 120/NQ-CP ngày 17 tháng 11 năm 2017 của Chính phủ về phát triển bền vững vùng Đồng bằng sông Cửu Long thích ứng với biến đổi khí hậu; Với mục tiêu hoàn thiện hệ thống cơ sở hạ tầng, tăng cường liên kết vùng, tăng cường liên kết giữa các địa phương trong vùng và giữa các vùng với nhau, tạo điều kiện phát triển kinh tế xã hội, đáp ứng yêu cầu an ninh, quốc phòng và xây dựng hệ thống cơ sở hạ tầng thích ứng với biến đổi khí hậu, đồng thời góp phần đầu tư, nâng cấp hoàn thiện hệ thống giao thông của thành phố Cần Thơ theo Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ Phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, Quyết định số 287/QĐ-TTg ngày 28 tháng 02 năm 2022 của Thủ tướng Chính phủ Phê duyệt Quy hoạch vùng đồng bằng sông Cửu Long thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 và Quy hoạch thành phố Cần Thơ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 về Phương án quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng giao thông (đã được Hội đồng thẩm định quy hoạch cấp tỉnh tổ chức họp thông qua vào tháng 02/2023, hiện nay đã hoàn chỉnh hồ sơ quy hoạch để trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt dự kiến trong tháng 7/2023). Ủy ban nhân dân thành phố Cần Thơ đã có trình đề

xuất các dự án giao thông đường bộ tham gia chương trình DPO tại các văn bản số 2678/UBND-XĐĐT ngày 13/7/2022, Tờ trình số 13/TTr-UBND ngày 20/02/2023¹ và Tờ trình 14/TTr-UBND ngày 20/02/2023² trình Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài chính tổng hợp trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt đề xuất dự án, trong đó gồm có các công trình:

(1) Dự án 1 gồm 02 Hợp phần:

- Hợp phần 1: Nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 61C, đoạn đi qua địa phận thành phố Cần Thơ, theo Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ đây là đường quốc lộ chính yếu khu vực phía Nam kết nối thành phố Cần Thơ và tỉnh Hậu Giang. Phạm vi đầu tư của Hợp phần 1 – Dự án 1 nằm trên địa bàn của thành phố Cần Thơ.

- Hợp phần 2: 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, theo Quyết định số 287/QĐ-TTg ngày 28 tháng 02 năm 2022 của Thủ tướng Chính phủ Hợp phần này nằm trong tuyến hành lang liên tỉnh: Tuyến Sa Đéc (Đồng Tháp) – Ô Môn (Cần Thơ) – Giồng Riềng (Kiên Giang). Phạm vi đầu tư của Hợp phần 2 – Dự án 1 nằm trên địa bàn của thành phố Cần Thơ.

(2) Dự án 2: Đầu tư xây dựng cầu Ô Môn qua sông Hậu kết nối thành phố Cần Thơ với tỉnh Đồng Tháp, theo Quyết định số 287/QĐ-TTg ngày 28 tháng 02 năm 2022 của Thủ tướng Chính phủ công trình cầu Ô Môn qua sông Hậu này nằm trong tuyến hành lang liên tỉnh: Tuyến Sa Đéc (Đồng Tháp) – Ô Môn (Cần Thơ) – Giồng Riềng (Kiên Giang). Phạm vi đầu tư của công trình cầu Ô Môn qua sông Hậu nằm trên địa bàn của 02 địa phương là thành phố Cần Thơ (quận Ô Môn) và địa bàn tỉnh Đồng Tháp (huyện Lai Vung).

Trên cơ sở các hợp phần dự án được đề xuất nêu trên các Bộ đã có góp ý về 02 Đề xuất dự án do Ủy ban nhân dân thành phố Cần Thơ đã trình, gồm có: Bộ Xây dựng (Công văn số 811/BXD-HĐXD ngày 07 tháng 3 năm 2023), Bộ Tài nguyên và Môi trường (Công văn số 1730/BTNMT-KHTC ngày 17 tháng 3 năm 2023), Bộ Giao thông vận tải (Công văn số 2824/BGTVT-KHĐT ngày 23 tháng 3 năm 2023), Bộ Tài chính (Công văn số 3372/BTC-QLN ngày 10 tháng 4 năm 2023), Bộ Kế hoạch và Đầu tư (Công văn số 4421/BKHĐT-KTĐN ngày 12 tháng 6 năm 2023). Qua các góp ý của các Bộ thì các đề xuất dự án có vướng mắc như sau: (1) Việc đầu tư nâng cấp đường Quốc lộ 61C thuộc trách nhiệm của Bộ Giao thông vận tải, (2) Việc xây dựng cầu Ô Môn bắc qua sông Hậu thuộc địa bàn thành phố Cần Thơ và tỉnh Đồng Tháp mang tính chất liên vùng. Theo quy định tại tiết a, khoản 1, Điều 36, Luật Ngân sách nhà nước năm 2015, nhiệm vụ chi đầu tư phát triển của ngân sách trung ương bao gồm việc đầu tư cho các dự án, bao gồm cả các dự án có tính chất liên vùng, khu vực của các bộ, cơ quan ngang bộ, cơ quan thuộc

¹ Dự án phát triển mạng lưới giao thông vùng ĐBSCL thích ứng với biến đổi khí hậu thành phố Cần Thơ – Dự án 1 (Nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 61C, đoạn đi 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)

² Dự án phát triển mạng lưới giao thông vùng ĐBSCL thích ứng với biến đổi khí hậu thành phố Cần Thơ – Dự án 2 (Đầu tư xây dựng cầu Ô Môn qua sông Hậu kết nối thành phố Cần Thơ với tỉnh Đồng Tháp) tham gia chương trình DPO

Chính phủ, cơ quan khác ở trung ương. Do vậy, việc đầu tư Dự án 2 này thuộc nhiệm vụ chi của ngân sách trung ương.

Riêng đối với Dự án phát triển mạng lưới giao thông vùng ĐBSCL thích ứng với biến đổi khí hậu thành phố Cần Thơ – Dự án 2 (Đầu tư xây dựng cầu Ô Môn qua sông Hậu kết nối thành phố Cần Thơ với tỉnh Đồng Tháp), qua nghiên cứu các ý kiến của Bộ Giao thông vận tải, Bộ Tài chính và Bộ Kế hoạch và Đầu tư; UBND thành phố Cần Thơ đã có văn bản lấy ý kiến và UBND tỉnh Đồng Tháp đã có văn bản phúc đáp tại công văn số 199/UBND-ĐTĐD ngày 22/5/2023 và UBND tỉnh Kiên Giang tại công văn số 1047/UBND-KT ngày 08/6/2023, cùng thống nhất quan điểm với UBND thành phố Cần Thơ là việc đầu tư cầu Ô Môn bắc qua sông Hậu nằm trên tuyến Hành lang liên vùng Sa Đéc (Đồng Tháp) - Ô Môn (Cần Thơ) - Giồng Riềng (Kiên Giang) là phù hợp Quyết định số 287/QĐ-TTg ngày 28 tháng 02 năm 2022 của Thủ tướng Chính phủ. Tuy nhiên, do cầu Ô Môn là cầu lớn, có tiêu chí kỹ thuật cao, phức tạp nên cần phải có thời gian nghiên cứu dài. Do đó, để đồng bộ và phát huy hiệu quả của các dự án thuộc tuyến Hành lang liên tỉnh do tỉnh Đồng Tháp, thành phố Cần Thơ và tỉnh Kiên Giang đang đề xuất dự án tham gia Chương trình Mekong DPO thì cần thiết phải đầu tư hoàn thành cầu Ô Môn bắc qua sông Hậu trong giai đoạn năm 2023 -2030, cùng thời điểm của các dự án hoàn thành của các dự án thuộc tuyến Hành lang liên tỉnh và kiến nghị Chính phủ giao cho cơ quan trung ương là Bộ Giao thông vận tải nghiên cứu đầu tư cầu Ô Môn bắc qua sông Hậu từ nguồn vốn Trung ương.

Từ những nội dung nêu trên, theo Công văn số 4825/BKHĐT-TH ngày 22 tháng 6 năm 2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư, thành phố Cần Thơ, đề xuất tháo gỡ vướng mắc đối với nội dung “*Dự án quốc lộ, cao tốc đi qua các địa phương để nghị giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh làm cơ quan chủ quản và được phép cân đối, sử dụng nguồn vốn đầu tư từ ngân sách địa phương (bao gồm cả vốn hỗ trợ từ ngân sách trung ương nếu có) để thực hiện dự án (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)*”, cụ thể là đối với Dự án 1 - Hợp phần 1: Nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 61C, đoạn đi qua địa phận thành phố Cần Thơ.

1. Thông tin dự án:

a) Tên dự án: Dự án phát triển mạng lưới giao thông vùng ĐBSCL thích ứng với biến đổi khí hậu thành phố Cần Thơ – Dự án 1 (Nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 61C, đoạn đi 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).

b) Hình thức đầu tư:

- Đối với Hợp phần 1: Nâng cấp, mở rộng.
- Đối với Hợp phần 2: Đầu tư xây dựng mới.

c) Dự kiến tổng mức đầu tư: 6.433 tỷ đồng.

Trong đó:

TT	HẠNG MỤC	Hợp phần 1		Hợp phần 2		TỔNG CỘNG	
		VNĐ (tỷ đồng)	USD (triệu USD)	VNĐ (tỷ đồng)	USD (triệu USD)	VNĐ (tỷ đồng)	USD (triệu USD)
A	Chi phí xây dựng	1.210,20	49,29	2.913,00	118,66	4.123,20	167,95
B	Chi phí bồi thường, hỗ trợ và tái định cư	123,70	5,04	998,10	40,66	1.121,80	45,70
C	Chi phí Quản lý dự án; Tư vấn đầu tư xây dựng công trình; Chi phí khác	145,70	5,93	349,50	14,24	495,20	20,17
D	Dự phòng	203,40	8,29	489,40	19,93	692,80	28,22
	TỔNG MỨC ĐẦU TƯ	1.683,00	68,55	4.750,00	193,49	6.433,00	262,04

d) Dự kiến cơ cấu nguồn vốn:

STT	NGUỒN VỐN	CHI PHÍ	GIÁ TRỊ (tỷ đồng)		
			Hợp phần 1	Hợp phần 2	Tổng cộng
1	Nguồn vốn ODA vay từ Chính phủ Nhật Bản	Chi phí xây lắp và dự phòng xây lắp (trước thuế VAT)	1.285,00	3.093,00	4.378,00
	- Nguồn vốn ODA Trung ương cấp phát (90%)		1.156,50	2.783,70	3.940,20
	- Nguồn vốn ODA thành phố Cần Thơ vay lại (10%)		128,50	309,30	437,80
2	Nguồn vốn từ Ngân sách thành phố và các nguồn vốn hợp pháp khác	Chi phí BTHT&TĐC; Chi phí Quản lý dự án; Chi phí khác; Chi phí dự phòng; Thuế VAT cho xây lắp và dự phòng xây lắp	398,00	1.657,00	2.055,00

e) Địa điểm xây dựng:

- Địa điểm xây dựng: quận Cái Răng, huyện Phong Điền, thành phố Cần Thơ.
- Phạm vi dự án:
 - + Điểm đầu: Km0+00 - Giao tại ngã tư giữa Quốc lộ 91C và Quốc lộ 1 tại cuối đường dẫn cầu Cần Thơ bờ phía Nam (nút giao IC4), thuộc địa phận phường Ba Láng, quận Cái Răng, thành phố Cần Thơ.

+ Điểm cuối: trước cầu Trầu Hôi (Km10 + 200 - Ranh giới giữa thành phố Cần Thơ và tỉnh Hậu Giang).

+ Tổng chiều dài tuyến là 10,2km;

f) Thực trạng hoàn thiện thủ tục đầu tư dự án:

Ủy ban nhân dân thành phố Cần Thơ đã có Tờ trình số 13/TTr-UBND ngày 20/02/2023 trình Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài chính tổng hợp trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt đề xuất Dự án phát triển mạng lưới giao thông vùng ĐBSCL thích ứng với biến đổi khí hậu thành phố Cần Thơ – Dự án 1 (Nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 61C, đoạn đi 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) tham gia chương trình DPO.

Ủy ban nhân dân thành phố Cần Thơ đã nhận được các góp ý trực tiếp của của Bộ Xây dựng (tại văn bản số 811/BXD-HĐXD ngày 07/3/2023), Bộ Tài nguyên và Môi trường (tại văn bản số 1730/BTNMT-KHTC ngày 17/3/2023), Bộ Tài chính (tại văn bản số 3372/BTC-QLN ngày 10/4/2023), Bộ Kế hoạch và Đầu tư (tại văn bản số 4421/BKHĐT-KHĐT ngày 12/6/2023) đối với Dự án 1 (Nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 61C, đoạn đi 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) và Dự án 2 (Đầu tư xây dựng cầu Ô Môn qua sông Hậu kết nối thành phố Cần Thơ với tỉnh Đồng Tháp), hiện nay, Ủy ban nhân dân thành phố Cần Thơ đang chỉ đạo cơ quan chuyên môn nghiên cứu và cập nhật lại Đề xuất dự án theo góp ý của Bộ ngành để trình Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài chính xem xét, tổng hợp trình Thủ tướng Chính phủ theo quy định.

g) Dự kiến thời gian khởi công hoàn thành: năm 2024-2028.

2. Khó khăn, vướng mắc, các biện pháp đã áp dụng nhưng không khắc phục được các khó khăn vướng mắc nêu trên

Trong quá trình chuẩn bị các đề xuất dự án, UBND thành phố Cần Thơ đã nhận được ý kiến góp ý của các Bộ, ngành như sau:

+ Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã có công văn số 3921/BKHĐT-KTĐN ngày 14/6/2022 về việc ý kiến góp ý Đề xuất dự án phát triển bền vững vùng đồng bằng sông Cửu Long thích ứng với biến đổi khí hậu, trong đó: “Quốc lộ 61C được quy hoạch theo Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 với quy mô 48 km (điểm đầu là QL1, Cái Răng, Cần Thơ; điểm cuối là QL1, thành phố Vị Thanh, Hậu Giang). Hợp phần 1 của Dự án là nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 61C (tuyến nối Cần Thơ – Hậu Giang), do đó, đề nghị UBND thành phố Cần Thơ làm việc với Bộ Giao thông vận tải, báo cáo cấp thẩm quyền giao cho địa phương làm cơ quan chủ quản có thẩm quyền đầu tư Dự án để có cơ sở triển khai”.

+ Bộ Giao thông vận tải có ý kiến tại văn bản số 6917/BGTVT-KHĐT ngày 08/7/2022 và văn bản số 2824/BGTVT-KHĐT ngày 23/3/2023, qua đó “Bộ GTVT ủng hộ chủ trương giao cho UBND thành phố Cần Thơ và UBND tỉnh Hậu Giang làm cơ quan chủ quản đầu tư dự án nâng cấp mở rộng tuyến Quốc lộ 61C (02 làn xe lên 04 làn xe) từ khoản vay hỗ trợ phát triển bền vững vùng đồng bằng sông

Cửu Long thích ứng với biến đổi khí hậu. Đề nghị UBND thành phố Cần Thơ và UBND tỉnh Hậu Giang hoàn thiện đề xuất dự án theo hướng dẫn của Bộ Kế hoạch và Đầu tư tại văn bản số 2855/BKHĐT-KTĐN ngày 29/4/2022 để trình cấp thẩm quyền xem xét, quyết định”.

Từ những văn bản nêu trên, thành phố Cần Thơ đề xuất Hợp phần 1: Nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 61C, đoạn đi qua địa phận thành phố Cần Thơ trong Dự án 1 để tham gia cùng UBND tỉnh Hậu Giang cùng đầu tư nâng cấp tuyến Quốc lộ 61C dự kiến sử dụng vốn vay của Chính phủ Nhật Bản.

Đối với việc đầu tư nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 61C đoạn đi qua địa phận thành phố Cần Thơ mặc dù đã được Bộ Giao thông vận tải ủng hộ chủ trương giao cho Ủy ban nhân dân thành phố Cần Thơ làm cơ quan chủ quản đầu tư dự án, tuy nhiên theo quy định tại khoản 3 Điều 48 Luật Giao thông đường bộ, khoản 4 và khoản 9 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước thì Bộ Giao thông vận tải chịu trách nhiệm quản lý hệ thống quốc lộ và thẩm quyền đầu tư thuộc ngân sách trung ương. Do đó, việc Ủy ban thành phố Cần Thơ đề xuất là cơ quan chủ quản đầu tư nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 61C đoạn đi qua địa phận thành phố Cần Thơ là chưa phù hợp quy định.

3. Sự cần thiết áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù tại điểm 1 nêu trên, đánh giá tác động và hiệu quả dự án mang lại khi áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù.

a) Sự cần thiết áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù

Trong giai đoạn 2021-2025, Trung ương đã và đang đẩy mạnh đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông vùng Đồng bằng sông Cửu Long, đặc biệt là các dự án đường bộ cao tốc qua địa bàn thành phố Cần Thơ như: Dự án thành phần đoạn Cần Thơ - Hậu Giang thuộc Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021 - 2025; Dự án đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng giai đoạn 1, Dự án thành phần 2 đoạn qua địa bàn thành phố Cần Thơ. Bên cạnh đó việc triển khai thực hiện Nghị quyết số 120/NQ-CP ngày 17 tháng 11 năm 2017 của Chính phủ về phát triển bền vững vùng Đồng bằng sông Cửu Long thích ứng với biến đổi khí hậu cần nhiều nguồn lực từ trung ương, do đó việc ban hành cơ chế, chính sách đặc thù đối với nội dung giao cho Ủy ban nhân dân cấp tỉnh làm cơ quan chủ quản và được phép cân đối, sử dụng nguồn vốn đầu tư từ ngân sách địa phương để thực hiện dự án đường quốc lộ là cần thiết, cấp bách trực tiếp giải quyết việc đi lại của nhân dân trong khu vực và kết nối, phát triển kinh tế - xã hội, giao thương hàng hóa được thuận lợi dễ dàng mang tính liên vùng; Đáp ứng nhu cầu phát triển của địa phương trong giai đoạn 2021-2025 và những năm tiếp theo khi công trình hoàn thành; Địa phương góp phần cùng Trung ương đầu tư hệ thống cơ sở hạ tầng góp phần phát triển cơ sở hạ tầng địa phương và liên vùng; Sớm đầu tư hoàn thành các dự án theo quy hoạch cũng sẽ góp phần giúp cho địa phương giữ được thế chủ động trong công tác ứng phó với biến đổi khí hậu; Và khi Ủy ban nhân dân cấp tỉnh là cơ quan chủ quản đầu tư dự án cũng chủ động trong quá trình chỉ đạo, tháo gỡ khó khăn vướng mắc trong quá trình thực hiện dự án, đặc biệt là trong công tác bồi thường, hỗ trợ và tái định cư.

b) Đánh giá tác động và hiệu quả dự án mang lại khi áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù

Đối với việc giao cho thành phố Cần Thơ làm cơ quan chủ quản đầu nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 61C, đoạn đi qua địa phận thành phố Cần Thơ sẽ giúp cho địa phương chủ động hơn trong quá trình triển khai thực hiện các dự án thuộc nhiệm vụ chi của ngân sách trung ương trên địa bàn; Góp phần đẩy nhanh tiến độ chuẩn bị đầu tư, thực hiện dự án, sớm hoàn thành các dự án, công trình theo quy hoạch được duyệt. Sử dụng hiệu quả nguồn lực địa phương góp phần, chia sẻ cùng Trung ương trong đầu tư phát triển.

4. Cam kết của các địa phương về phần vốn ngân sách địa phương sẽ bố trí để tham gia thực hiện dự án.

Do nội dung đầu tư các quốc lộ thuộc nhiệm vụ chi của ngân sách trung ương nên căn cứ theo khoản 1, Điều 7 Nghị định 114/2021/NĐ-CP ngày 16 tháng 11 năm 2021 thì cơ chế tài chính như sau: cấp phát toàn bộ 100% vốn ODA từ ngân sách trung ương. Vốn đối ứng: Ngân sách trung ương cấp phát 100%.

Trường hợp giao thành phố Cần Thơ là cơ quan chủ quản đầu tư nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 61C, đề nghị phần vốn ngân sách địa phương sẽ bố trí để tham gia thực hiện dự án như đã đề xuất tại Tờ trình số 13/TTr-UBND ngày 20/02/2023, cụ thể như sau:

- Chi phí xây lắp và dự phòng xây lắp (trước thuế VAT): 10%, tương đương 128,50 tỷ đồng.

- Chi phí bồi thường hỗ trợ và tái định cư; Quản lý dự án; Tư vấn, Chi phí khác; Chi phí dự phòng; Thuế VAT cho xây lắp và dự phòng xây lắp: 100%, tương đương 398 tỷ đồng.

5. Nếu được phép áp dụng chính sách đặc thù để thực hiện dự án, các địa phương phải cam kết quyết liệt chỉ đạo, có kế hoạch, biện pháp cụ thể để hoàn thành dự án theo đúng tiến độ, mục tiêu được cấp thẩm quyền phê duyệt.

Sở Kế hoạch và đầu tư tham mưu Ủy ban nhân dân thành phố, Thành ủy quyết liệt chỉ đạo, có kế hoạch, biện pháp cụ thể để hoàn thành dự án theo đúng tiến độ, mục tiêu được cấp thẩm quyền phê duyệt; đồng thời, đưa dự án vào Danh mục công trình trọng điểm để chỉ đạo thực hiện để hoàn thành dự án theo đúng tiến độ, mục tiêu đề ra.

Sở Kế hoạch và Đầu tư thành phố Cần Thơ kính báo cáo Bộ Kế hoạch và

Đầu tư *[Handwritten signature]*

Nơi nhận:

- Như trên;
- UBND TP (để báo cáo);
- Lưu: VT, KT.vq

**KT. GIÁM ĐỐC
PHÓ GIÁM ĐỐC**



Trương Quốc Trọng

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH THÁI BÌNH**

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

Số: 2392/UBND-CTXDGT

Thái Bình, ngày 19 tháng 7 năm 2023

V/v 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.

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Thực hiện Công văn số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư 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; sau khi rà soát, Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình báo cáo Bộ Kế hoạch và Đầu tư, như sau:

1. Tổng số dự án giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Thái Bình đề xuất áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù để tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan nhằm đẩy nhanh tiến độ triển khai thực hiện là 05 dự án, cụ thể:

- 02 dự án đầu tư theo hình thức đối tác công tư:

+ Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng đoạn qua tỉnh Nam Định và Thái Bình: Thủ tướng Chính phủ đã giao Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình là cơ quan nhà nước có thẩm quyền triển khai dự án (*khác so với quy định tại Khoản 4 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước và khoản 3 Điều 48 Luật Giao thông đường bộ*); đề nghị cho phép sử dụng linh hoạt, giải ngân các nguồn vốn tham gia dự án để đẩy nhanh tiến độ đầu tư, giảm lãi vay trong thời gian thực hiện dự án; cho phép áp dụng cơ chế chỉ định mỏ vật liệu xây dựng để phục vụ thi công dự án.

+ Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ ven biển tỉnh Thái Bình (dự án chuyển tiếp): Chủ trương đầu tư được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt năm 2018, Hợp đồng BOT ký trước khi Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư (Luật 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, phần 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; 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) đối với dự án và tạo điều kiện bố trí hỗ trợ bổ sung vốn nhà nước cho dự án từ nguồn ngân sách Trung ương (*Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình đã có Công văn số 1583/UBND-CTXDGT ngày 19/5/2023 gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư*).

- 03 dự án đầu tư theo hình thức đầu tư công, trong đó:

+ 01 dự án quốc lộ đi qua địa bàn tỉnh Thái Bình (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): Đề nghị giao Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình là cơ quan chủ quản thực hiện dự án (khác so với quy định tại khoản 4 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước và khoản 3 Điều 48 Luật Giao thông đường bộ) và bố trí vốn từ ngân sách trung ương để triển khai thực hiện dự án.

+ 02 dự án giao thông đường bộ đi qua địa bàn 02 tỉnh, gồm:

(1) 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): Đề nghị giao Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình là cơ quan chủ quản thực hiện dự án và cho phép Hội đồng nhân dân 02 tỉnh thống nhất việc sử dụng ngân sách địa phương này hỗ trợ địa phương khác để đầu tư dự án (khác so với khoản 9 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước, cụ thể hóa điểm đ khoản 2 Điều 11 Luật Tổ chức chính quyền địa phương), đồng thời hỗ trợ vốn từ ngân sách trung ương để triển khai thực hiện dự án.

(2) 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): Đề nghị giao Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình là cơ quan chủ quản thực hiện dự án do phạm vi thực hiện dự án trên địa bàn tỉnh Thái Bình lớn hơn phía tỉnh Hải Dương và cho phép Hội đồng nhân dân 02 tỉnh thống nhất việc sử dụng ngân sách địa phương này hỗ trợ địa phương khác để đầu tư dự án (khác so với khoản 9 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước, cụ thể hóa điểm đ khoản 2 Điều 11 Luật Tổ chức chính quyền địa phương), đồng thời hỗ trợ từ ngân sách trung ương để triển khai thực hiện dự án.

(Chi tiết thông tin các dự án; khó khăn, vướng mắc; đề xuất, kiến nghị tại Phụ lục gửi kèm theo).

2. Khi được cấp có thẩm quyền cho phép áp dụng chính sách đặc thù để thực hiện dự án, Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình cam kết bố trí vốn từ nguồn ngân sách địa phương theo cơ cấu nguồn vốn được duyệt và đảm bảo tiến độ triển khai thực hiện dự án; đồng thời quyết liệt chỉ đạo, có kế hoạch, biện pháp cụ thể để hoàn thành dự án theo đúng tiến độ, mục tiêu được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình trân trọng báo cáo và kính đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư tổng hợp báo cáo Thủ tướng Chính phủ trình Quốc hội xem xét, quyết định./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Văn phòng Chính phủ;
- Chủ tịch, các PCT UBND tỉnh;
- Các sở: KHĐT, TC, GTVT;
- Lãnh đạo Văn phòng;
- Lưu: VT, CTXDGT.



Nguyễn Quang Hưng

Phụ lục

Rà soát, đề xuất một số dự án giao thông đường bộ áp dụng cơ chế chính sách tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan

Kèm theo Công văn số 292/UBND-CTXDGT ngày 19/17/2023 của Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình



TT	Tên dự án	Hình thức đầu tư	Tổng mức đầu tư (tỷ đồng)	Nguồn vốn	Địa điểm xây dựng	Thực trạng hoàn thiện thủ tục đầu tư dự án	Dự kiến thời gian khởi công - hoàn thành	Khó khăn, vướng mắc	Đề xuất, kiến nghị
1	Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng đoạn qua tỉnh Nam Định và Thái Bình, theo phương thức PPP	Đối tác công tư	18.081	Vốn BOT, vốn ngân sách nhà nước (gồm ngân sách trung ương, ngân sách địa phương)	Tỉnh Nam Định, tỉnh Thái Bình	UBND tỉnh Thái Bình đang trình thẩm định Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án	2023-2027	- Theo quy định tại khoản 3 Điều 48 Luật Giao thông đường bộ; 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, việc đầu tư xây dựng các tuyến đường cao tốc thuộc thẩm quyền của Bộ Giao thông vận tải. Theo quy định tại khoản 4 Điều 9 Luật Ngân sách Nhà nước, việc đầu tư, nâng cấp mở rộng tuyến đường cao tốc thuộc nhiệm vụ chỉ của ngân sách trung ương. Như vậy, các quy định nêu trên không cho phép địa phương sử dụng ngân sách địa phương để đầu tư dự án đường cao tốc.	Giao UBND tỉnh Thái Bình là cơ quan Nhà nước có thẩm quyền triển khai dự án; cho phép sử dụng linh hoạt và giải ngân các nguồn vốn tham gia dự án để đẩy nhanh tiến độ đầu tư, giảm lãi vay trong thời gian xây dựng dự án
2	Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ ven biển tỉnh Thái Bình	Đối tác công tư	3.872	Ngân sách trung ương, ngân sách địa phương tham gia dự án; vốn BOT	Huyện Tiền Hải và huyện Thái Thụy, tỉnh Thái Bình	UBND tỉnh Thái Bình là cơ quan Nhà nước có thẩm quyền	2019-2023	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, phần 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; 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) đối với dự án và tạo điều kiện bố trí hỗ trợ bổ sung vốn nhà nước cho dự án từ nguồn ngân sách Trung ương.	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 (cho phép tăng tỷ lệ vốn Nhà nước tham gia dự án như hồ sơ mời thầu, hồ sơ dự thầu và kết quả đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư).
3	Dự án đầu tư xây dựng quốc lộ 39 đoạn chỉnh tuyến tránh thị trấn Đông Hưng tại phía Tây (nối Quốc lộ 10 với Quốc lộ 39)	Đầu tư công	300	Ngân sách trung ương	Huyện Đông Hưng, tỉnh Thái Bình	UBND tỉnh Thái Bình đang giao cơ quan chuyên môn nghiên cứu, đề xuất chủ trương đầu tư dự án	2024-2026	Theo quy định tại khoản 3 Điều 48 Luật giao thông đường bộ, 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 tại khoản 4 Điều 9 Luật Ngân sách Nhà nước, việc đầu tư, nâng cấp mở rộng tuyến đường quốc lộ thuộc nhiệm vụ chỉ của ngân sách trung ương. Như vậy, các quy định nêu trên không cho phép địa phương là cơ quan chủ quản, sử dụng ngân sách địa phương để đầu tư dự án đường quốc lộ.	Giao UBND tỉnh Thái Bình là cơ quan chủ quản thực hiện dự án (khác so với quy định tại khoản 4 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước và khoản 3 Điều 48 Luật Giao thông đường bộ) và bố trí từ ngân sách trung ương để triển khai thực hiện dự án



TT	Tên dự án	Hình thức đầu tư	Tổng mức đầu tư (tỷ đồng)	Nguồn vốn	Địa điểm xây dựng	Thực trạng hoàn thiện thủ tục đầu tư dự án	Dự kiến thời gian khởi công - hoàn thành	Khó khăn, vướng mắc	Đề xuất, kiến nghị
4	Dự án đầu tư xây dựng cầu Sa Cao và đường hai đầu cầu nối hai tỉnh Thái Bình và Nam Định	Đầu tư công	1.200	Ngân sách trung ương, ngân sách địa phương	Huyện Vũ Thư, tỉnh Thái Bình và huyện Xuân Trường, tỉnh Nam Định	UBND tỉnh Thái Bình đang giao cơ quan chuyên môn nghiên cứu, đề xuất chủ trương đầu tư dự án	2024-2026	Phạm vi thực hiện dự án thuộc địa bàn 02 tỉnh Thái Bình và Nam Định. Theo quy định của 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 02 địa phương; Luật Ngân sách nhà nước quy định không được sử dụng ngân sách địa phương này để chi cho địa phương khác. Như vậy, để triển khai thực hiện dự án đảm bảo theo các quy định nêu trên, tỉnh Thái Bình và tỉnh Nam Định phải lập 02 dự án độc lập (mỗi tỉnh đầu tư 1/2 phần cầu và đường dẫn trên địa bàn của tỉnh đó), sẽ không thuận lợi trong công tác quản lý dự án, gây lãng phí bộ máy, thời gian, thủ tục đầu tư...	Giao UBND tỉnh Thái Bình là cơ quan chủ quản thực hiện dự án và cho phép HĐND 02 tỉnh thống nhất việc sử dụng ngân sách địa phương này hỗ trợ địa phương khác để đầu tư dự án (khác so với khoản 9 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước, cụ thể hóa điểm đ khoản 2 Điều 11 Luật Tổ chức chính quyền địa phương), đồng thời hỗ trợ từ ngân sách trung ương để triển khai thực hiện dự án
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 đầu cầu tỉnh Thái Bình	Đầu tư công	900	Ngân sách trung ương, ngân sách địa phương	Huyện Quỳnh Phụ, tỉnh Thái Bình và huyện Ninh Giang, tỉnh Hải Dương	UBND tỉnh Thái Bình đang giao cơ quan chuyên môn nghiên cứu, đề xuất chủ trương đầu tư dự án	2024-2026	Phạm vi thực hiện dự án thuộc địa bàn 02 tỉnh Thái Bình và Hải Dương. Theo quy định của 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 02 địa phương; Luật Ngân sách nhà nước quy định không được sử dụng ngân sách địa phương này để chi cho địa phương khác. Như vậy, để triển khai thực hiện dự án đảm bảo theo các quy định nêu trên, tỉnh Thái Bình và tỉnh Hải Dương phải lập 02 dự án độc lập (mỗi tỉnh đầu tư 1/2 phần cầu và đường dẫn trên địa bàn của tỉnh đó), sẽ không thuận lợi trong công tác quản lý dự án, gây lãng phí bộ máy, thời gian, thủ tục đầu tư...	Giao UBND tỉnh Thái Bình là cơ quan chủ quản thực hiện dự án do phạm vi thực hiện dự án trên địa bàn tỉnh Thái Bình lớn hơn phía tỉnh Hải Dương và cho phép HĐND 02 tỉnh thống nhất việc sử dụng ngân sách địa phương này hỗ trợ địa phương khác để đầu tư dự án (khác so với khoản 9 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước, cụ thể hóa điểm đ khoản 2 Điều 11 Luật Tổ chức chính quyền địa phương), đồng thời hỗ trợ từ ngân sách trung ương để triển khai thực hiện dự án

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH THÁI BÌNH****CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Số: 2813/UBND-CTXDGT

Thái Bình, ngày 17 tháng 8 năm 2023

V/v đề xuất cơ chế, chính sách đặc thù đối với Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng, đoạn qua tỉnh Nam Định và Thái Bình, theo phương thức PPP

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Ngày 19/7/2023, Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình đã có Công văn số 2392/UBND-CTXDGT, báo cáo Bộ Kế hoạch và Đầu tư 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 trên địa bàn tỉnh Thái Bình (theo Công văn số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư), thực hiện ý kiến của Hội đồng thẩm định liên ngành (Thông báo số 33/TB-BKHĐT ngày 16/8/2023), Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình báo cáo đề xuất bổ sung một số cơ chế chính sách đặc thù đối với Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng, đoạn qua tỉnh Nam Định và Thái Bình, theo phương thức PPP, loại hợp đồng BOT, như sau:

1. Về 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:

Đề nghị áp dụng cơ chế đặc thù trong cấp phép khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường đã áp dụng cho các Dự án cao tốc Bắc - Nam, giai đoạn 2021-2025 (cơ chế tương tự đã được Quốc hội thông qua tại Nghị quyết số 43/2022/QH15 ngày 11/01/2022); cụ thể: Nhà thầu thi công dự án 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 được thực hiện đến khi hoàn thành dự án.

2. Về việc sử dụng và giải ngân nguồn vốn ngân sách tham gia Dự án:

- Cho phép tỉnh Thái Bình sử dụng nguồn vốn đầu tư trong cân đối ngân sách địa phương (gồm cả vốn hỗ trợ từ ngân sách Trung ương) để đầu tư dự án (kể cả thanh toán các chi phí thực hiện của Dự án và chi phí bồi thường giải phóng mặt bằng trên địa bàn tỉnh Nam Định).



- Cho phép Hội đồng nhân dân hai tỉnh (Thái Bình, Nam Định) thống nhất việc sử dụng ngân sách tỉnh này thanh toán khối lượng thực hiện của Dự án và chi phí bồi thường giải phóng mặt bằng trên địa bàn tỉnh kia.

Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình kính đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư tổng hợp, báo cáo, trình cấp có thẩm quyền xem xét quyết định. /

Nơi nhận:

- Như trên;
- Văn phòng CP;
- Các Bộ: Tài chính, TNMT;
- Chủ tịch, các PCT UBND tỉnh;
- Các Sở: KHĐT, GTVT, TC, TNMT;
- Ban QLDA ĐTXD các CTGT tỉnh;
- Lưu: VT, CTXDGT, TH.



CHỦ TỊCH

Nguyễn Khắc Thận





**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH CAO BẰNG**

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

Số: 2105 /UBND-TH

Cao Bằng, ngày 07 tháng 8 năm 2023

V/v đề xuất áp dụng cơ chế chính sách tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan đối với dự án đầu tư xây dựng tuyến cao tốc Đồng Đăng (tỉnh Lạng Sơn) - Trà Lĩnh (tỉnh Cao Bằng) theo hình thức đối tác công tư

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và đầu tư.

Thực hiện Công văn số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư 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.

Sau khi rà soát, Ủy ban nhân dân (UBND) tỉnh Cao Bằng đề xuất áp dụng cơ chế chính sách tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan đối với dự án đầu tư xây dựng tuyến cao tốc Đồng Đăng (tỉnh Lạng Sơn) - Trà Lĩnh (tỉnh Cao Bằng) theo hình thức đối tác công tư, cụ thể:

I. THÔNG TIN DỰ ÁN

1. Tên dự án: Đầu tư xây dựng tuyến cao tốc Đồng Đăng (tỉnh Lạng Sơn) - Trà Lĩnh (tỉnh Cao Bằng) theo hình thức đối tác công tư.

2. Quy mô, công suất dự án:

Tổng chiều dài tuyến: 121,06km.

a) Giai đoạn 1: đầu tư khoảng 93,35km (từ Km0+00 đến Km93+350), lựa chọn kích thước mặt cắt ngang $B_{nền} = 17m$ đối với các đoạn thông thường (chiếm khoảng 24%) và mặt cắt ngang $B_{nền} = 13,5m$ đối với các đoạn khó khăn (chiếm khoảng 76%) kiểm soát tổng mức đầu tư trong khi vẫn đảm bảo nhu cầu giao thông trong giai đoạn 2025 - 2030.

b) Giai đoạn 2 (hoàn thiện): đầu tư tiếp khoảng 27,71km từ Km93+350 đến Km121+060, điểm đầu nối với điểm cuối của giai đoạn 1, điểm cuối tại cửa khẩu Trà Lĩnh quy mô bề rộng nền đường $B_{nền} = 17m$ và hoàn thiện quy mô cắt ngang $B_{nền} = 17m$ với các đoạn tuyến chầm chước trong giai đoạn 1, trung bình 500m bố trí 01 vị trí dừng xe.

3. Sơ bộ tổng mức đầu tư:

a) Tổng mức đầu tư điều chỉnh khoảng 22.690 tỷ đồng, trong đó:

- Giai đoạn 1 là: 13.174 tỷ đồng;

- Giai đoạn 2 (hoàn thiện): là 9.516 tỷ đồng.

b) Cơ cấu nguồn vốn tham gia trong dự án PPP:

- Giai đoạn 1: Vốn do Nhà đầu tư huy động (vốn chủ sở hữu, vốn vay và các nguồn vốn hợp pháp khác): 6.594 tỷ đồng; vốn ngân sách nhà nước tham gia trong dự án 6.580 tỷ đồng (gồm vốn hỗ trợ xây dựng công trình, hệ thống cơ sở hạ tầng thuộc dự án và chi trả kinh phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ, tái định cư cho toàn bộ Dự án). Trong đó, vốn ngân sách trung ương là 2.500 tỷ đồng; vốn ngân sách địa phương là 4.080 tỷ đồng.

- Giai đoạn 2: Ngân sách trung ương, ngân sách địa phương và các nguồn vốn hợp pháp khác: 9.516 tỷ đồng.

4. Cơ quan có thẩm quyền: UBND tỉnh Cao Bằng.

Cơ quan chuẩn bị dự án: Ban Quản lý dự án đầu tư xây dựng các công trình giao thông tỉnh Cao Bằng.

5. Địa điểm xây dựng:

a) Địa điểm: Trên địa phận 02 tỉnh Cao Bằng và tỉnh Lạng Sơn, cụ thể:

- Tỉnh Lạng Sơn: huyện Văn Lãng, huyện Tràng Định.

- Tỉnh Cao Bằng: huyện Thạch An, huyện Quảng Hoà và huyện Trùng Khánh.

b) Nhu cầu sử dụng đất: Nhu cầu sử dụng đất của dự án khoảng 730,18ha, trong đó: tỉnh Lạng Sơn khoảng 312,01ha; tỉnh Cao Bằng khoảng 418,17ha.

6. Quyết định chủ trương đầu tư dự án:

- Tại Quyết định chủ trương đầu tư số 1212/QĐ-TTg ngày 10/8/2020 và Quyết định điều chỉnh chủ trương đầu tư số 20/QĐ-TTg ngày 16/01/2023 của Thủ tướng Chính phủ.

7. Thời gian thực hiện dự án:

- Giai đoạn 1: năm 2020-2025.

- Giai đoạn 2: sau năm 2025.

8. Thực trạng hoàn thiện thủ tục đầu tư

- Công tác điều chỉnh chủ trương đầu tư Dự án:

UBND tỉnh Cao Bằng đã thực hiện công tác điều chỉnh chủ trương đầu tư Dự án từ 18/11/2021 (Tờ trình số 3175/TTr-UBND). Đến ngày 16/01/2023, Thủ tướng Chính phủ có Quyết định số 20/QĐ-TTg phê duyệt điều chỉnh chủ trương đầu tư Dự án.

- Công tác lập dự án đầu tư:

UBND tỉnh Cao Bằng đã chỉ đạo các đơn vị liên quan hoàn thành Báo cáo nghiên cứu khả thi dự án cập nhật theo Quyết định điều chỉnh chủ trương đầu tư số 20/QĐ-TTg ngày 16/01/2023, trình Hội đồng thẩm định liên ngành thẩm định.

Ngày 11/5/2023, Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã tổ chức cuộc họp Hội đồng thẩm định liên ngành; ngày 30/6/2023, Hội đồng thẩm định liên ngành ban hành Báo cáo số 5074/BC-HĐTĐLN báo cáo kết quả thẩm định báo cáo nghiên cứu khả thi của Dự án.

Hiện nay, UBND tỉnh Cao Bằng đã hoàn thiện báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án theo ý kiến Hội đồng thẩm định liên ngành, dự kiến phê duyệt quyết định đầu tư trong tháng 8/2023.

- Công tác đánh giá tác động môi trường (ĐTM): ngày 05/7/2023, Bộ Tài nguyên và Môi trường (TN&MT) đã tổ chức họp thẩm định báo cáo ĐTM của dự án; ngày 20/7/2023 Bộ TN&MT ban hành Thông báo số 5712/BTNMT-MT thông báo kết quả thẩm định báo cáo ĐTM của Dự án. UBND tỉnh Cao Bằng đã chỉ đạo đơn vị tư vấn hoàn thiện nội dung Báo cáo ĐTM của dự án theo kết luận của Chủ tịch Hội đồng thẩm định và ý kiến của các thành viên Hội đồng tại phiên họp chính thức ngày 05/7/2023 và gửi Bộ TN&MT xem xét, phê duyệt báo cáo ĐTM của Dự án. Dự kiến phê duyệt ĐTM trước 15/8/2023.

- Khung chính sách bồi thường, hỗ trợ, tái định cư: đã hoàn thành và được Thủ tướng Chính phủ chấp thuận tại Công văn số 402/TTg-CN ngày 06/5/2022;

- Chủ trương chuyển mục đích sử dụng rừng: đã hoàn thành và được Thủ tướng Chính phủ quyết định chủ trương chuyển đổi mục đích sử dụng rừng tại Quyết định số 20/QĐ-TTg ngày 16/01/2023.

- Công tác khảo sát nhà đầu tư quan tâm: Công tác khảo sát sự quan tâm của nhà đầu tư đã được tiến hành lần 01 vào năm 2021. Sau khi chủ trương đầu tư của dự án được điều chỉnh, dự án có sự thay đổi về quy mô, tổng mức đầu tư và một số nội dung khác, UBND tỉnh Cao Bằng đã đăng tải thông báo khảo sát sự quan tâm của nhà đầu tư (lần 02) trên Hệ thống mạng đấu thầu quốc gia vào ngày 13/3/2023 và đã được mở ngày 12/4/2023. Theo đó, số lượng nhà đầu tư quan tâm tham gia là 02 nhà đầu tư. UBND tỉnh Cao Bằng đã báo cáo, xin ý kiến chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ.

- Công tác giải phóng mặt bằng (GPMB), tái định cư:

+ Lập hồ sơ thiết kế cắm cọc GPMB, bàn giao hồ sơ: hồ sơ đã hoàn thành tháng 8/2022, hiện nay đang triển khai cắm cọc giải phóng mặt bằng ngoài thực địa đạt 56km/121,06km; đã tổ chức bàn giao hồ sơ GPMB, cọc mốc GPMB cho UBND các huyện Thạch An, Quảng Hoà đạt 34,1km.

+ Triển khai các công việc của GPMB: do Báo cáo nghiên cứu khả thi chưa được phê duyệt nên chưa đủ căn cứ pháp lý để triển khai công tác GPMB.

- Tình hình bố trí vốn Ngân sách nhà nước cho dự án:

Kế hoạch đầu tư công giai đoạn 2020-2025 bố trí cho dự án 6.580.000 triệu đồng, trong đó:

+ Vốn ngân sách địa phương: 4.080.000 triệu đồng.

+ Vốn ngân sách trung ương: 2.500.000 triệu đồng.

+ Năm 2023, dự kiến bố trí vốn cho dự án 1.369.480 triệu đồng, trong đó: Vốn ngân sách địa phương: 869.480 triệu đồng; Vốn ngân sách trung ương: 500.000 triệu đồng.

II. KHÓ KHĂN, VƯỚNG MẮC

- Theo Báo cáo số 21/BC-UBND ngày 18/1/2023 của UBND tỉnh Lạng Sơn gửi Bộ TN&MT về kết quả thực hiện Quyết định số 326/QĐ-TTg ngày 09/3/2022 của Thủ tướng Chính phủ và lập kế hoạch sử dụng đất 05 năm (2021-2025) cấp tỉnh thì Đất giao thông đến năm 2025 cần tăng thêm 598 ha so với chỉ tiêu phân bổ, đến năm 2030 cần tăng thêm 898 ha so với chỉ tiêu phân bổ để bổ sung chỉ tiêu sử dụng đất cho các dự án: tuyến cao tốc Hữu Nghị - Chi Lăng; đường cao tốc Đồng Đăng (Lạng Sơn) - Trà Lĩnh (Cao Bằng). Như vậy, chỉ tiêu sử dụng đất của Dự án trên địa phận tỉnh Lạng Sơn là chưa đủ.

- Đây là dự án cao tốc 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), cụ thể:

+ Vướng quy định tại khoản 9 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước "*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*".

+ Vướng quy định tại khoản 4 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước "*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*".

+ Vướng quy định tại khoản 3 Điều 48 Luật Giao thông đường bộ "*Trách nhiệm tổ chức quản lý, bảo trì đường bộ quy định như sau: Hệ thống quốc lộ do Bộ Giao thông vận tải chịu trách nhiệm...*"

- Trong quá trình thực hiện tổ chức đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư dự án do nhiều yếu tố khách quan cũng cần có cơ chế đặc thù trong việc lựa chọn nhà đầu tư dự án (UBND tỉnh Cao Bằng đã có Tờ trình kiến nghị với Chính phủ và các Bộ, ngành Trung ương).

III. SỰ CẦN THIẾT ÁP DỤNG CƠ CHẾ, CHÍNH SÁCH ĐẶC THÙ

Việc áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù tạo hành lang pháp lý thông thoáng để có thể tiến hành triển khai tổ chức thực hiện dự án đảm bảo tiến độ theo quyết định chủ trương đầu tư đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, sớm đưa vào khai thác vận hành, phát huy hiệu quả đầu tư, huy động được nguồn vốn nhà đầu tư vào thực hiện dự án hạ tầng giao thông, góp phần hiện thực hóa Nghị quyết Đại hội đại biểu lần thứ XIII của Đảng.

Khi dự án được phép áp dụng cơ chế chính sách đặc thù để thực hiện, UBND tỉnh Cao Bằng cam kết chỉ đạo quyết liệt, có kế hoạch, biện pháp cụ thể để hoàn thành dự án theo đúng tiến độ, mục tiêu được cấp thẩm quyền phê duyệt.

IV. NGÂN SÁCH ĐỊA PHƯƠNG BỐ TRÍ CHO DỰ ÁN

Giai đoạn 1 Ngân sách địa phương bố trí 4.080.000 triệu đồng, tỉnh Cao Bằng đã dự kiến bố trí đủ cho dự án, cụ thể như sau:

- Đã bố trí năm 2020 để chuẩn bị đầu tư dự án là 53.615 triệu đồng.

- Kế hoạch đầu tư công trung hạn 2021-2025: UBND tỉnh đã trình Hội đồng nhân dân tỉnh ban hành Nghị quyết số 29/NQ-HĐND ngày 27/4/2023 bố trí vốn trung hạn cho dự án là 4.026.386 triệu đồng (trong đó: Chi XDCB vốn tập trung trong nước 1.658.138 triệu đồng; Dự phòng đầu tư công trung hạn 187.216 triệu đồng; Thu sử dụng đất 280.788 triệu đồng; Tăng thu NSDP 1.900.244 triệu đồng).

- Dự kiến Kế hoạch năm 2023 (Phương án đã Báo cáo Bộ Kế hoạch và Đầu tư tại Công văn số 2643/BC-UBND, ngày 14/10/2022) là 869,48 tỷ đồng (NSTT là 483,276 tỷ đồng, thu sử dụng đất 235,0 tỷ đồng, tăng thu NSDP 151,204 tỷ đồng). Tuy nhiên hiện nay do dự án chưa có Quyết định phê duyệt nên chưa giao vốn để thực hiện dự án.

Sau khi thực hiện xong giai đoạn 1, tỉnh Cao Bằng sẽ tiếp tục rà soát, đề xuất nguồn vốn ngân sách Trung ương hỗ trợ thực hiện dự án và rà soát các nguồn vốn của tỉnh để bố trí thực hiện hoàn thành giai đoạn 2 của dự án theo quyết định phê duyệt điều chỉnh chủ trương dự án của Thủ tướng Chính phủ.

V. KIẾN NGHỊ:

1. Thủ tướng Chính phủ quan tâm chỉ đạo các Bộ, ngành rà soát điều chỉnh Quyết định 326/QĐ-TTg ngày 09/3/2022 của Thủ tướng Chính phủ.

2. Thủ tướng Chính phủ xem xét, có ý kiến chỉ đạo đối với hình thức lựa chọn nhà đầu tư dự án.

UBND tỉnh Cao Bằng báo cáo kết quả rà soát, đề xuất dự án giao thông đường bộ áp dụng cơ chế đặc thù, kính đề nghị Bộ Kế hoạch và đầu tư tổng hợp, báo cáo cấp có thẩm quyền theo quy định./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Chủ tịch, các PCT UBND tỉnh;
- Các sở: GTVT, KHĐT;
- Ban QLDA ĐTXD các CTGT tỉnh;
- VP: CVP, các PCVP, CV GT;
- Lưu: VT, TH (TR).

TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
CHỦ TỊCH



Hoàng Xuân Ánh

**UBND TỈNH ĐẮK NÔNG
SỞ KẾ HOẠCH VÀ ĐẦU TƯ**

Số: 1575 /SKH-THQH

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

Đắk Nông, ngày 25 tháng 7 năm 2023

V/v đề xuất dự án giao thông áp dụng
cơ chế chính sách

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Thực hiện chỉ đạo UBND tỉnh Đắk Nông tại Công văn số 4166/UBND-KT ngày 21/7/2023 và Công văn số 3896/UBND-KT ngày 12/7/2023 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, trong đó: *"Giao Sở Kế hoạch và Đầu tư chủ trì, phối hợp với các đơn vị có liên quan kiểm tra, rà soát, thực hiện các nhiệm vụ theo yêu cầu của Bộ Kế hoạch và Đầu tư tại các Công văn 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 theo đúng quy định; báo cáo kết quả về Bộ Kế hoạch và Đầu tư"*.

Trên cơ sở Công văn số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023, sau khi rà soát, Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Đắk Nông kính đề xuất Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét, áp dụng cơ chế chính sách tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan đối với 03 dự án giao thông, cụ thể: *(như các phụ lục đính kèm)*

(1) Cao tốc Bắc - Nam phí Tây, đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước).

(2) Đường giao thông kết nối huyện Krông Nô, tỉnh Đắk Nông với huyện Krông Ana, tỉnh Đắk Lắk.

(3) 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.

Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Đắk Nông kính báo cáo Bộ Kế hoạch và Đầu tư./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- UBND tỉnh (báo cáo);
- UBND các tỉnh: Đắk Lắk, Bình Phước (phối hợp);
- Lãnh đạo Sở;
- Lưu VT, THQH (Hương).



GIÁM ĐỐC

Trần Đình Ninh

PHỤ LỤC 1*Tỉnh Đắk Nông*

- 1. Tên Dự án:** Cao tốc Bắc - Nam phí Tây, đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước)¹
- 2. Hình thức đầu tư:** PPP
- 3. Dự kiến tổng mức đầu tư:** 25.540 tỷ đồng, trong đó:
 - Vốn ngân sách nhà nước: 12.770 tỷ đồng
 - + Vốn Ngân sách Trung ương: 8.770 tỷ đồng
 - + Vốn Ngân sách địa phương: 4.000 tỷ đồng
 - Vốn cam kết của nhà đầu tư (trong trường hợp dự án PPP): 12.770 tỷ đồng.
- 4. Địa điểm xây dựng:** tỉnh Đắk Nông và tỉnh Bình Phước.
- 5. Nội dung cơ chế, chính sách đề xuất thực hiện thí điểm:** Cần có sự tham gia vốn nhà nước nhiều hơn hoặc bằng 50% tổng mức đầu tư.
- 6. Thời gian đề nghị thực hiện thí điểm:** Bắt đầu từ năm 2023.
- 7. Thuyết minh sự cần thiết đề xuất áp dụng cơ chế thí điểm, tính khả thi:** dự án đi qua địa bàn tỉnh Đắk Nông có nguồn ngân sách còn hạn hẹp, khó khăn. Để đảm bảo thời gian hoàn vốn cho nhà đầu tư, tăng tính hấp dẫn và tính khả thi triển khai dự án cần có sự tham gia của nhà nước cao hơn hoặc bằng 50% tổng mức đầu tư dự án.
- 8. Dự kiến thời gian và tiến độ hoàn thiện thủ tục đầu tư:** 2023-2024
- 9. Dự kiến tiến độ thực hiện và thời gian hoàn thành bàn giao đưa vào sử dụng:** 2024-2026
- 10. Kiến nghị, đề xuất khác:** Đề nghị Trung ương chấp thuận bổ sung phần vốn nhà nước để triển khai thực hiện dự án.

¹ Dự án được giao cho UBND tỉnh Bình Phước làm cơ quan có thẩm quyền.

PHỤ LỤC 2*Tỉnh Đắk Nông*

1. Tên Dự án: Đường giao thông kết nối huyện Krông Nô, tỉnh Đắk Nông với huyện Krông Ana, tỉnh Đắk Lắk

2. Hình thức đầu tư: Đầu tư công

3. Dự kiến tổng mức đầu tư: 320 tỷ đồng, trong đó:

- Vốn ngân sách nhà nước: 320 tỷ đồng

+ Vốn Ngân sách Trung ương: 320 tỷ đồng

+ Vốn Ngân sách địa phương: 0 tỷ đồng

- Vốn cam kết của nhà đầu tư (trong trường hợp dự án PPP): 0 tỷ đồng.

4. Địa điểm xây dựng: Tỉnh Đắk Nông và tỉnh Đắk Lắk.

5. Nội dung cơ chế, chính sách đề xuất thực hiện thí điểm: 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.

6. Thời gian đề nghị thực hiện thí điểm: Bắt đầu từ năm 2023.

7. Thuyết minh sự cần thiết đề xuất áp dụng cơ chế thí điểm, tính khả thi: 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 các dự án thực hiện trên hai địa bàn thuộc hai địa phương. Việc thực hiện dự án có ý nghĩa quan trọng trong sự phát triển kinh tế của tỉnh, làm rút ngắn khoảng cách giao thương, trao đổi hàng hóa, nông phẩm, giao lưu văn hóa giữa huyện Krông Nô, tỉnh Đắk Nông và huyện Krông Ana, tỉnh Đắk Lắk, tạo điều kiện thuận lợi trong lưu thông, khai thác mạnh mẽ tiềm năng, thế mạnh, nâng cao lợi thế cạnh tranh của từng tỉnh và cả khu vực Tây Nguyên; góp phần phát triển kinh tế - xã hội trong khu vực nói chung và hai tỉnh Đắk Nông, Đắk Lắk nói riêng; từng bước nâng cao đời sống vật chất và tinh thần của người dân trong khu vực, đặc biệt là đồng bào dân tộc thiểu số trên địa bàn của hai tỉnh. Góp phần đầu hoàn thiện kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ được đồng bộ, hiện đại trên địa bàn hai tỉnh Đắk Nông, Đắk Lắk và cả vùng Tây Nguyên theo định hướng quy hoạch phát triển giao thông vận tải đã được phê duyệt. Việc đầu tư xây dựng dự án này còn có ý nghĩa hết sức quan trọng về quốc phòng, an ninh, tạo thế chủ động trong tác phòng thủ khu vực, đảm bảo tính cơ động trong mọi tình huống, góp phần đảm bảo vững chắc về quốc phòng, an ninh giữa hai tỉnh Đắk Nông, Đắk Lắk và trong khu vực.

8. Dự kiến thời gian và tiến độ hoàn thiện thủ tục đầu tư: 2023-2024

9. Dự kiến tiến độ thực hiện và thời gian hoàn thành bàn giao đưa vào sử dụng: 2024-2027

10. Kiến nghị, đề xuất khác: Đề nghị Trung ương xem xét, hỗ trợ bố trí nguồn vốn cho địa phương thực hiện dự án.

PHỤ LỤC 3

Tỉnh Đắk Nông

1. **Tên Dự án:** 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.
2. **Hình thức đầu tư:** Đầu tư công
3. **Dự kiến tổng mức đầu tư:** 1.490 tỷ đồng, trong đó:
 - Vốn ngân sách nhà nước: 1.490 tỷ đồng
 - + Vốn Ngân sách Trung ương: 1.443 tỷ đồng
 - + Vốn Ngân sách địa phương: 47 tỷ đồng (Dự kiến chi trả cho công tác bồi thường, giải phóng mặt bằng (ngân sách tỉnh Đắk Nông khoảng 32 tỷ, ngân sách tỉnh Lâm Đồng khoảng 15 tỷ))
 - Vốn cam kết của nhà đầu tư (trong trường hợp dự án PPP): 0 tỷ đồng.
4. **Địa điểm xây dựng:** Tỉnh Đắk Nông và tỉnh Lâm Đồng.
5. **Nội dung cơ chế, chính sách đề xuất thực hiện thí điểm:** Dự án đi qua 02 tỉnh Đắk Nông và tỉnh Lâm Đồng, đề xuất UBND tỉnh Đắk Nông làm cơ quan chủ quản.
6. **Thời gian đề nghị thực hiện thí điểm:** Bắt đầu từ năm 2023.
7. **Thuyết minh sự cần thiết đề xuất áp dụng cơ chế thí điểm, tính khả thi:** 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 các dự án thực hiện trên hai địa bàn thuộc hai địa phương.

Quốc lộ 28 là tuyến đường độc đạo kết nối phía Đông của tỉnh Đắk Nông với tỉnh Lâm Đồng, kết nối vùng Nam Tây Nguyên với vùng Nam Trung Bộ, Đông Nam Bộ và góp phần quan trọng trong việc lưu thông hàng hóa giữa khu vực Tây Nguyên với các cảng biển và phát triển du lịch, thu hút du khách đến tỉnh Đắk Nông thông qua cửa ngõ kết nối là tỉnh Lâm Đồng. Trong thời gian gần đây, đoạn Quốc lộ 28 kết nối giữa tỉnh Đắk Nông và tỉnh Lâm Đồng đã xuống cấp, hư hỏng, đặc biệt là đoạn tuyến đi ven hồ thủy điện Đồng Nai 4, có nguy cơ lớn gây gián đoạn giao thông trên tuyến Quốc lộ 28 trong tương lai gần. Mặt khác, tuyến Quốc lộ 28 hiện hữu có nhiều đoạn đèo dốc quanh co, gây mất an toàn giao thông.

Nhằm đảm bảo kết nối giao thông liên tục và có phương án giao thông thay thế, cần phải đầu tư tuyến đường mới, tuyến đường động lực Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Bảo Lâm (Lâm Đồng) (*kết nối từ cửa ngõ thành phố Gia Nghĩa (giao với đường trục giao thông Bắc Nam), đi qua sông Đồng Nai và nối vào Quốc lộ 55 tại địa phận huyện Bảo Lâm, tỉnh Lâm Đồng*). Tuyến đường sẽ giúp giảm khoảng cách kết nối giữa trung tâm thành phố Gia Nghĩa, tỉnh Đắk Nông và trung tâm

huyện Bảo Lâm, tỉnh Lâm Đồng chỉ còn 15 km, giảm 25 km so với cung đường hiện tại. Đồng thời, với yếu tố tuyến thuận lợi (ít dốc và ít đường cong bán kính nhỏ), tuyến đường tạo thêm một cửa ngõ mới cho tỉnh Đắk Nông và tỉnh Lâm Đồng, đặc biệt là cửa ngõ cho thành phố Gia Nghĩa để phát triển không gian đô thị và du lịch sinh thái.

Việc đầu tư tuyến đường sẽ tạo động lực phát triển liên vùng giữa các tỉnh Nam Tây Nguyên với Nam Trung Bộ, Đông Nam Bộ, góp phần rút ngắn thời gian vận chuyển hàng hóa, quặng bôxít, xuất khẩu nông sản của các tỉnh Tây Nguyên qua cảng Vĩnh Tân, cảng Cà Ná, kết nối các khu công nghiệp, phát triển dịch vụ du lịch địa phương, logistics,...

8. Dự kiến thời gian và tiến độ hoàn thiện thủ tục đầu tư: 2023-2024

9. Dự kiến tiến độ thực hiện và thời gian hoàn thành bàn giao đưa vào sử dụng: 2024-2027

10. Kiến nghị, đề xuất khác: Đề nghị Trung ương xem xét, hỗ trợ bố trí nguồn vốn cho địa phương thực hiện dự án.

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH HÒA BÌNH**

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

Số: 1135 /UBND-KTN
V/v 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

Hoà Bình, ngày 14 tháng 7 năm 2023

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Ủy ban nhân dân tỉnh Hòa Bình nhận được Công văn số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư 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. Sau khi xem xét, nghiên cứu Ủy ban nhân dân tỉnh Hòa Bình báo cáo dự án giao thông đường bộ, áp dụng cơ chế chính sách, tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan, cụ thể như sau:

1. Thông tin dự án

1.1. Tên dự án: Đầu tư mở rộng đường cao tốc Hòa Lạc - Hòa Bình.

1.2. Hình thức đầu tư: Đầu tư theo hình thức đối tác công tư (PPP) có sử dụng vốn ngân sách nhà nước.

1.3. Dự kiến tổng mức đầu tư: Khoảng 8.228 tỷ đồng¹, bao gồm lãi vay là 394 tỷ đồng và chi phí giải phóng mặt bằng khoảng là 1.216 tỷ đồng.

1.4. Cơ cấu nguồn vốn: Vốn thực hiện dự án của nhà đầu tư, doanh nghiệp PPP: Khoảng 3.917 tỷ đồng; Vốn ngân sách nhà nước: Khoảng 3.917 tỷ đồng.

1.5. Địa điểm xây dựng: Tỉnh Hòa Bình và thành phố Hà Nội.

1.6. Thực trạng hoàn thiện thủ tục đầu tư dự án: Dự án đã được Thủ tướng Chính phủ giao Ủy ban nhân dân tỉnh Hòa Bình là cơ quan có thẩm quyền tại Công văn số 395/TTg-CN ngày 12/5/2023. Đến nay, dự án đã được nhà đầu tư quan tâm, đề xuất lập báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án. Với vai trò là cơ quan có thẩm quyền, Ủy ban nhân dân tỉnh Hòa Bình đã chấp thuận nhà đầu tư được nghiên cứu, lập hồ sơ đề xuất phương án đầu tư dự án.

1.7. Dự kiến thời gian khởi công: Quý I năm 2024.

¹ Tổng mức đầu tư tính riêng phần mở rộng đường Hòa Lạc - Hòa Bình (giai đoạn 2) theo quy mô 06 làn xe và quỹ đất xây dựng đường sắt liên vùng trong tương lai, với tổng chiều rộng nền đường hoàn thiện khoảng từ 80m - 110m.

1.8. Dự kiến thời gian hoàn thành: Dự kiến năm 2027. Thời gian thu hồi vốn của dự án dự kiến khoảng 24 năm.

2. Khó khăn vướng mắc trong quá trình triển khai thực hiện

Qua nghiên cứu, rà soát các quy định hiện hành, dự án đang gặp một số khó khăn trong quá trình triển khai thực hiện, cụ thể:

(1) 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.

(2) Theo Công văn số 395/TTg-CN ngày 12/5/2023 của Thủ tướng Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ giao Ủy ban nhân dân tỉnh Hòa Bình là cơ quan nhà nước có thẩm quyền đối với dự án Đầu tư mở rộng đường cao tốc Hòa Lạc - Hòa Bình theo hình thức PPP có sử dụng vốn ngân sách nhà nước. Tuy nhiên hiện nay, Ủy ban nhân dân tỉnh Hòa Bình gặp khó khăn về pháp lý trong việc bố trí vốn ngân sách địa phương do tỉnh Hòa Bình quản lý để thực hiện dự án.

Theo đó, đường cao tốc Hòa Lạc - Hòa Bình là một đoạn tuyến của cao tốc CT.03, thuộc hệ thống đường bộ do Bộ Giao thông vận tải quản lý. Ngoài ra, dự án đi qua địa bàn hai tỉnh, thành phố (Hòa Bình, Hà Nội). Căn cứ quy định tại khoản 9, Điều 9, Luật Ngân sách nhà nước, ngân sách cấp tỉnh không được dùng 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. Do đó, việc sử dụng ngân sách địa phương do tỉnh Hòa Bình quản lý để thực hiện dự án là không khả thi.

3. Sự cần thiết áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù, đánh giá tác động, hiệu quả khi áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù

Tại Công văn 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã đề nghị rà soát, đề xuất áp dụng 03 cơ chế, chính sách đặc thù, bao gồm:

(1) Dự án giao thông đường bộ được đầu tư theo hình thức đối tác công tư để nghị áp dụng tỷ lệ vốn nhà nước tham gia vào dự án không bao gồm chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ tái định cư (khác so với quy định tại khoản 2, Điều 69, Luật PPP).

(2) Dự án quốc lộ, cao tốc đi qua các địa phương đề nghị giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh làm cơ quan chủ quản và được phép cân đối, sử dụng vốn đầu tư từ ngân sách địa phương (gồm cả hỗ trợ từ ngân sách Trung ương, nếu có) để thực

hiện dự án (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).

(3) Dự án giao thông đường bộ qua nhiều địa phương đề nghị giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh của một trong các địa phương có dự án đi qua làm cơ quan chủ quản thực hiện dự án và cho phép Hội đồng nhân dân 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 (khác so với quy định tại 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).

Qua nghiên cứu, cơ chế đặc thù như trên là phù hợp, giúp tăng tính khả thi và hiệu quả đầu tư của dự án. Cụ thể:

- Việc áp dụng tỷ lệ vốn nhà nước tham gia vào dự án không bao gồm chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ tái định cư sẽ tạo điều kiện để giảm số vốn của nhà đầu tư trong cơ cấu nguồn vốn, làm tăng tính khả thi về phương án tài chính, đồng thời, làm giảm chi phí lãi vay, giảm thời gian thu phí và tăng hiệu quả kinh tế - xã hội của dự án.

- Việc áp dụng cho phép sử dụng vốn ngân sách địa phương để tham gia, thực hiện dự án thuộc thẩm quyền quản lý của các Bộ, Ngành Trung ương sẽ giúp các địa phương nâng cao tính chủ động, linh hoạt trong việc thực hiện dự án.

Từ những lý do trên, Ủy ban nhân dân tỉnh Hòa Bình đề xuất Bộ Kế hoạch và Đầu tư báo cáo cấp có thẩm quyền 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 Đầu tư mở rộng đường cao tốc Hòa Lạc - Hòa Bình theo hình thức đối tác công tư (PPP) có sử dụng vốn ngân sách nhà nước.

4. Một số đề xuất, kiến nghị khác

Tuyến đường Hòa Lạc - Hòa Bình được thực hiện trên địa bàn thành phố Hà Nội và tỉnh Hòa Bình, do đó, thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư là Thủ tướng Chính phủ (theo quy định tại khoản 4, Điều 21, Nghị định số 35/2021/NĐ-CP). Ủy ban nhân dân tỉnh Hòa Bình là cơ quan có thẩm quyền, do đó, có nhiệm vụ tổ chức chuẩn bị dự án, trình Thủ tướng Chính phủ quyết định chủ trương đầu tư dự án theo quy định.

Căn cứ Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư (Luật PPP), trình tự quyết định chủ trương đầu tư dự án đầu tư theo phương thức đối tác công tư thuộc thẩm quyền của Thủ tướng Chính phủ được quy định tại khoản 2, Điều 13, Luật

PPP. Theo đó, đơn vị chuẩn bị dự án PPP lập báo cáo nghiên cứu tiền khả thi làm cơ sở để cơ quan có thẩm quyền gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

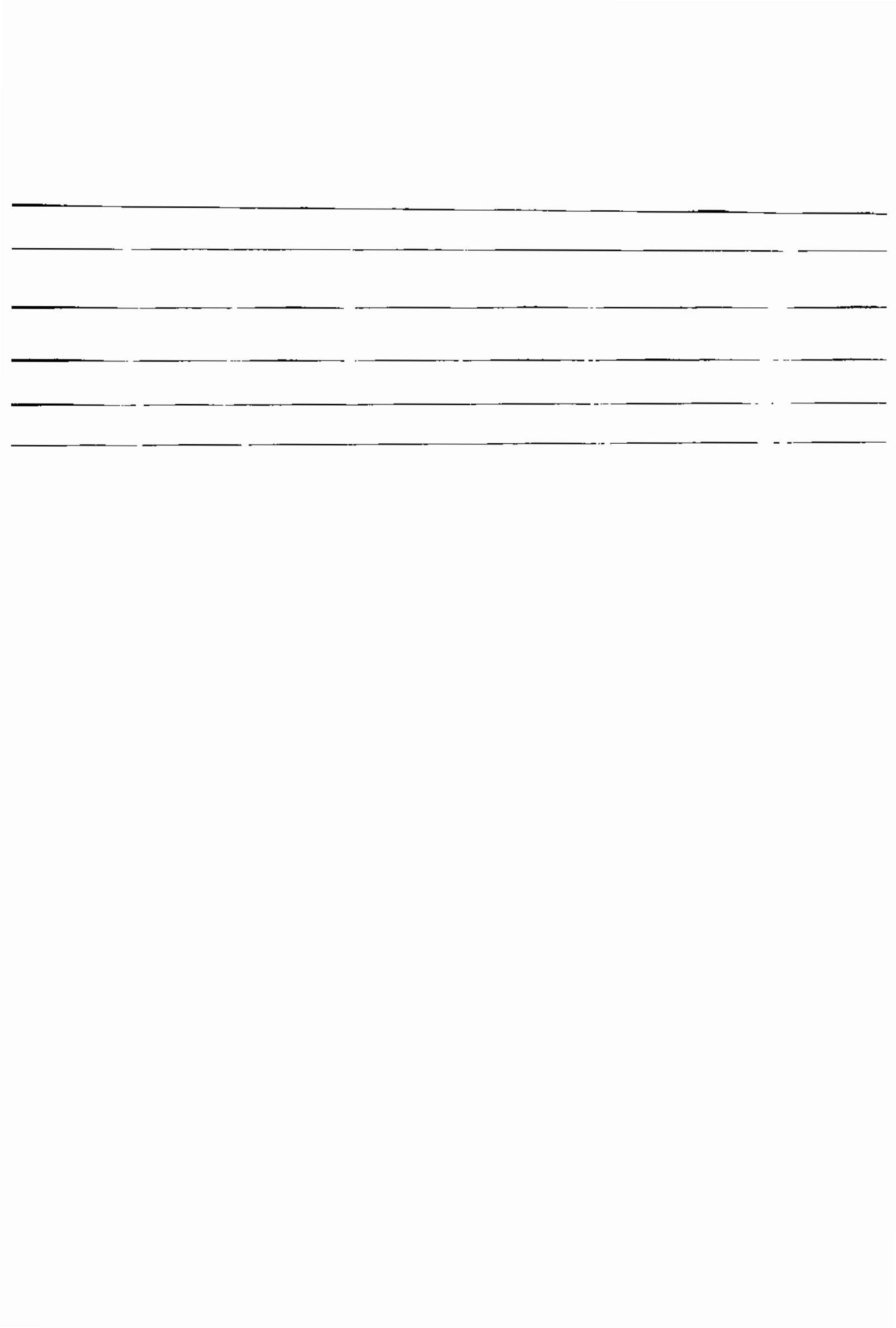
Theo trình tự cơ sở pháp lý như trên, Ủy ban nhân dân tỉnh Hòa Bình cần giao nhiệm vụ cho cơ quan trực thuộc thực hiện vai trò của cơ quan chuẩn bị dự án PPP (trường hợp cơ quan thẩm quyền lập dự án PPP) hoặc chấp thuận nhà đầu tư đề xuất lập dự án PPP (trường hợp nhà đầu tư đề xuất lập dự án PPP).

Đến nay, Ủy ban nhân dân tỉnh Hòa Bình nhận được Công văn của nhà đầu tư dự án đầu tư xây dựng đường Hòa Lạc - Hòa Bình và cải tạo, nâng cấp Quốc lộ 6 đoạn Xuân Mai - Hòa Bình, theo đó đề xuất Ủy ban nhân dân tỉnh Hòa Bình chấp thuận việc lập báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án, làm cơ sở trình Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định. Tuy nhiên, Ủy ban nhân dân tỉnh Hòa Bình nhận thấy còn một số vướng mắc, cụ thể như sau:

Dự án đường Hòa Lạc - Hòa Bình là dự án có tính chất đặc thù, do giai đoạn 1 của dự án hiện đã đưa vào kinh doanh, vận hành khai thác. Trường hợp giao đơn vị lập dự án mới, phạm vi dự án mới nhiều khả năng sẽ trùng lặp với phạm vi dự án cũ, không đảm bảo điều kiện để thực hiện dự án PPP theo quy định tại điểm c, khoản 1, Điều 14, Luật PPP. Bên cạnh đó, trường hợp phạm vi hai dự án không trùng lặp, khi hoàn thành thì trên cùng một tuyến đường sẽ có hai dự án, hai nhà đầu tư cùng kinh doanh, vận hành, dẫn đến khó khăn trong việc quản lý, đồng thời làm ảnh hưởng đến phương án tài chính đã xây dựng của dự án.

Đến nay, nhà đầu tư dự án đầu tư xây dựng đường Hòa Lạc - Hòa Bình và cải tạo, nâng cấp Quốc lộ 6 đoạn Xuân Mai - Hòa Bình đã có Công văn xin đề xuất được tiếp tục thực hiện lập báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án mở rộng. Do đó, Ủy ban nhân dân tỉnh Hòa Bình nhận thấy có thể áp dụng thực hiện phương án điều chỉnh chủ trương đầu tư dự án đầu tư xây dựng đường Hòa Lạc - Hòa Bình và cải tạo, nâng cấp Quốc lộ 6 đoạn Xuân Mai - Hòa Bình theo quy định tại Điều 18, Luật PPP. Theo đó, chủ trương đầu tư dự án PPP được điều chỉnh khi thay đổi mục tiêu, địa điểm, quy mô trong trường hợp quy hoạch có liên quan thay đổi.

Dự án đầu tư xây dựng đường Hòa Lạc - Hòa Bình và cải tạo, nâng cấp Quốc lộ 6 đoạn Xuân Mai - Hòa Bình được thực hiện trên cơ sở Quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc Việt Nam đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020 (*Quyết định số 1734/QĐ-TTg ngày 01/12/2008*) và Quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 (*Quyết định số 326/QĐ-TTg ngày 01/03/2016*). Theo đó, tuyến Hòa Lạc - Hòa Bình được quy hoạch là tuyến cao tốc, quy mô 4 - 6 làn xe, tiến trình đầu tư được xác định đến năm 2020.



20/11/2012 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Điện lực quy định: “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 sửa đổi bổ sung một số điều của Luật Điện lực, quy định: “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”.

2. Đề xuất áp dụng cơ chế đặc thù

Để tháo gỡ những khó khăn vướng mắc nêu trên, đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư báo cáo Thủ tướng Chính phủ cho phép áp dụng cơ chế đặc thù đối với 02 dự án cao tốc trên, như sau:

- Cho phép sử dụng ngân sách do địa phương quản lý (bao gồm cả vốn hỗ trợ từ ngân sách trung ương), để thực hiện dự án xây dựng đường cao tốc Tuyên Quang - Phú Thọ kết nối với cao tốc Nội Bài - Lào Cai (bao gồm cả đoạn tuyến đi qua tỉnh Phú Thọ).

- Sau khi xây dựng hoàn thành 02 dự án cao tốc trên đề nghị cho phép tỉnh Tuyên Quang được bàn giao cho Bộ Giao thông vận tải quản lý.

- Đối với đường dây và trạm biến áp trên các tuyến đường cao tốc sau khi xây dựng hoàn thành đề nghị cho phép tỉnh Tuyên Quang bàn giao cho ngành điện quản lý.

Sở Kế hoạch và Đầu tư trân trọng báo cáo Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Ủy ban nhân dân tỉnh./.

Nơi nhận:

- Như trên (Báo cáo);
- Lãnh đạo sở;
- Lưu: VT, QLĐT.XD.



Vân Đình Thảo

Số: 3635 /UBND-XD
V/v rà soát, đề xuất dự án giao
thông đường bộ áp dụng chính
sách tháo gỡ vướng mắc quy
định tại một số Luật liên quan.

Lào Cai, ngày 27 tháng 07 năm 2023

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Thực hiện Văn bản số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về việc rà soát, đề xuất dự án giao thông đường bộ áp dụng chính sách tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan. Sau khi tiến hành rà soát, UBND tỉnh Lào Cai có ý kiến đề xuất như sau:

1. Các dự án có nhu cầu áp dụng các cơ chế, chính sách đặc thù trong 03 năm để tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan tới đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ nhằm đẩy nhanh tiến độ triển khai:

1.1. Dự án giao thông đường bộ được đầu tư theo hình thức đối tác công tư để nghị áp dụng tỷ lệ vốn nhà nước tham gia vào dự án không bao gồm chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng: Không.

1.2. Dự án quốc lộ, cao tốc đi qua các địa phương đề nghị giao UBND cấp tỉnh làm cơ quan chủ quản và được phép cân đối, sử dụng nguồn vốn đầu tư từ ngân sách địa phương để thực hiện dự án: 01 dự án, cụ thể:

- **Tên 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*).

- **Nguyên nhân đề xuất:** 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, các đoạn tuyến của Đường tỉnh 153 và Đường tỉnh 159, tỉnh Lào Cai hiện hữu nêu trên được quy hoạch thành tuyến Quốc lộ 4E kéo dài. Theo định hướng đầu tư của quy hoạch, 2 tuyến đường của địa phương đã cơ bản đáp ứng yêu cầu để được nâng cấp lên quốc lộ. Theo đó, quy định của Luật Ngân sách nhà nước và Luật Giao thông đường bộ, sau khi được điều chỉnh thành tuyến Quốc lộ 4E, việc tổ chức nâng cấp, cải tạo các tuyến tỉnh lộ nêu trên thuộc trách nhiệm đầu tư của Trung ương. Tuy nhiên, 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. Trong khi nguồn lực của Trung ương chưa thể bố trí hết cho việc đầu tư các tuyến quốc lộ trên toàn quốc, để nhanh chóng đáp ứng yêu

cầu phát triển của địa phương, cần để tỉnh Lào Cai chủ động đầu tư nâng cấp, mở rộng các tuyến đường nêu trên bằng nguồn ngân sách địa phương.

- **Cam kết của địa phương:** Trường hợp Tỉnh lộ 153 (đoạn Bắc Ngâm - Bắc Hà) và Tỉnh lộ 159 (đoạn Bắc Hà - Lùng Phình), tỉnh Lào Cai được nâng cấp lên quốc lộ. 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.

1.3. *Dự án giao thông đường bộ qua nhiều địa phương đề nghị giao UBND cấp tỉnh của một trong các địa phương làm cơ quan chủ quản thực hiện dự án và cho phép sử dụng ngân sách của địa phương này hỗ trợ cho địa phương khác để thực hiện dự án: 01 dự án, cụ thể:*

- **Tên dự án:** Hàm đường bộ qua đèo Hoàng Liên kết nối thị xã Sa Pa, tỉnh Lào Cai với huyện Tam Đường, tỉnh Lai Châu.

- **Nguyên nhân đề xuất:** Trên địa bàn tỉnh Lào Cai có dự án Hàm đường bộ qua đèo Hoàng Liên kết nối thị xã Sa Pa, tỉnh Lào Cai với huyện Tam Đường, tỉnh Lai Châu. Dự án đã được Quốc hội thông qua kế hoạch đầu tư công giai đoạn 2021-2025 cho tỉnh Lai Châu tại Nghị quyết số 29/2021/QH15 ngày 28/7/2021; được Thủ tướng Chính phủ đồng ý về nguyên tắc UBND tỉnh Lai Châu là cơ quan chủ quản dự án tại Văn bản số 327/TTg-CN ngày 13/4/2022; đồng thời đã được HĐND tỉnh Lai Châu quyết định chủ trương đầu tư dự án tại Nghị quyết số 07/NQ-HĐND ngày 09/3/2023 với tổng mức đầu tư 3.300 tỷ đồng, trong đó dự án được phân chia thành 02 dự án độc lập:

- *Dự án 1: Hàm đường bộ qua đèo Hoàng Liên kết nối thị xã Sa Pa, tỉnh Lào Cai với huyện Tam Đường, tỉnh Lai Châu với tổng mức đầu tư 3.210 tỷ đồng. Dự án 1 do Chủ tịch UBND tỉnh Lai Châu quyết định đầu tư, sử dụng vốn Ngân sách Trung ương (2.500 tỷ đồng) và Ngân sách tỉnh Lai Châu (710 tỷ đồng).*

- *Dự án 2: Công tác bồi thường GPMB và tái định cư phần diện tích thuộc địa phận tỉnh Lào Cai. Dự án 2 do tỉnh Lào Cai tổ chức triển khai thực hiện với kinh phí thực hiện 90 tỷ đồng (dự kiến sử dụng vốn Ngân sách tỉnh Lào Cai).*

Đây là dự án đi qua ranh giới địa bàn 2 tỉnh Lai Châu - Lào Cai. Tuy nhiên, theo quy định của Luật Ngân sách nhà nước; Luật Tổ chức chính quyền địa phương, không cho phép sử dụng ngân sách của địa phương này để chi cho nhiệm vụ của địa phương khác, 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. Đến nay dự án chưa chính thức được Trung ương cho phép tỉnh Lào Cai bố trí vốn để thực hiện dự án.

Trường hợp nêu để mỗi địa phương đầu tư một phần dự án riêng biệt sẽ không tạo sự đồng bộ do các yếu tố hạn chế đặc thù của từng địa phương về nguồn lực đầu tư; mục tiêu đầu tư... Do vậy, dự án cần được áp dụng cơ chế đặc thù trong đó cho

phép tỉnh Lào Cai được bố trí ngân sách địa phương (90 tỷ đồng) để thực hiện dự án 2 của dự án.

- **Cam kết của địa phương:** Trường hợp được Trung ương cho phép bố trí vốn để cùng tỉnh Lai Châu thực hiện dự án, tỉnh Lào Cai cam kết bố trí đủ vốn cho dự án để tiến hành giải phóng mặt bằng phần diện tích công trình thực hiện trên địa bàn tỉnh Lào Cai.

2. Đánh giá tác động và hiệu quả dự án mang lại khi áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù:

Việc áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù trong xây dựng công trình giao thông nhằm tạo sự chủ động cho các địa phương, giảm bớt gánh nặng cho Ngân sách Trung ương, phục vụ tốt nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội của địa phương.

3. Một số kiến nghị bổ sung khác:

Hiện nay trên địa bàn tỉnh Lào Cai đang được Bộ Giao thông vận tải triển khai thực hiện dự án “Kết nối giao thông các tỉnh miền núi phía Bắc” do ADB và Chính phủ Úc tài trợ. Dự án được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt chủ trương đầu tư tại Quyết định số 949/QĐ-TTg ngày 01/8/2018. Trong phạm vi thực hiện dự án tại tỉnh Lào Cai (thuộc Tuyến 1: Xây dựng tuyến nối Lai Châu với cao tốc Nội Bài - Lào Cai), phải thực hiện thu hồi, chuyển đổi 32,46ha rừng, trong đó có 22,46ha rừng tự nhiên; 2,7ha rừng đặc dụng.

Khoản 2 Điều 14 Luật Lâm nghiệp quy định: *“Không chuyển mục đích sử dụng rừng tự nhiên sang mục đích khác, trừ dự án quan trọng quốc gia; dự án phục vụ quốc phòng, an ninh quốc gia; dự án cấp thiết khác được Chính phủ phê duyệt”*.

Khoản 2 Điều 20 Luật Lâm nghiệp quy định: *“Thủ tướng Chính phủ quyết định chủ trương chuyển mục đích sử dụng rừng đặc dụng dưới 50 ha”*.

Khoản 5 Điều 41a Nghị định số 156/2018/NĐ-CP (được sửa đổi, bổ sung tại Nghị định số 83/2020/NĐ-CP ngày 15/7/2020) quy định: *“Chính phủ phân công Thủ tướng Chính phủ quyết định chủ trương chuyển mục đích sử dụng rừng tự nhiên đối với dự án phục vụ quốc phòng, an ninh quốc gia; dự án cấp thiết khác quy định tại khoản 2 Điều 14 Luật Lâm nghiệp, trừ dự án thuộc thẩm quyền của Quốc hội”*.

Theo đó, từ đầu năm 2022 đến nay, UBND tỉnh Lào Cai đã có rất nhiều văn bản giải trình báo cáo Bộ Nông nghiệp và PTNT để Bộ Nông nghiệp và PTNT xem xét, trình Thủ tướng Chính phủ quyết định chủ trương chuyển mục đích sử dụng rừng tự nhiên, rừng đặc dụng phục vụ giải phóng mặt bằng dự án. Tuy nhiên, cho đến nay vẫn chưa được Thủ tướng Chính phủ quyết định, qua đó làm chậm tiến độ giải phóng mặt bằng dự án, gây ảnh hưởng đến tiến độ thi công.

Ngoài dự án “Kết nối giao thông các tỉnh miền núi phía Bắc” do ADB và Chính phủ Úc tài trợ nêu trên, trên địa bàn tỉnh Lào Cai còn có rất nhiều dự án giao thông đang đầu tư hoặc dự kiến đầu tư cần thu hồi, chuyển đổi mục đích sử dụng rừng đặc dụng, rừng tự nhiên do các tuyến đường giao thông hiện hữu trên địa bàn tỉnh cơ bản

có quy mô nền đường nhỏ, bán kính đường cong nhỏ, không đáp ứng yêu cầu sử dụng. Để phục vụ phát triển kinh tế - xã hội địa phương, cần phải tiến hành đầu tư nâng cấp mở rộng nền đường, nắn chỉnh tuyến đảm bảo theo tiêu chuẩn cấp đường theo quy hoạch. Trong khi việc chuyển đổi mục đích sử dụng rừng đặc dụng, rừng tự nhiên theo quy định của Luật Lâm nghiệp thuộc thẩm quyền của Thủ tướng Chính phủ. Theo đó, việc tổ chức triển khai các dự án là rất khó khăn, gây ảnh hưởng rất lớn đến hoạt động đầu tư giao thông, làm giảm tốc độ tăng trưởng kinh tế của địa phương.

Từ các nguyên nhân nêu trên, UBND tỉnh Lào Cai kiến nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét, giao Bộ Nông nghiệp và PTNN nghiên cứu, sửa đổi các quy định của pháp luật về quản lý, bảo vệ rừng theo hướng như sau:

- Đối với các dự án đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt chủ trương đầu tư: Giao UBND cấp tỉnh quyết định thu hồi, chuyển đổi rừng đặc dụng, rừng tự nhiên trong phạm vi thực hiện dự án đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

- Đối với các dự án do HĐND các cấp phê duyệt chủ trương đầu tư theo quy định của Luật Đầu tư công; dự án do UBND cấp tỉnh chấp thuận chủ trương đầu tư theo quy định của Luật Đầu tư: Đề nghị cho phép UBND cấp tỉnh được quyết định thu hồi, chuyển đổi rừng theo hạn mức như sau: (1) Chuyển đổi mục đích sử dụng rừng đặc dụng dưới 10ha; (2) Chuyển đổi mục đích sử dụng rừng tự nhiên dưới 10ha.

Trên đây là ý kiến đề xuất của UBND tỉnh Lào Cai, đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư tổng hợp./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- TT. UBND tỉnh;
- Các sở: KH&ĐT, TC, GTVTXD;
- CVP;
- Lưu VT, XD2.

**TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH**



Nguyễn Trọng Hải

Số: 5659 /UBND-CN1

Vinh Phúc, ngày 19 tháng 7 năm 2023

V/v 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 trên địa bàn
tỉnh Vinh Phúc

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Thực hiện Văn bản số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư 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. Sau khi rà soát, UBND tỉnh Vinh Phúc đề xuất các dự án giao thông đường bộ áp dụng cơ chế chính sách tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan, như sau:

1. Đối với dự án thuộc các tuyến đường Quốc lộ đi qua địa phương

1.1. Dự án Mở rộng QL.2 đoạn từ Km19+425 – Km26+575 (từ đường trục trung tâm KĐT mới Mê Linh đến Vĩnh Yên):

- Dự kiến tổng mức đầu tư: Khoảng 3.000 tỷ đồng.
- Dự kiến nguồn vốn: Dự kiến nguồn vốn NSTW và nguồn vốn ngân sách tỉnh Vinh Phúc.
- Địa điểm xây dựng: Huyện Bình Xuyên, tỉnh Vĩnh Phúc.
- Dự kiến thời gian khởi công, hoàn thành: Trong giai đoạn 2024-2030.
- Về thủ tục đầu tư dự án: 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 bàn giao tuyến đường để địa phương quản lý, đầu tư theo quy định hiện hành.

Tuy nhiên, căn cứ theo quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021, thì đoạn tuyến QL.2 từ Km19+425-Km26+575 đang được khai thác với quy mô 4 - 6 làn xe, đạt tiêu chuẩn đường cấp II và hiện chưa có tuyến tránh, vì vậy không thuộc trường hợp được Chính phủ cho phép bàn giao thành đường địa phương để Tỉnh quản lý và đầu tư theo quy định hiện hành.

- Các khó khăn, vướng mắc:

Theo ý kiến của Bộ GTVT tại Văn bản số 3401/BGTVT-KCHT ngày 07/4/2023 về việc một số nội dung kiến nghị liên quan đến các tuyến quốc lộ qua địa bàn tỉnh; đoạn tuyến quốc lộ 2 từ đường Bắc Thăng Long - Nội Bài đến Vĩnh Yên đã được đầu tư và khai thác ổn định với quy mô 4 - 6 làn xe phù hợp theo quy hoạch (đủ số làn xe theo quy hoạch của Bộ GTVT); tuy nhiên để triển khai thực hiện đầu tư mở rộng tuyến quốc lộ 2 đoạn từ Km19+425-Km26+575 (đường trục trung tâm KĐT mới Mê Linh đến Vĩnh Yên) phải điều chỉnh lại cơ cấu mặt cắt hạng tuyến quốc lộ 2 hiện trạng (do phải sử dụng một phần mặt đường hiện tại làm

dải phân cách giữa từ 2m lên 9m theo quy hoạch); đồng thời phải điều chỉnh hướng tuyến một số đoạn tuyến để đảm bảo yêu cầu kỹ thuật và hạn chế ảnh hưởng đến nhà dân, hạn chế lấn chiếm lòng sông,...

Việc triển khai mở rộng đoạn tuyến quốc lộ 2 nêu trên theo quy hoạch của tỉnh phải xây dựng mở rộng thêm số làn xe của quốc lộ, để bù lại phân mở rộng dải phân cách giữa sẽ gặp vướng mắc liên quan đến thẩm quyền và trách nhiệm đầu tư theo quy định của Luật Đầu tư công và Luật Ngân sách nhà nước.

- Sự cần thiết áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù:

Tuyến đường QL.2 nói chung và đoạn tuyến QL.2 từ Km19+425 – Km26+575 nói riêng có mật độ phương tiện giao thông quá cảnh, phương tiện giao thông nội vùng là rất lớn, trong khi mặt đường chật hẹp, giao thông hỗn hợp lại giao cắt với đường ngang, khu đô thị, khu công nghiệp và tiếp giáp với các khu dân cư, tiềm ẩn nguy cơ mất an toàn giao thông rất cao. Với tầm quan trọng của đoạn tuyến đường nêu trên đối với phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh Vĩnh Phúc, việc đầu tư xây dựng mở rộng QL.2 đoạn từ Km19+425 – Km26+575 trong giai đoạn hiện nay là rất cần thiết.

Để có cơ sở cho tỉnh Vĩnh Phúc có thể triển khai các thủ tục đầu tư mở rộng tuyến quốc lộ 2 theo quy mô quy hoạch thì rất cần thiết phải được Quốc hội cho phép Chính phủ áp dụng cơ chế đặc thù, giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh làm cơ quan chủ quản và được phép cân đối, sử dụng nguồn vốn đầu tư từ ngân sách địa phương (bao gồm cả vốn hỗ trợ từ ngân sách trung ương nếu có) để thực hiện dự án (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).

- Cam kết thực hiện:

Trường hợp được áp dụng cơ chế đặc thù thực hiện dự án; tỉnh cam kết quyết liệt chỉ đạo, có kế hoạch, biện pháp cụ thể để hoàn thành dự án theo đúng tiến độ, mục tiêu được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

1.2. Dự án mở rộng quốc lộ 2C đoạn từ cầu Vĩnh Thịnh đến nút giao IC.5 (tuyến đường Vành đai 5 vùng thủ đô):

- Dự kiến tổng mức đầu tư: Khoảng 5.000 tỷ đồng.

- Dự kiến nguồn vốn: Nguồn vốn đầu tư công ngân sách tỉnh Vĩnh Phúc và nguồn vốn NSTW.

- Địa điểm xây dựng: Huyện Vĩnh Tường, huyện Yên Lạc, huyện Tam Dương, tỉnh Vĩnh Phúc.

- Dự kiến thời gian khởi công, hoàn thành: trong giai đoạn 2026-2030.

- Về thủ tục đầu tư dự án: Căn cứ các quy hoạch được duyệt (Quy hoạch chi tiết đường Vành đai 5 vùng Thủ đô; quy hoạch chung đô thị Vĩnh Phúc, Quy hoạch vùng phía Nam đô thị Vĩnh Phúc...). UBND tỉnh đã giao Sở Giao thông vận tải tổ chức nghiên cứu phương án đầu tư mở rộng tuyến đường để có hồ sơ sẵn sàng cho việc đề xuất dự án khi đủ điều kiện triển khai.

- Các khó khăn vướng mắc:

Tuyến quốc lộ 2C đoạn từ cầu Vĩnh Thịnh đến nút giao IC5 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.

Qua khảo sát hiện trạng, để đầu tư đảm bảo quy mô theo các quy hoạch của Trung ương và địa phương thì việc triển khai cần thực hiện đồng bộ, trong đó một số đoạn tuyến cần được cải nắn để đảm bảo các yêu cầu kỹ thuật và hạn chế bồi thường GPMB, TĐC. Do vậy việc nghiên cứu đầu tư sẽ gặp khó khăn vướng mắc về thẩm quyền và trách nhiệm đầu tư theo quy định của Luật Đầu tư công và Luật Ngân sách nhà nước.

- Các biện pháp đã áp dụng:

Để đảm bảo phù hợp quy định của Luật Đầu tư công và Luật Ngân sách nhà nước; Sở GTVT đang nghiên cứu đề xuất đầu tư trước mắt đường gom hai bên một số đoạn từ cầu Vĩnh Thịnh đến đường QL2. Tuy nhiên, việc chỉ nghiên cứu đầu tư hệ thống đường gom dọc QL2C không đảm bảo tính đồng bộ mặt cắt ngang toàn bộ công trình theo quy hoạch được duyệt. Đồng thời, do khó khăn về nguồn vốn đầu tư trong giai đoạn 2021-2025, UBND tỉnh Vĩnh Phúc đã chỉ đạo nghiên cứu chuẩn bị đầu tư dự án trong giai đoạn đầu tư công 2026-2030.

- Sự cần thiết áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù:

Tuyến QL2C đoạn từ cầu Vĩnh Thịnh đến nút giao IC5 là một trong các trục đường quan trọng phục vụ cho việc phát triển đô thị Vĩnh Phúc thuộc Quy hoạch chung xây dựng đô thị Vĩnh Phúc đến năm 2030 tầm nhìn 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1183/QĐ-TTg ngày 26/11/2011. Tuyến đường khi được đầu tư hoàn thành sẽ tăng cường kết nối giao thông giữa các tuyến QL.2, đường vành đai 5 qua cầu Vĩnh Thịnh, cao tốc Nội Bài - Lào Cai ... và các tuyến đường tỉnh trong khu vực tạo thành mạng lưới giao thông hoàn chỉnh trên địa bàn tỉnh Vĩnh Phúc; tăng cường thông thương hàng hóa, giao lưu văn hóa, thương mại giữa tỉnh Vĩnh Phúc với Thủ đô Hà Nội và các địa phương lân cận.

Ngoài ra, khi đầu tư xây dựng tuyến đường gom dọc QL.2C và hạ tầng kỹ thuật đồng bộ kèm theo, sẽ tạo điều kiện kết nối với hạ tầng các khu đô thị, khu, cụm công nghiệp dọc tuyến theo quy hoạch, từ đó tạo động lực thu hút đầu tư phát triển công nghiệp, đô thị của địa phương. Do đó việc mở rộng QL.2C và xây dựng hoàn chỉnh đường gom hai bên theo quy mô quy hoạch là rất cần thiết.

Để có cơ sở triển khai các thủ tục để đầu tư mở rộng tuyến QL.2C theo quy mô quy hoạch thì rất cần thiết phải được Quốc hội cho phép Chính phủ áp dụng cơ chế đặc thù giao UBND cấp tỉnh làm cơ quan chủ quản và được phép cân đối, sử dụng nguồn vốn đầu tư từ ngân sách địa phương (bao gồm cả vốn hỗ trợ từ ngân sách trung ương nếu có) để thực hiện dự án (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).

- Cam kết thực hiện:

Trường hợp được áp dụng cơ chế đặc thù thực hiện dự án; tỉnh cam kết quyết liệt chỉ đạo, có kế hoạch, biện pháp cụ thể để hoàn thành dự án theo đúng tiến độ, mục tiêu được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

2. Đối với dự án giao thông đi qua nhiều địa phương

- Tên dự án: Xây dựng cầu Hải Lựu, Xây dựng cầu Như Thụy qua sông Lô kết nối hai tỉnh Vĩnh Phúc và Phú Thọ.

- Tổng mức đầu tư dự kiến: (1) Cầu Hải Lựu khoảng 800 tỷ đồng; (2) Cầu Như Thụy khoảng 700 tỷ đồng.

- Nguồn vốn: Dự kiến nguồn vốn NSTW và nguồn vốn ngân sách tỉnh Vĩnh Phúc.

- Địa điểm xây dựng: Huyện Sông Lô, tỉnh Vĩnh Phúc và Huyện Phù Ninh, tỉnh Phú Thọ.

- Dự kiến thời gian thực hiện dự án: Giai đoạn 2026 - 2030.

- Các khó khăn, vướng mắc:

+ 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.

+ Hiện nay nguồn ngân sách tỉnh Vĩnh Phúc đang gặp khó khăn và đã cơ bản cân đối cho các nhiệm vụ, dự án đã được phê duyệt chủ trương, thẩm định chủ trương đầu tư; dự kiến bố trí để thực hiện các Nghị quyết của HĐND tỉnh, chỉ đạo của Tỉnh ủy,...

- Sự cần thiết áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù:

Hiện nay, việc kết nối giữa vùng phía Tây Bắc của tỉnh Vĩnh Phúc với vùng phía Đông của tỉnh Phú Thọ chủ yếu thông qua các bến đò, bến khách ngang sông. Chưa tương xứng với tiềm năng phát triển kinh tế giữa 02 địa phương. Việc nghiên cứu đầu tư cầu Hải Lựu và cầu Như Thụy để tăng cường giao thương, phát triển hàng hóa, thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội là rất cần thiết; trong khi việc triển khai thực hiện dự án qua địa bàn hai tỉnh gặp khó khăn về thủ tục theo quy định cũng như về khả năng cân đối nguồn vốn của cả hai địa phương.

- Cam kết thực hiện:

Trường hợp được áp dụng cơ chế đặc thù thực hiện dự án; tỉnh cam kết quyết liệt chỉ đạo, có kế hoạch, biện pháp cụ thể để hoàn thành dự án theo đúng tiến độ, mục tiêu được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

UBND tỉnh Vĩnh Phúc báo cáo gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư tổng hợp././.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Chủ tịch, các PCT UBND tỉnh;
- CVP, các PCVP UBND tỉnh;
- Các sở: KH&ĐT, TC, XD, GTVT;
- UBND các huyện, thành phố;
- CV: CN1,3; KT2,5,6;
- Lưu: VT.

(K- b)

TM. ỦY BAN NHÂN DÂN

KT. CHỦ TỊCH

PHÓ CHỦ TỊCH



Vũ Việt Văn

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH BẮC NINH**

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

Số: 262 /UBND-XDCB

Bắc Ninh, ngày 14 tháng 8 năm 2023

V/v tham gia ý kiến đối 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

Kính gửi:

- Bộ Kế hoạch và Đầu tư;
- Bộ Giao thông vận tải.

Thực hiện Văn bản số 6090/BKHĐT-PTHTĐT ngày 31/7/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về việc xin ý kiến đối 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 kèm theo Danh mục dự án (đơn đốc).

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.

Tuy nhiên, 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:

Hiện nay, nhu cầu của các dự án đầu tư thuộc nhiệm vụ chi 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:

1. Nguồn vốn đầu tư: Ngân sách trung ương bổ sung có mục tiêu, ngân sách địa phương. Trong đó:

- 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.

2. Tiến độ thực hiện Dự án:

- Thời gian chuẩn bị đầu tư: Năm 2024-2025.
- Thời gian thực hiện dự án: Năm 2026-2030.

UBND tỉnh Bắc Ninh trân trọng đề nghị./..

Nơi nhận: ✓

- Như kính gửi;
- Văn phòng Chính phủ;
- TT Tỉnh ủy; TT HĐND tỉnh;
- Chủ tịch, các PCT UBND tỉnh;
- Các Sở: KH&ĐT, GTVT, TC;
- Lãnh đạo VP UBND tỉnh;
- Lưu: VT, CN.XDCB.

TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH



Văn phòng Ủy ban Nhân dân tỉnh
14-08-2023 15:44:05 +07:00

Ngô Tân Phụng

**ỦY BAN NHÂN DÂN
THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG**

Số: ~~1772~~ /UBND-GT

Vv 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

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

Hải Phòng, ngày 24 tháng 7 năm 2023

BỘ KẾ HOẠCH VÀ ĐẦU TƯ

ĐẾN Số: ...3.5431...
Ngày: 26.7.2023.
Chuyên:.....
Số và ký hiệu HS:.....

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Ngày 22/6/2023, Bộ Kế hoạch và Đầu tư có Văn bản số 4825/BKHĐT-TH đề nghị 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.

Sau khi nghiên cứu và rà soát, Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng đề xuất 01 Dự án áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù để tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan đến đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ, cụ thể như sau:

1. Thông tin dự án

- Tên dự án: Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường sau Khu bến cảng Lạch Huyện.

- Hình thức đầu tư: Nhà nước đầu tư xây dựng hạ tầng giao thông bằng nguồn vốn đầu tư công.

- Dự kiến tổng mức đầu tư: 1.379.789 triệu đồng.

- Nguồn vốn đầu tư: Ngân sách thành phố Hải Phòng và các nguồn hợp pháp khác.

- Địa điểm xây dựng: huyện Cát Hải, thành phố Hải Phòng.

- Thực trạng hoàn thiện thủ tục: Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng sẽ giao các cơ quan chuyên môn nghiên cứu sau khi được giao là cấp có thẩm quyền đầu tư theo quy định.

- Dự kiến thời gian khởi công, hoàn thành: Dự kiến khởi công năm 2024, hoàn thành trong năm 2026.

2. Khó khăn, vướng mắc

Tuyến đường giao thông sau các bến thuộc Khu bến cảng Lạch Huyện, thành phố Hải Phòng được Bộ Giao thông vận tải xác định là tuyến đường quốc lộ (Bộ Giao thông vận tải đã phê duyệt chủ trương đầu tư Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường giao thông sau bến số 3 đến bến số 6 thuộc Khu bến cảng Lạch Huyện tại Quyết định số 1603/QĐ-BGTVT ngày 30/8/2021). Vì vậy, Dự án không thuộc thẩm quyền đầu tư của thành phố Hải Phòng theo quy định của Luật Ngân sách và các quy định có liên quan.

3. Sự cần thiết áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù, đánh giá tác động và hiệu quả của dự án mang lại khi áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù

Hiện nay, các bến cảng số 1 và số 2, khu bến cảng Lạch Huyện đã đầu tư xây dựng, đang khai thác, vận hành. Các bến số 3, số 4 (Nhà đầu tư là Công ty Cổ phần Cảng Hải Phòng) và số 5, số 6 (Nhà đầu tư là Công ty Cổ phần Hateco) đang được thi công xây dựng, dự kiến hoàn thành đưa vào sử dụng trong năm 2025. Các bến số 7, số 8 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt chủ trương đầu tư tại Quyết định số 428/QĐ-TTg ngày 21/4/2023 (Nhà đầu tư là Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn), dự kiến khởi công công trình trong Quý I/2025.

Việc đầu tư xây dựng tuyến đường sau cảng khu bến cảng Lạch Huyện là hết sức cần thiết, có ý nghĩa quan trọng đối với việc khai thác, vận hành các cảng tại khu bến cảng Lạch Huyện; góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của thành phố Hải Phòng nói riêng và cả nước nói chung.

Tuy nhiên, do vướng mắc về thẩm quyền đầu tư nên thành phố Hải Phòng không bố trí nguồn lực để đầu tư xây dựng. Vì vậy, việc áp dụng cơ chế chính sách đặc thù là cần thiết.

4. Cam kết của địa phương về phân vốn ngân sách địa phương sẽ bố trí để tham gia thực hiện Dự án

Ủy ban nhân dân 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.

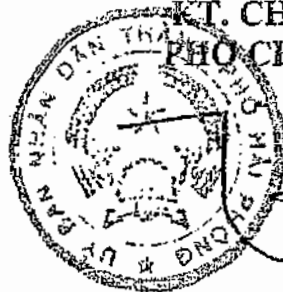
Đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét, tổng hợp báo cáo Chính phủ./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- CT, các PCT UBND TP;
- Sở: KHĐT, GTVT;
- CVP, các PCVP UBND TP;
- Phòng: XD, GT&CT, TCNS, NC&KTGS;
- CV: GT;
- Lưu: VT.

TM. ỦY BAN NHÂN DÂN

KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH



Nguyễn Đức Thọ

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH NGHỆ AN**

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

Số: 5964/UBND-CN

Nghệ An, ngày 20 tháng 7 năm 2023

V/v 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

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Thực hiện Công văn số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư 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, sau khi nghiên cứu, UBND tỉnh Nghệ An báo cáo và đề xuất các nội dung sau:

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 gần 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.

Đây là tuyến lưu chuyển hàng hóa, nguyên liệu của vùng, có lưu lượng phương tiện lưu thông rất lớn. Với đặc tính kỹ thuật của cầu treo là tuổi thọ thấp, công tác duy tu, bảo dưỡng khó, chi phí lớn, nên sau hơn 33 năm đưa vào sử dụng, cầu đã xuống cấp nghiêm trọng. Hiện tại, đơn vị quản lý đã phải cấm biển cảnh báo cầu yếu, biển hạn chế tải trọng chỉ cho phép xe dưới 7 tấn lưu thông (xe qua từng chiếc một), làm thanh chắn giới hạn khổ phương tiện.

Do đó, tại đây đã hình thành điểm nghẽn giao thông làm ảnh hưởng đến năng lực vận tải, khả năng khai thác, không phát huy hiệu quả của tuyến đường Quốc lộ 46C, nguy cơ gây mất an toàn cho người và phương tiện qua cầu.

Ngày 04/10/2020, tại đây đã xảy ra vụ tai nạn nghiêm trọng, ô tô va chạm xe máy rơi xuống sông Giăng, làm 05 người chết. Thêm vào đó, do cầu treo đã xuống cấp, khi xe di chuyển trên cầu có hiện tượng rung lắc làm tăng thêm nguy cơ dẫn đến tai nạn.

Trước tình hình trên, thời gian qua, UBND tỉnh Nghệ An đã nhiều lần kiến nghị với Chính phủ và Bộ Giao thông vận tải quan tâm, xem xét đầu tư xây dựng cấp bách công trình cầu sông Giăng thay thế cầu treo hiện tại. Tuy nhiên, theo văn bản số 6875/BGTVT-KHĐT ngày 30/6/2023 của Bộ Giao thông vận tải về việc đầu tư xây dựng cầu sông Giăng, huyện Thanh Chương, tỉnh Nghệ An, hiện nay cầu treo vẫn chưa được bố trí nguồn vốn để đầu tư xây dựng.

Kính đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư đưa dự án xây dựng công trình cầu sông Giăng trên QL46C, huyện Thanh Chương, tỉnh Nghệ An vào danh mục dự án áp dụng cơ chế chính sách tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan, trong đó, giao UBND tỉnh Nghệ An làm cơ quan chủ quản, được phép cân đối, sử dụng nguồn vốn đầu tư từ ngân sách Trung ương hỗ trợ để sớm đầu tư xây dựng nhằm đảm bảo đảm bảo an toàn giao thông, tạo động lực thúc đẩy sự phát triển kinh tế - xã hội của địa phương. Các thông tin cơ bản của dự án như sau:

+ Tên dự án: Đầu tư xây dựng công trình cầu sông Giăng trên QL46C, huyện Thanh Chương, tỉnh Nghệ An.

+ Hình thức đầu tư: Đầu tư công.

+ Dự kiến tổng mức đầu tư: 120 tỷ đồng.

+ Cơ cấu nguồn vốn dự kiến: Ngân sách Trung ương hỗ trợ (*triển khai trong giai đoạn 2023-2025*).

+ Địa điểm xây dựng: Xã Thanh Liên, xã Phong Thịnh, huyện Thanh Chương, tỉnh Nghệ An.

+ Thực trạng hoàn thiện thủ tục đầu tư dự án: Hiện đang lập Báo cáo đề xuất chủ trương đầu tư dự án.

+ Dự kiến thời gian thực hiện dự án: 2023-2025.

Nếu được Trung ương hỗ trợ nguồn vốn triển khai đầu tư xây dựng và được phép áp dụng chính sách đặc thù để thực hiện dự án, UBND tỉnh Nghệ An cam kết sử dụng nguồn vốn có hiệu quả và chỉ đạo, xây dựng kế hoạch để thực hiện dự án theo đúng quy định, hoàn thành dự án theo đúng tiến độ, mục tiêu được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

Ủy ban nhân dân tỉnh Nghệ An báo cáo Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét, tổng hợp./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Chủ tịch UBND tỉnh (để b/c);
- PCT TT UBND tỉnh ;
- CVP UBND tỉnh;
- Các Sở: KHĐT, TC, GTVT;
- Phòng Công nghiệp VP UBND tỉnh;
- Lưu: VT, CN (H.Tuấn).

**TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH**



Lê Hồng Vinh



Số: ~~261~~ /UBND-XDND

Khánh Hòa, ngày 21 tháng 7 năm 2023

V/v 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

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Thực hiện đề nghị của Bộ Kế hoạch và Đầu tư tại văn bản số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 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;

Trên cơ sở báo cáo tổng hợp của Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Khánh Hòa tại Văn bản số 2645/SKHĐT-TH ngày 10/07/2023, UBND tỉnh Khánh Hòa kính đề xuất danh mục dự án quốc lộ đi qua tỉnh Khánh Hòa đề nghị giao UBND cấp tỉnh làm cơ quan chủ quan và được phép cân đối, sử dụng nguồn vốn đầu tư từ ngân sách địa phương (bao gồm cả vốn hỗ trợ từ ngân sách trung ương) để thực hiện dự án (khác so với quy định tại khoản 9 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước¹ và khoản 3 Điều 48 Luật Giao thông đường bộ²) cụ thể như sau:

1. Thông tin dự án:

- Tên dự án: Nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 26B, tỉnh Khánh Hòa.
- Hình thức đầu tư: Đầu tư công.
- Dự kiến tổng mức đầu tư: 740 tỷ đồng, trong đó: Ngân sách trung ương là 620 tỷ đồng; Ngân sách địa phương bố trí cho công tác giải phóng mặt bằng là 120 tỷ đồng.
- Địa điểm xây dựng: Thị xã Ninh Hòa, Tỉnh Khánh Hòa.
- Thực trạng hoàn thiện thủ tục đầu tư dự án: UBND tỉnh Khánh Hòa đã có kiến nghị Bộ Giao thông vận tải, Bộ Tài chính về đề xuất đầu tư và bố trí vốn thực hiện dự án đầu tư nâng cấp mở rộng Quốc lộ 26B tại các Văn bản: số 425/UBND-XDND ngày 12/01/2023, số 1431/UBND-XDND ngày 20/02/2023 và số 1654/UBND-XDND ngày 27/02/2023. Tại Thông báo số 151/TB-VPCP ngày 24/4/2023 của Văn phòng Chính phủ Kết luận của Thủ tướng Chính phủ Phạm Minh Chính tại buổi làm việc với Ban Thường vụ Tỉnh ủy Khánh Hòa; trong đó, Thủ tướng Chính phủ đã có ý kiến giao Bộ Giao thông vận tải chủ trì, phối hợp với Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài chính xem xét, đề xuất bố trí nguồn vốn phù

¹ 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...”

² 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...”

hợp; tỉnh Khánh Hòa bố trí ngân sách địa phương đảm bảo thực hiện công tác giải phóng mặt bằng cho dự án. Sau khi Trung ương có ý kiến chính thức về nguồn vốn và chủ trương cho phép áp dụng chính sách đặc thù, UBND tỉnh Khánh Hòa sẽ triển khai thủ tục đầu tư dự án theo đúng quy định của pháp luật.

- Thời gian dự kiến khởi công, hoàn thành: Năm 2024-2025.

2. Khó khăn, vướng mắc, các biện pháp đã áp dụng nhưng không khắc phục được các khó khăn vướng mắc nêu trên:

Tại Thông báo số 151/TB-VPCP ngày 24/4/2023 của Văn phòng Chính phủ; Thủ tướng Chính phủ đã có ý kiến giao Bộ Giao thông vận tải chủ trì, phối hợp với Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài chính xem xét, đề xuất bố trí nguồn vốn phù hợp; tỉnh Khánh Hòa bố trí ngân sách địa phương đảm bảo thực hiện công tác giải phóng mặt bằng cho dự án. Tuy nhiên, đến nay Trung ương vẫn chưa có ý kiến chính thức về nguồn vốn bố trí cho dự án; đồng thời các vướng mắc theo quy định của Luật Ngân sách nhà nước và Luật Giao thông đường bộ chưa được tháo gỡ nên dự án chưa được triển khai đầu tư.

3. Sự cần thiết áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù:

Nhằm đẩy nhanh tiến độ triển khai dự án, tăng cường mục tiêu kết nối phát triển Khu kinh tế Vân Phong, phát triển tỉnh Khánh Hòa theo các định hướng đã được xác định tại Nghị quyết số 09-NQ/TW ngày 28/01/2022 của Bộ Chính trị và Nghị quyết số 42/NQ-CP ngày 21/3/2022 của Chính phủ, phát huy các tiềm năng, lợi thế, kết nối đồng bộ hệ thống hạ tầng giao thông đường bộ quốc gia (cao tốc Khánh Hòa – Buôn Ma Thuột) với cảng biển Nam Vân Phong.

4. Cam kết của địa phương về phần vốn ngân sách địa phương sẽ bố trí để tham gia thực hiện dự án:

UBND tỉnh Khánh Hòa cam kết bố trí 120 tỷ đồng từ nguồn ngân sách địa phương để thực hiện công tác giải phóng mặt bằng của dự án.

5. Nếu được phép áp dụng chính sách đặc thù để thực hiện dự án, UBND tỉnh Khánh Hòa cam kết quyết liệt chỉ đạo, có kế hoạch, biện pháp cụ thể để hoàn thành dự án theo đúng tiến độ, mục tiêu được cấp thẩm quyền theo quy định.

UBND tỉnh Khánh Hòa kính báo cáo./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Bộ Giao thông Vận tải;
- TT Tỉnh ủy;
- TT UBND tỉnh;
- CT và các PCT UBND tỉnh;
- Các Sở: KHĐT, GTVT, TC;
- Lưu: VT.

**KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH**



Trần Hòa Nam

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH KON TUM**

Số:2204 /UBND-HTKT

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

Kon Tum, ngày 13 tháng 7 năm 2023

V/v rà soát, đề xuất các dự án giao thông đường bộ áp dụng cơ chế chính sách tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan

Kính gửi:

- Bộ Kế hoạch và đầu tư;
- Bộ Giao thông vận tải.

Triển khai Công văn số 4825/BKHĐT-TH ngày 22 tháng 6 năm 2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về việc rà soát, đề xuất các dự án giao thông đường bộ áp dụng cơ chế chính sách tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số luật liên quan, Ủy ban nhân dân tỉnh Kon Tum báo cáo như sau:

So với các địa phương khác khu vực Tây Nguyên, tỉnh Kon Tum còn khó khăn nhiều mặt, thu ngân sách hằng năm thấp, chỉ đáp ứng được 40% nhu cầu chi; hệ thống cơ sở hạ tầng, nhất là hạ tầng giao thông còn rất hạn chế, chưa đáp ứng được nhu cầu phát triển. Để tạo sự đột phá trong phát triển kinh tế - xã hội gắn với đảm bảo quốc phòng, an ninh của tỉnh trong thời gian tới, qua rà soát các công trình giao thông đường bộ quan trọng của tỉnh, Ủy ban nhân dân tỉnh Kon Tum kính đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Giao thông vận tải quan tâm, trình cấp thẩm quyền cho phép áp dụng cơ chế chính sách tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số luật liên quan theo như nội dung do Bộ Kế hoạch và Đầu tư dự kiến tại Công văn số 4825/BKHĐT-TH đối với 02 dự án giao thông đường bộ sau: (1) Đường cao tốc Quảng Ngãi - Kon Tum; (2) Quốc lộ 40B đoạn qua địa phận tỉnh Kon Tum.

(Thông tin chi tiết của các dự án tại Phụ lục kèm theo)

Ủy ban nhân dân tỉnh Kon Tum kính đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Giao thông vận tải xem xét, tổng hợp./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Chủ tịch, các PCT UBND tỉnh (đ/b);
- Sở Kế hoạch và Đầu tư (đ/b);
- Sở Giao thông vận tải (đ/b);
- Văn phòng UBND tỉnh:
 - + Chánh Văn phòng, các PCVP (đ/b);
 - + Phòng KTTH (đ/b);
- Lưu: VT, HTKT.CNA.

**TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH**



Nguyễn Ngọc Sâm

Phụ lục

Đề xuất các dự án giao thông đường bộ áp dụng cơ chế chính sách tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan

(Kèm theo Công văn số 2204 /UBND-HTKT ngày 13 tháng 7 năm 2023 của Ủy ban nhân dân tỉnh Kon Tum)

1. Đường cao tốc Quảng Ngãi - Kon Tum

- Tên Dự án: Đường cao tốc Quảng Ngãi - Kon Tum.
- Nhóm Dự án: Dự kiến nhóm A theo quy định của Luật Đầu tư công và Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư.
- Hình thức đầu tư: Theo phương thức đối tác công tư (PPP).
- Địa điểm, quy mô dự án:
 - + Địa điểm: Tỉnh Quảng Ngãi, tỉnh Kon Tum.
 - + Quy mô Dự án: Chiều dài tuyến 135,932 Km, vận tốc thiết kế 80 - 100Km/h tùy theo địa hình, $B_n = 22 - 25,25m$.
 - Kế hoạch đầu tư: Triển khai đầu tư phân kỳ phân đoạn tỉnh Quảng Ngãi - thị trấn Măng Đen, huyện Kon Plông, tỉnh Kon Tum (Km 0+000 - Km79+932) giai đoạn trước năm 2030 và đầu tư hoàn chỉnh sau 2050.
 - Sơ bộ tổng mức đầu tư: Đầu tư hoàn thiện từ tỉnh Kon Tum đến tỉnh Quảng Ngãi, quy mô 04 làn xe: khoảng 34.994 tỷ đồng, trong đó phân kỳ đầu tư giai đoạn 1 đoạn tỉnh Quảng Ngãi - thị trấn Măng Đen, huyện Kon Plông, tỉnh Kon Tum quy mô 4 làn xe: khoảng 19.859 tỷ đồng.
 - Cơ cấu nguồn vốn đầu tư:
 - + Vốn chủ sở hữu và vốn huy động của nhà đầu tư: Nhà đầu tư chịu trách nhiệm góp vốn chủ sở hữu và huy động các nguồn vốn khác để xây dựng hoàn thành công trình.
 - + Vốn đầu tư của Nhà nước tham gia thực hiện Dự án: Sử dụng nguồn vốn ngân sách hỗ trợ chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng và hỗ trợ một số chi phí khác theo quy định của Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư.
- Tình hình thực hiện Dự án:
 - + Tuyến cao tốc Quảng Ngãi - Kon Tum hiện chưa có trong Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01 tháng 9 năm 2021. Ủy ban nhân dân hai tỉnh Quảng Ngãi và Kon Tum đã chỉ đạo đơn vị tư vấn nghiên cứu và thống nhất đề xuất Bộ Giao thông vận tải bổ sung tuyến cao tốc trên vào Quy hoạch mạng lưới đường bộ tại Công văn số 1707/UBND-KTN ngày 19 tháng 4 năm 2023 của Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Ngãi và được Bộ Giao thông

vận tải ghi nhận đề xuất, xem xét báo cáo cấp có thẩm quyền bổ sung vào quy hoạch tại Công văn số 5610/BGTVT-KTĐT ngày 31 tháng 5 năm 2023.

+ Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Ngãi và Sở Giao thông vận tải tỉnh Quảng Ngãi đã phối hợp làm việc với đơn vị tư vấn (*TEDI*) để lập Hồ sơ Quy hoạch tuyến cao tốc Quảng Ngãi - Kon Tum làm cơ sở trình Bộ Giao thông vận tải xem xét.

- Dự kiến thời gian khởi công, hoàn thành: Dự kiến khởi công dự án quý I năm 2025 và hoàn thành năm 2028.

- Khó khăn, vướng mắc và kiến nghị: Do tuyến đường đi qua địa hình khó khăn, dẫn đến tổng mức đầu tư dự án lớn (*dự kiến giai đoạn 1 khoảng 19.859 tỷ đồng*), việc áp dụng chính sách đặc thù tại khoản 1 mục 1 Công văn số 4825/BKHDT-TH ngày 22 tháng 6 năm 2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư là phù hợp, giúp tăng tính khả thi của dự án, thu hút được các nhà đầu tư quan tâm. Do đó, kính đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Giao thông vận tải quan tâm, có kiến nghị với Thủ tướng Chính phủ:

+ Đồng ý chủ trương bổ sung tuyến cao tốc Quảng Ngãi - Kon Tum vào Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến 2050. Giao Bộ Giao thông vận tải khẩn trương triển khai các thủ tục trình Thủ tướng Chính phủ quyết định.

+ Giao Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Ngãi là cơ quan có thẩm quyền và cơ quan ký kết hợp đồng dự án PPP thực hiện đầu tư tuyến cao tốc Quảng Ngãi - Kon Tum theo phương thức đối tác công tư.

+ Áp dụng tỷ lệ vốn nhà nước tham gia vào dự án không bao gồm chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ, tái định cư.

+ Giao Bộ Kế hoạch và Đầu tư chủ trì cùng Bộ Giao thông vận tải và Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Ngãi, tỉnh Kon Tum (*sau khi có ý kiến của Hội đồng nhân dân các tỉnh*) cân đối sử dụng ngân sách địa phương (*chi trả kinh phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ, tái định cư; hỗ trợ xây dựng công hình tạm*) và ngân sách trung ương (*hỗ trợ xây dựng công trình, hệ thống cơ sở hạ tầng thuộc dự án PPP*) để đảm bảo tính khả thi trong thực hiện dự án.

- Nếu được phép áp dụng chính sách đặc thù, Ủy ban nhân dân tỉnh Kon Tum cam kết tăng cường công tác phối hợp với Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Ngãi và chỉ đạo các cơ quan có liên quan xây dựng kế hoạch, biện pháp cụ thể để hoàn thành Dự án theo đúng tiến độ, mục tiêu được cấp thẩm quyền phê duyệt.

2. Quốc lộ 40B đoạn qua địa phận tỉnh Kon Tum

- Tên dự án: Đầu tư nâng cấp mở rộng Quốc lộ 40B đoạn qua tỉnh Kon Tum.

- Nhóm Dự án: Dự kiến nhóm B theo quy định của Luật Đầu tư công.

- Hình thức đầu tư: Đầu tư công.

- Địa điểm: Huyện Tu Mơ Rông, huyện Đăk Tô, tỉnh Kon Tum.
 - Quy mô Dự án: Đường cấp III miền núi.
 - Kế hoạch đầu tư: Triển khai sau khi được cấp có thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư.
 - Tổng mức đầu tư dự án: Khoảng 1.400 tỷ đồng.
 - Cơ cấu nguồn vốn đề xuất:
 - + Ngân sách trung ương hỗ trợ 1.050 tỷ (*chiếm 75%*).
 - + Phần còn lại 350 tỷ (*chiếm 25%*), tỉnh Kon Tum sẽ cân đối từ các nguồn vốn của địa phương và huy động từ các nguồn vốn hợp pháp khác.
 - Khó khăn, vướng mắc và kiến nghị:
 - + Quốc lộ 40B là tuyến hành lang vận tải Đông - Tây kết nối giao thông tỉnh Kon Tum với tỉnh Quảng Nam có chiều dài 205 Km (*đoạn qua tỉnh Kon Tum dài 57,9km*), là tuyến đường chiến lược quan trọng, duy nhất đi vào vùng được liệt kê Sâm Ngọc Linh tại tỉnh Kon Tum. Hiện trên tuyến còn lại 52,4 Km chưa được đầu tư, đường nhỏ hẹp, dốc dọc lớn, nguy hiểm, rất khó khăn và cũng là nguyên nhân gây cản trở cho thu hút đầu tư phát triển vùng được liệt kê này; việc áp dụng chính sách đặc thù tại khoản 1 mục 1 Công văn số 4825/BKHDT-TH ngày 22 tháng 6 năm 2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư là phù hợp, giúp tăng tính khả thi của dự án, cụ thể là giao Ủy ban nhân dân tỉnh Kon Tum làm cơ quan chủ quản và được phép cân đối, sử dụng nguồn vốn đầu tư từ ngân sách địa phương (*bao gồm cả vốn hỗ trợ từ ngân sách trung ương*) để thực hiện đầu tư Quốc lộ 40B.
 - + Để thực hiện Nghị quyết số 23-NQ/TW ngày 06 tháng 10 năm 2022 của Bộ Chính trị về phát triển vùng Tây Nguyên, tạo điều kiện phát triển vùng nuôi trồng, chế biến Sâm Ngọc Linh của tỉnh, kính đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Giao thông vận tải quan tâm, tổng hợp, tham mưu cấp có thẩm quyền bố trí 1.050 tỷ (*chiếm 75%*) từ ngân sách trung ương để triển khai thực hiện dự án.
 - 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; đồng thời chỉ đạo các cơ quan sớm hoàn thiện thủ tục đầu tư và triển khai dự án theo đúng tiến độ, mục tiêu được cấp thẩm quyền phê duyệt.
-

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH ĐỒNG THÁP**

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

Số: 06 /UBND-ĐTQH

Đồng Tháp, ngày 17 tháng 7 năm 2023

V/v báo cáo tình hình 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

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Căn cứ Công văn số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư, 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.

Ủy ban nhân dân tỉnh Đồng Tháp kính báo cáo 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, như sau:

1. Qua thực hiện rà soát, đề xuất một số dự án giao thông đường bộ áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù trong 03 năm để tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan tới đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ, cụ thể:

1.1. Dự án giao thông đường bộ được đầu tư theo hình thức đối tác công tư đề nghị áp dụng tỷ lệ vốn nhà nước tham gia vào dự án không bao gồm chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ, tái định cư (khác so với quy định tại khoản 2 Điều 69 Luật PPP):

- Đề xuất trong thời gian tới đối với các dự án giao thông đường bộ được đầu tư theo hình thức đối tác công tư đề nghị áp dụng tỷ lệ vốn nhà nước tham gia vào dự án theo quy định tại khoản 2 Điều 69 Luật PPP.

- Hiện tại tỉnh Đồng Tháp không có đề xuất dự án giao thông đường bộ thực hiện theo hình thức đối tác công tư.

1.2. Dự án quốc lộ, cao tốc đi qua các địa phương đề nghị giao UBND cấp tỉnh làm cơ quan chủ quản và được phép cân đối, sử dụng nguồn vốn đầu tư từ ngân sách địa phương (bao gồm cả vốn hỗ trợ từ ngân sách Trung ương nếu có) để thực hiện dự án (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):

a) Đề xuất triển khai thực hiện Dự án cao tốc Dinh Bà – Cao Lãnh (thuộc tuyến cao tốc Hồng Ngự - Trà Vinh); giao UBND tỉnh Đồng Tháp làm cơ quan chủ quản để thực hiện dự án và sử dụng từ ngân sách Trung ương để đầu tư theo quy định tại khoản 4, khoản 9 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước và khoản 3 Điều 48 Luật Giao thông đường bộ.

b) Thông tin dự án

- Tên dự án: Dự án cao tốc Dinh Bà – Cao Lãnh (thuộc tuyến cao tốc Hồng Ngự - Trà Vinh).

- Hình thức đầu tư: Xây dựng mới.
 - Dự kiến tổng mức đầu tư: 17.400 tỷ đồng.
 - Cơ cấu nguồn vốn: Vốn ngân sách nhà nước (theo quy định tại khoản 4, khoản 9 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước)⁽¹⁾.
 - Địa điểm xây dựng: tỉnh Đồng Tháp.
 - Dự kiến thời gian khởi công và hoàn thành: Giai đoạn 2025 – 2030.
- c) Khó khăn, vướng mắc

Hiện tại, địa phương còn gặp nhiều khó khăn, đang hưởng trợ cấp từ ngân sách Trung ương hỗ trợ; nguồn vốn ngân sách địa phương còn hạn hẹp, không đủ cân đối để đối ứng thực hiện dự án. Đồng thời, giai đoạn 2021 – 2025 và giai đoạn 2026 – 2030 địa phương phải cân đối nguồn ngân sách địa phương vào 03 dự án sử dụng vốn ODA đã báo cáo Thủ tướng Chính phủ⁽²⁾, với tổng giá trị **4.823 tỷ đồng**, cụ thể như:

c1. Dự án Hạ tầng giao thông đường bộ khu vực Nam sông Tiền, tỉnh Đồng Tháp (*vay vốn Ngân hàng Phát triển Châu Á - ADB*); tổng vốn ngân sách địa phương phải cân đối để thực hiện dự án là **2.134 tỷ đồng**; trong đó:

- Giai đoạn 2021 – 2025: 917,7 tỷ đồng.
- Giai đoạn 2026 – 2030: 1.216,3 tỷ đồng.

c2. Dự án Phát triển mạng lưới giao thông Vùng Đồng bằng sông Cửu Long thích ứng với biến đổi khí hậu, tỉnh Đồng Tháp (*vay vốn Cơ quan Hợp tác quốc tế Nhật Bản - JICA*); tổng vốn ngân sách địa phương phải cân đối để thực hiện dự án giai đoạn 2026 – 2030: **2.504 tỷ đồng**.

c3. Dự án Chống chịu khí hậu và chuyển đổi tổng hợp Vùng Đồng bằng sông Cửu Long - tỉnh Đồng Tháp (dự án WB11 – tỉnh Đồng Tháp) (*vay vốn Ngân hàng Thế giới - WB*); tổng vốn ngân sách địa phương phải cân đối để thực hiện dự án giai đoạn 2026 – 2030: **185 tỷ đồng**.

d) Nếu được phép áp dụng chính sách đặc thù để thực hiện dự án, địa phương cam kết quyết liệt chỉ đạo, có kế hoạch, có biện pháp cụ thể để hoàn thành dự án theo đúng tiến độ, mục tiêu được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

1.3. Dự án giao thông đường bộ qua nhiều địa phương đề nghị giao UBND cấp tỉnh của một trong các địa phương có dự án đi qua làm cơ quan chủ quản thực hiện dự án và cho phép Hội đồng nhân dân các 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 (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):

a) Đề xuất triển khai thực hiện 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

¹ Theo 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”. 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...”

² Công văn số 267/UBND-ĐTĐD ngày 07/7/2023 của UBND tỉnh Đồng Tháp, về việc báo cáo nội dung hợp tháo gỡ khó khăn, thúc đẩy các dự án đường cao tốc; triển khai vốn ODA Vùng Đồng bằng sông Cửu Long.

đổi khí hậu; giao UBND thành phố Cần Thơ làm cơ quan chủ quản để thực hiện dự án và sử dụng từ nguồn vốn vay Cơ quan Hợp tác quốc tế Nhật Bản - JICA để đầu tư.

b) Thông tin dự án

- Tên 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.

- Hình thức đầu tư: Xây dựng mới.

- Dự kiến tổng mức đầu tư: 9.187,54 tỷ đồng.

- Cơ cấu nguồn vốn: Vay vốn Cơ quan Hợp tác quốc tế Nhật Bản - JICA.

- Địa điểm xây dựng: thành phố Cần Thơ và tỉnh Đồng Tháp.

- Dự kiến thời gian khởi công và hoàn thành: Giai đoạn 2025 – 2030.

c) Khó khăn, vướng mắc:

Hiện tại địa phương còn gặp nhiều khó khăn, đang hưởng trợ cấp từ ngân sách Trung ương hỗ trợ; nguồn vốn ngân sách địa phương còn hạn hẹp, không đủ cân đối để đối ứng thực hiện dự án. Đồng thời giai đoạn 2021 – 2025 và giai đoạn 2026 – 2030 địa phương phải cân đối nguồn ngân sách địa phương vào các dự án trọng điểm với tổng giá trị **4.823 tỷ đồng**, như đã nêu ở Phần 1.2 nêu trên.

Do đó, dự án được Cơ quan Hợp tác quốc tế Nhật Bản – JICA nghiên cứu đầu tư dự án từ nguồn vốn vay Cơ quan Hợp tác quốc tế Nhật Bản – JICA là hết sức cần thiết.

d) Nếu được phép áp dụng chính sách đặc thù để thực hiện dự án, địa phương cam kết sẽ phối hợp với UBND Thành phố Cần Thơ quyết liệt chỉ đạo, có kế hoạch, có biện pháp cụ thể để hoàn thành dự án theo đúng tiến độ, mục tiêu được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

2. Đề xuất, kiến nghị:

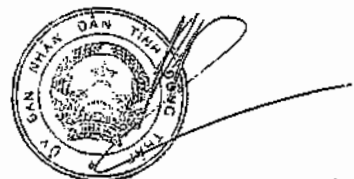
Kiến nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét tổng hợp và đưa 02 danh mục dự án nêu trên vào đầu tư giai đoạn 2021 – 2025 và giai đoạn 2026 – 2030, nhằm hỗ trợ địa phương phát triển mạng lưới giao thông liên vùng, góp phần thúc đẩy kinh tế địa phương phát triển.

Kính báo cáo Bộ Kế hoạch và Đầu tư để tổng hợp./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- CT và các PCT/UBND Tỉnh (b/c);
- Sở KHĐT;
- Lãnh đạo VP/UBND Tỉnh;
- Lưu: VT, ĐTQH (Tùng).

TM.ỦY BAN NHÂN DÂN
KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH



Huỳnh Minh Tuấn

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH ĐỒNG NAI**

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

Số: 73/14 /UBND-KTN

Đồng Nai, ngày 20 tháng 7 năm 2023

V/v báo cáo 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

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Thực hiện Văn bản số 4825/BKHĐT-TH ngày 22 tháng 6 năm 2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư 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.

Sau khi xem xét Văn bản số 3244/SKHĐT-TĐ ngày 17 tháng 7 năm 2023 của Sở Kế hoạch và Đầu tư Đồng Nai về việc báo cáo các dự án giao thông đường bộ áp dụng cơ chế chính sách tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan, Ủy ban nhân dân tỉnh Đồng Nai có ý kiến như sau:

I. Dự án đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh

1. Thông tin dự án

a) Tên 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).

b) Hình thức đầu tư: Đầu tư theo phương thức đối tác công tư (PPP).

c) Sơ bộ tổng mức đầu tư và nguồn vốn đầu tư:

- Tổng mức đầu tư dự án giai đoạn 1 (chưa bao gồm lãi vay) khoảng 16.953,09 tỷ đồng. Phân chia thành 02 dự án thành phần:

+ Dự án thành phần 1 (giải phóng mặt bằng): Khoảng 7.850 tỷ đồng. Nguồn vốn ngân sách tỉnh Đồng Nai. Hình thức đầu tư công.

+ Dự án thành phần 2 (toàn bộ phần xây lắp): Khoảng 9.103,09 tỷ đồng. Ngân sách nhà nước khoảng 457,01 tỷ đồng (khoảng 5,02%), vốn nhà đầu tư khoảng 8.646,08 tỷ đồng (khoảng 94,98 %). Hình thức đầu tư theo phương thức đối tác công tư (PPP).

- Tổng nguồn vốn ngân sách nhà nước trong dự án là 8.307,01 tỷ đồng (khoảng 49%).

d) Địa điểm: Các huyện: Long Thành, Cẩm Mỹ, Thống Nhất, Trảng Bom, Vĩnh Cửu, tỉnh Đồng Nai.

đ) Thực trạng hoàn thiện thủ tục đầu tư dự án: Đang hoàn chỉnh hồ sơ Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án.

e) Dự kiến thời gian khởi công và hoàn thành: Năm 2025 - 2027.

2. Khó khăn, vướng mắc

Nguồn vốn ngân sách tỉnh Đồng Nai dự kiến bố trí cho dự án khoảng 8.307,01 tỷ đồng là khá lớn, việc cân đối nguồn vốn tỉnh Đồng Nai để bố trí thực

hiện dự án là rất khó khăn, ảnh hưởng đến việc cân đối vốn trong Kế hoạch đầu tư công trung hạn của tỉnh.

3. Sự cần thiết áp dụng cơ chế

Việc áp dụng cơ chế tại Mục 1 Văn bản số 4825/BKHĐT-TH ngày 22 tháng 6 năm 2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư tạo điều kiện thuận lợi cho việc thẩm định phê duyệt chủ trương đầu tư, dự án đầu tư (*giao UBND tỉnh Đồng Nai là cơ quan nhà nước có thẩm quyền*).

4. Cam kết của địa phương

Ngoài các dự án trọng điểm của tỉnh, trên địa bàn tỉnh Đồng Nai đang triển khai các dự án do Trung ương quản lý như: Cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu, đường vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh và UBND tỉnh Đồng Nai phải cân đối ngân sách địa phương để đối ứng thực hiện dự án. Do đó, để UBND tỉnh Đồng Nai tiếp tục triển khai dự án đường vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh với nguồn vốn ngân sách dự kiến khoảng 8.307,01 tỷ đồng là rất khó khăn đối với tỉnh và ảnh hưởng đến Kế hoạch đầu tư công trung hạn của địa phương (*không đảm bảo nguồn vốn đầu tư các dự án trọng điểm nhằm thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội của địa phương*).

5. Biện pháp triển khai thực hiện

Sau khi cân đối được nguồn vốn bố trí cho dự án, UBND tỉnh Đồng Nai sẽ xây dựng Kế hoạch triển khai thực hiện dự án; đồng thời, chỉ đạo các đơn vị trực thuộc hỗ trợ nhà đầu tư đề xuất dự án, sớm hoàn chỉnh hồ sơ báo cáo nghiên cứu tiền khả thi, báo cáo nghiên cứu khả thi, trình thẩm định phê duyệt dự án và lựa chọn nhà đầu tư thực hiện dự án theo đúng Kế hoạch đề ra.

6. Đề xuất, kiến nghị

UBND tỉnh Đồng Nai kính báo cáo Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét, báo cáo Chính phủ xem xét, hỗ trợ một phần nguồn vốn ngân sách Trung ương cho tỉnh để triển khai thực hiện công tác bồi thường, hỗ trợ và tái định cư của dự án (*dự kiến khoảng 5.000 tỷ đồng*).

II. Dự án đường Vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh

1. Thông tin dự án

a) Tên dự án

- Dự án thành phần 3: Xây dựng đường Vành đai 3 đoạn qua địa bàn tỉnh Đồng Nai thuộc dự án đầu tư xây dựng đường Vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh.

- Dự án thành phần 4: Bồi thường, hỗ trợ, tái định cư đường Vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh đoạn qua địa bàn tỉnh Đồng Nai

b) Hình thức đầu tư: Đầu tư công.

c) Sơ bộ tổng mức đầu tư và nguồn vốn đầu tư: Khoảng 3.852,67 tỷ đồng (*trong đó: Dự án thành phần 3 khoảng 2.584 tỷ đồng, Dự án thành phần 4 khoảng 1.268,67 tỷ đồng*).

- Ngân sách tỉnh Đồng Nai: Khoảng 1.934 tỷ đồng (*khoảng 50% tổng mức vốn đầu tư*).

- Phần còn lại ngân sách Trung ương.

d) Địa điểm: Huyện Nhơn Trạch, tỉnh Đồng Nai.

đ) Thực trạng hoàn thiện thủ tục đầu tư dự án: Đã khởi công xây dựng ngày 18 tháng 6 năm 2023.

e) Dự kiến thời gian khởi công và hoàn thành: Chuẩn bị đầu tư, thực hiện Dự án từ năm 2022, cơ bản hoàn thành năm 2025 và hoàn thành đưa vào khai thác đồng bộ toàn Dự án năm 2026.

2. Khó khăn, vướng mắc

Nguồn vốn ngân sách tỉnh Đồng Nai bố trí cho dự án khoảng 1.934 tỷ đồng là khá lớn. Việc cân đối nguồn vốn tỉnh Đồng Nai để bố trí thực hiện dự án là rất khó khăn, ảnh hưởng đến việc cân đối vốn trong Kế hoạch đầu tư công trung hạn của tỉnh.

3. Sự cần thiết áp dụng cơ chế

Việc áp dụng cơ chế tại Mục 1 Văn bản số 4825/BKHĐT-TH ngày 22 tháng 6 năm 2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư tạo điều kiện thuận lợi cho việc thẩm định phê duyệt dự án đầu tư (*trình tự thủ tục triển khai tương tự dự án nhóm A theo pháp luật về đầu tư công*).

4. Cam kết của địa phương

UBND tỉnh Đồng Nai đã trình HĐND tỉnh thông qua Nghị quyết phân vốn tỉnh Đồng Nai tham gia trong dự án. Cam kết đảm bảo phân vốn tỉnh bố trí thực hiện dự án.

5. Biện pháp triển khai thực hiện

UBND tỉnh Đồng Nai đã xây dựng Kế hoạch triển khai thực hiện dự án; đồng thời, chỉ đạo các đơn vị trực thuộc hỗ trợ chủ đầu tư thực hiện dự án theo đúng Kế hoạch đề ra.

6. Đề xuất, kiến nghị: Không.

III. Dự án đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu giai đoạn 1

1. Thông tin dự án

a) Tên dự án: Dự án thành phần 1 thuộc Dự án đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu giai đoạn 1.

b) Hình thức đầu tư: Đầu tư công.

c) Sơ bộ tổng mức đầu tư và nguồn vốn đầu tư: Khoảng 6.012,35 tỷ đồng.

- Ngân sách tỉnh Đồng Nai: Khoảng 2.600 tỷ đồng (*khoảng 50% chi phí bởi thường của dự án thành phần 1 và dự án thành phần 2 thuộc dự án đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu giai đoạn 1*).

- Phần còn lại ngân sách Trung ương.

d) Địa điểm: Thành phố Biên Hòa và huyện Long Thành, tỉnh Đồng Nai.

đ) Thực trạng hoàn thiện thủ tục đầu tư dự án: Đã khởi công xây dựng ngày 18 tháng 6 năm 2023.

e) Dự kiến thời gian khởi công và hoàn thành: Chuẩn bị đầu tư, thực hiện Dự án từ năm 2022, cơ bản hoàn thành năm 2025 và hoàn thành đưa vào khai thác đồng bộ toàn Dự án năm 2026.

2. Khó khăn, vướng mắc

Nguồn vốn ngân sách tỉnh Đồng Nai bố trí cho dự án khoảng 2.600 tỷ đồng là khá lớn. Việc cân đối nguồn vốn tỉnh Đồng Nai để bố trí thực hiện dự án là rất khó khăn, ảnh hưởng đến việc cân đối vốn trong Kế hoạch đầu tư công trung hạn của tỉnh.

3. Sự cần thiết áp dụng cơ chế

Việc áp dụng cơ chế tại Mục 1 Văn bản số 4825/BKHĐT-TH ngày 22 tháng 6 năm 2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư tạo điều kiện thuận lợi cho việc thẩm định phê duyệt dự án đầu tư (*trình tự thủ tục triển khai tương tự dự án nhóm A theo pháp luật về đầu tư công*).

4. Cam kết của địa phương

UBND tỉnh Đồng Nai đã trình HĐND tỉnh thông qua Nghị quyết phân vốn tỉnh Đồng Nai tham gia trong dự án. Cam kết đảm bảo phần vốn tỉnh bố trí thực hiện dự án.

5. Biện pháp triển khai thực hiện

UBND tỉnh Đồng Nai đã xây dựng Kế hoạch triển khai thực hiện dự án. Chỉ đạo các đơn vị trực thuộc hỗ trợ chủ đầu tư thực hiện dự án theo đúng Kế hoạch đề ra.

6. Đề xuất, kiến nghị: Không.

Trên đây là nội dung báo cáo 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, Ủy ban nhân dân tỉnh Đồng Nai kính báo Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét, tổng hợp./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Bộ Giao thông vận tải;
- Chủ tịch và các Phó Chủ tịch UBND tỉnh;
- Các Sở: Kế hoạch và Đầu tư, Giao thông vận tải, Tài chính, Tài nguyên và Môi trường, Xây dựng;
- Ban Quản lý dự án đầu tư xây dựng công trình giao thông tỉnh;
- Ban Quản lý dự án bồi thường, giải phóng mặt bằng và hỗ trợ tái định cư tỉnh;
- UBND các huyện, thành phố;
- Chánh, Phó Chánh Văn phòng (KTN);
- Lưu: VT, THNC, KTNS, KTN, Tan.

<F:\2023\UBT\Tham mưu GT>

KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH



Nguyễn Thị Hoàng

Người ký: Ủy ban Nhân dân tỉnh Kiên Giang

Email: ubnd@kiengiang.gov.vn

Cơ quan: Tỉnh Kiên Giang

Thời gian ký: 28/07/2023 17:27:22 +07:00

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH KIÊN GIANG**

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

Số: 1410/ UBND-KT
V/v 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

Kiên Giang, ngày 08 tháng 7 năm 2023

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

HỎA TỐC

Thực hiện Công văn số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về việc thực hiện rà soát, đề xuất một số dự án giao thông đường bộ có nhu cầu áp dụng các cơ chế, chính sách đặc thù trong 03 năm để tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan tới đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ nhằm đẩy nhanh tiến độ triển khai. UBND tỉnh Kiên Giang đề xuất một số dự án như sau:

I. Đầu tư nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 80 đoạn từ cầu Kênh B đến cầu Ba Hòn, tỉnh Kiên Giang.

1. Tên Dự án: Đầu tư nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 80 đoạn từ cầu Kênh B đến cầu Ba Hòn, địa phận tỉnh Kiên Giang.

2. Hình thức đầu tư: Nâng cấp, mở rộng.

3. Dự kiến tổng mức đầu tư: 1.500 tỷ đồng

4. Địa điểm xây dựng: Huyện Tân Hiệp, thành phố Rạch Giá, huyện Châu Thành, huyện Hòn Đất, huyện Kiên Lương.

5. Nội dung cơ chế, chính sách đề xuất thực hiện thí điểm: 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.

6. Thời gian đề nghị thực hiện thí điểm: Năm 2023 - 2025.

7. Thuyết minh sự cần thiết đề xuất áp dụng cơ chế thí điểm, tính khả thi: Thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội của địa phương, huy động được các nguồn lực của địa phương, chủ động và thuận lợi hơn trong công tác triển khai thực hiện dự án. Các dự án trên được đầu tư sẽ mang lại phát triển giao thương xuyên biên giới. Đồng thời, hỗ trợ phát triển kinh tế thuộc tiểu vùng sông Me Kong, đáp ứng nhu cầu vận tải hàng hóa và hành khách, rút ngắn thời gian đi lại, tạo điều kiện xúc tiến các hoạt động kinh tế thương mại giữa Việt Nam với các nước lân cận trong tiểu vùng sông Me Kong, tạo sự liên kết với các dự án kết nối khu vực trung tâm đồng bằng sông Cửu Long từng bước hoàn chỉnh, hiện đại hóa mạng lưới giao thông đường bộ kết nối giữa các vùng.



8. Dự kiến thời gian và tiến độ hoàn thiện thủ tục đầu tư: Năm 2023.

9. Dự kiến tiến độ thực hiện và thời gian hoàn thành bàn giao đưa vào sử dụng: Năm 2023 - 2027.

II. Cải tạo, nâng cấp tuyến Quốc lộ 61 đoạn 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

1. Tên Dự án: Cải tạo, nâng cấp tuyến Quốc lộ 61 đoạn 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.

2. Hình thức đầu tư: Cải tạo, nâng cấp.

3. Dự kiến tổng mức đầu tư: 150.000 triệu đồng

4. Địa điểm xây dựng: Huyện Châu Thành, thành phố Rạch Giá.

5. Nội dung cơ chế, chính sách đề xuất thực hiện thí điểm: Giao thẩm quyền về 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.

6. Thời gian đề nghị thực hiện thí điểm: Năm 2023 - 2025.

7. Thuyết minh sự cần thiết đề xuất áp dụng cơ chế thí điểm, tính khả thi: Nhằm nâng cao khả năng khai thác, đảm bảo an toàn giao thông, đảm bảo mỹ quan tuyến Quốc lộ đi qua đô thị (thị trấn Minh Lương, tỉnh Kiên Giang); thực hiện tốt chức năng vận tải, vận chuyển hàng hóa thông suốt, thuận lợi; kết nối liên huyện, liên vùng (kết nối các tỉnh Cần Thơ, Hậu Giang, Bạc Liêu, Sóc Trăng, ...).

8. Dự kiến thời gian và tiến độ hoàn thiện thủ tục đầu tư: Năm 2023.

9. Dự kiến tiến độ thực hiện và thời gian hoàn thành bàn giao đưa vào sử dụng: Năm 2023 - 2025.

III. 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.

1. Tên Dự án: 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.

2. Hình thức đầu tư: Cải tạo, nâng cấp.

3. Dự kiến tổng mức đầu tư: 1.144.000 triệu đồng

4. Địa điểm xây dựng: Huyện An Biên, huyện U Minh Thượng, huyện Vĩnh Thuận.

5. Nội dung cơ chế, chính sách đề xuất thực hiện thí điểm: Giao thẩm quyền về 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.

6. Thời gian đề nghị thực hiện thí điểm: Năm 2024 - 2027.

7. Thuyết minh sự cần thiết đề xuất áp dụng cơ chế thí điểm, tính khả thi: Nhằm nâng cao khả năng khai thác, đảm bảo an toàn giao thông, đảm bảo mỹ quan tuyến Quốc lộ đi qua đô thị (thị trấn Vĩnh Thuận, huyện Vĩnh Thuận, tỉnh Kiên Giang); thực hiện tốt chức năng vận tải, vận chuyển hàng hóa thông suốt, thuận lợi; kết nối liên huyện, liên vùng (kết nối các tỉnh Cà Mau, Bạc Liêu, ...).



8. Dự kiến thời gian và tiến độ hoàn thiện thủ tục đầu tư: Năm 2024.

9. Dự kiến tiến độ thực hiện và thời gian hoàn thành bàn giao đưa vào sử dụng: Năm 2024 - 2027.

IV. Đầu tư xây dựng Công trình đường cao tốc Hà Tiên- Rạch Giá.

1. Tên Dự án: Đầu tư xây dựng Công trình đường cao tốc Hà Tiên – Rạch Giá.

2. Hình thức đầu tư: Đầu tư mới.

3. Dự kiến tổng mức đầu tư: 25.643.000 triệu đồng.

4. Địa điểm xây dựng: Thành phố Hà Tiên - huyện Kiên Lương - Hòn Đất - Châu Thành - thành phố Rạch Giá, tỉnh Kiên Giang.

5. Nội dung cơ chế, chính sách đề xuất thực hiện thí điểm: Giao thẩm quyền về cho địa phương làm cơ quan chủ quản các dự án quốc lộ, cao tốc đi qua các địa phương.

6. Thời gian đề nghị thực hiện thí điểm: Năm 2024 - 2027.

7. Thuyết minh sự cần thiết đề xuất áp dụng cơ chế thí điểm, tính khả thi: Nhằm thực hiện theo quy hoạch, kết nối tuyến giao thông, mở rộng không gian phát triển, tạo quỹ đất cho đầu tư, sản xuất, kinh doanh, nâng cao hiệu quả sử dụng tài nguyên của tỉnh, góp phần phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh Kiên Giang nói riêng và Đồng bằng sông Cửu Long nói chung; đảm bảo an ninh quốc phòng.

8. Dự kiến thời gian và tiến độ hoàn thiện thủ tục đầu tư: Năm 2024.

9. Dự kiến tiến độ thực hiện và thời gian hoàn thành bàn giao đưa vào sử dụng: Năm 2024 - 2027.

Trên đây là nội dung báo cáo của Ủy ban nhân dân tỉnh Kiên Giang về đề xuất một số dự án giao thông đường bộ có nhu cầu áp dụng các cơ chế, chính sách đặc thù trong 03 năm để tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan tới đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ nhằm đẩy nhanh tiến độ triển khai, kính gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét, tổng hợp *T. Ho*

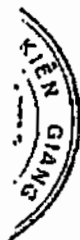
Nơi nhận:

- Như trên;
- Bộ Giao thông vận tải;
- CT và các PCT. UBND tỉnh;
- Sở Kế hoạch và Đầu tư;
- Sở Giao thông vận tải;
- LĐVP, P.KT;
- Lưu: VT, cvquoc (01b), "HT".

**KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH**



Nguyễn Thanh Nhân



BIỂU TỔNG HỢP DANH MỤC CÁC DỰ ÁN

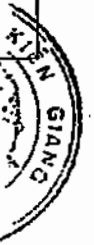
(Kèm Công văn số 1414/UBND-KT ngày 28 tháng 7 năm 2023 của UBND tỉnh Kiên Giang)

Đơn vị tính: Triệu đồng

TT	Dự án	Dự kiến tổng mức đầu tư dự án			Hình thức đầu tư	Địa điểm xây dựng	Thời gian đề nghị thực hiện thí điểm	Nội dung cơ chế chính sách đề xuất (đánh dấu "X" đối với chính sách đề nghị)			Ghi chú
		Tổng số các nguồn vốn	Trong đó: NSTW	Dự kiến vốn nhà đầu tư cam kết (nếu có)				Chính sách 1	Chính sách 2	Chính sách 3	
	Vùng.....										
I	Kiên Giang										
(1)	Đầu tư nâng cấp, mở rộng Quốc lộ 80 đoạn từ cầu Kênh B đến cầu Ba Hòn, tỉnh Kiên Giang	1.500.000			Nâng cấp, mở rộng	Huyện Tân Hiệp, thành phố Rạch Giá, Châu Thành, Hòn Đất, Kiên Lương	2023-2027		X		
(2)	Cải tạo, nâng cấp tuyến quốc lộ 61 đoạn 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.	150.000			Cải tạo, nâng cấp	huyện Châu Thành – thành phố Rạch Giá, tỉnh Kiên Giang	2023-2025		X		
(3)	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.	1.144.000			Cải tạo, nâng cấp	huyện An Biên – U Minh Thượng – Vĩnh Thuận, tỉnh Kiên Giang	2024-2027		X		



TT	Dự án	Dự kiến tổng mức đầu tư dự án			Hình thức đầu tư	Địa điểm xây dựng	Thời gian đề nghị thực hiện thí điểm	Nội dung cơ chế chính sách đề xuất (đánh dấu "X" đối với chính sách đề nghị)			Ghi chú
		Tổng số các nguồn vốn	Trong đó: NSTW	Dự kiến vốn nhà đầu tư cam kết (nếu có)				Chính sách 1	Chính sách 2	Chính sách 3	
	Vùng.....										
1	Kiên Giang										
(4)	Đầu tư xây dựng Công trình đường cao tốc Hà Tiên- Rạch Giá	25.643.000	25.643.000		Đầu tư mới	Thành phố Hà Tiên - huyện Kiên Lương - Hòn Đất - Châu Thành - thành phố Rạch Giá, tỉnh Kiên Giang	2024-2027		X		



**UBND TỈNH TIỀN GIANG
SỞ KẾ HOẠCH VÀ ĐẦU TƯ****CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Số: 1843/SKHĐT-DT,TD&GSĐT
V/v báo cáo về 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

Tiền Giang, ngày 14 tháng 7 năm 2023

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Căn cứ Công văn số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư 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.

Thực hiện chỉ đạo của Ủy ban nhân dân tỉnh Tiền Giang theo Công văn số 3194/UBND-TH ngày 26/6/2023 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; sau khi phối hợp với các sở, ban, ngành tỉnh Tiền Giang triển khai rà soát các nội dung theo chỉ đạo tại Công văn số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Sở Kế hoạch và Đầu tư Tiền Giang kính báo cáo Bộ Kế hoạch và Đầu tư một số nội dung như sau:

1. Về áp dụng cơ chế chính sách để tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan đối với dự án giao thông đường bộ:

Căn cứ Tờ trình số 199/TTr-CP ngày 08/5/2023 của Chính phủ về việc trình Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét, cho ý kiến 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 cầu. Dự thảo dự án Luật Đường bộ đang được Bộ Giao thông vận tải gửi lấy ý kiến theo Công văn số 7001/BGTVT-PC ngày 03/7/2023, tỉnh Tiền Giang thống nhất và ủng hộ áp dụng 03 cơ chế chính sách để tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan đến đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ, cụ thể:

- Tỷ lệ vốn nhà nước tham gia trong các dự án PPP nhiều hơn 50% tổng mức đầu tư của dự án.

- Giao 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.

- Cho phép địa phương được quyết định chủ trương đầu tư đối với dự án thực hiện trên địa bàn nhiều địa phương và bố trí vốn cho các dự án đi qua địa bàn của địa phương khác.

2. Về đề xuất dự án giao thông áp dụng cơ chế chính sách để tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan:

Sau khi rà soát các nội dung theo yêu cầu tại Công văn số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư, trên cơ sở tình hình triển khai thực hiện các dự án của địa phương, tỉnh Tiền Giang đề xuất 02 dự án giao thông áp dụng cơ chế chính sách để tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan, cụ thể như sau:

2.1. Dự án Trục giao thông đô thị Thành phố Hồ Chí Minh - Long An - Tiền Giang (Trục động lực) (Quốc lộ 50B quy hoạch):

Quốc lộ 50B đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch theo Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/09/2021 về việc quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050; tuyến đường dài 55km có điểm đầu kết nối vào đường Phạm Hùng, thành phố Hồ Chí Minh và điểm cuối kết nối vào ngã ba Trung Lương, tỉnh Tiền Giang; tiêu chuẩn thiết kế đường cấp III đồng bằng với quy mô 6 làn xe. Hiện tại, tuyến đường đang được Thành phố Hồ Chí Minh kêu gọi đầu tư trong giai đoạn 2021 - 2025 (thuộc danh mục ưu tiên của đề án phát triển kết cấu hạ tầng) 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: Hiện Ủy ban nhân dân tỉnh Tiền Giang đã giao Sở Giao thông vận tải tổ chức lập quy hoạch tuyến đường để làm cơ sở triển khai thực hiện các bước tiếp theo theo quy định. Để góp phần tháo gỡ khó khăn vướng mắc khi tổ chức triển khai thực hiện dự án trong thời gian tới, tỉnh Tiền Giang kính đề xuất áp dụng cơ chế chính sách tại Điều 4 (thẩm 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) của dự thảo Nghị quyết kèm theo Tờ trình số 199/TTr-CP ngày 08/5/2023 của Chính phủ đối với đoạn tuyến qua địa bàn tỉnh Tiền Giang.

2.2. Dự án Nâng cấp mở rộng Đường tỉnh 879B từ cầu Gò Cát đến ranh Long An:

a) Thông tin dự án:

- Tên dự án: Nâng cấp mở rộng Đường tỉnh 879B từ cầu Gò Cát đến ranh Long An.

- Hình thức đầu tư: Đầu tư công.

- Tổng mức đầu tư: 257,844 tỷ đồng.

- Cơ cấu nguồn vốn: Vốn ngân sách Trung ương hỗ trợ 180 tỷ đồng, phần còn lại ngân sách địa phương.

- Địa điểm xây dựng: Thành phố Mỹ Tho, huyện Chợ Gạo tỉnh Tiền Giang và huyện Châu Thành tỉnh Long An.

- Thực trạng hoàn thiện thủ tục đầu tư dự án: Đã phê duyệt dự án và đang triển khai thi công xây dựng.

- Tiến độ thực hiện dự án: Năm 2021 - 2024.

b) Khó khăn, vướng mắc:

Tuyến Đường tỉnh 879B với chiều dài khoảng 12km do tỉnh Tiền Giang quản lý, trong đó hầu hết chiều dài tuyến đường nằm trong địa bàn tỉnh Tiền Giang, nhưng có một đoạn ngắn khoảng 700m nằm trên địa bàn tỉnh Long An do địa giới hành chính tỉnh Long An tại vị trí nêu trên đi sâu vào trong phạm vi địa giới hành chính của tỉnh Tiền Giang. Tuyến đường đã có cách đây rất lâu, đến nay do nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội nên phải nâng cấp, mở rộng. Ủy ban nhân dân tỉnh Tiền Giang đã tiến hành lập và phê duyệt dự án, hiện đang tiến hành thi công xây dựng. Do dự án đi qua địa bàn 02 tỉnh nên quá trình triển khai dự án có gặp khó khăn vướng mắc theo quy định tại điểm d khoản 2 Điều 11 Luật Tổ chức chính quyền địa phương, cụ thể: *"...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 luật, nghị quyết của Ủy ban thường vụ Quốc hội, nghị định của Chính phủ có quy định khác."*

c) Sự cần thiết áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù:

Mặc dù tuyến Đường tỉnh 879B có một phần nhỏ đi qua địa bàn tỉnh Long An, tuy nhiên đây là tuyến đường quan trọng phục vụ hoàn toàn cho phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh Tiền Giang. Vì vậy, khi áp dụng chính sách đặc thù giao cho Ủy ban nhân dân tỉnh Tiền Giang làm cơ quan chủ quản thực hiện đầu tư bằng nguồn vốn của tỉnh Tiền Giang là phù hợp nhằm tạo điều kiện thuận lợi để dự án được triển khai đồng bộ, thông suốt và đạt hiệu quả đầu tư cao nhất.

- Cam kết của địa phương về phần vốn ngân sách địa phương cần bố trí và thực hiện dự án đảm bảo tiến độ, mục tiêu đề ra: Với mục tiêu nâng cấp, mở rộng tuyến Đường tỉnh 879B để kết nối các địa phương trên địa bàn tỉnh Tiền Giang nói riêng và kết nối với tỉnh Long An nói chung, qua đó thúc đẩy phát triển giao thông liên tỉnh, góp phần tạo động lực phát triển kinh tế - xã hội của địa phương, tỉnh Tiền Giang đã cân đối và bố trí kế hoạch vốn để triển khai dự án đảm bảo hoàn thành đạt tiến độ, chất lượng và mục tiêu đề ra.

3. Về các đề xuất, kiến nghị khác:

Hiện nay, tỉnh Tiền Giang được Thủ tướng Chính phủ giao nhiệm vụ cơ quan chủ quản của Dự án thành phần 2 thuộc Dự án xây dựng công trình đường

bộ cao tốc Cao Lãnh - An Hữu, giai đoạn 1 và thực hiện công tác giải phóng mặt bằng (GPMB) của Dự án đầu tư xây dựng công trình cầu Rạch Miễu 2 nối tỉnh Tiền Giang và tỉnh Bến Tre; tuy nhiên, trong quá trình triển khai thực hiện có một số khó khăn, vướng mắc như sau:

3.1. Dự án thành phần 2 thuộc Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Cao Lãnh - An Hữu, giai đoạn 1:

Dự án đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt chủ trương đầu tư tại Quyết định số 769/QĐ-TTg ngày 24/6/2022; theo đó, dự án thành phần 2 do tỉnh Tiền Giang là cơ quan chủ quản¹. Trong quá trình lập Báo cáo nghiên cứu khả thi dự án, do chi phí GPMB thực tế tăng cao và phạm vi xử lý nền đất yếu rất sâu và gần như toàn tuyến nên tổng mức đầu tư của dự án tăng khoảng 1.572 tỷ đồng² so với chủ trương đầu tư đã được phê duyệt.

Trên cơ sở đó, Ủy ban nhân dân tỉnh Tiền Giang đã có Tờ trình số 99/TTr-UBND ngày 22/3/2023 trình Thủ tướng Chính phủ xem xét, chấp thuận cho điều chỉnh Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi của dự án để làm cơ sở triển khai thực hiện. Hiện nay, Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi điều chỉnh của dự án đã được Thủ tướng Chính phủ giao Bộ Giao thông vận tải chủ trì, phối hợp với các đơn vị liên quan thực hiện thủ tục điều chỉnh trình Thủ tướng trước ngày 15/7/2023.

Ngày 21/6/2023, Ủy ban nhân dân tỉnh Tiền Giang đã có Công văn số 3086/UBND-TH báo cáo Bộ Giao thông vận tải, Bộ Kế hoạch và Đầu tư về việc rà soát về hồ sơ Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi, Báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án thành phần 2 thuộc dự án Xây dựng công trình đường bộ cao tốc Cao Lãnh - An Hữu, giai đoạn 1.

3.2. Về thực hiện công tác GPMB của Dự án đầu tư xây dựng công trình cầu Rạch Miễu 2 nối tỉnh Tiền Giang và tỉnh Bến Tre:

Tỉnh Tiền Giang được Chính phủ giao thực hiện công tác GPMB của dự án trên địa bàn tỉnh; theo đó, dự án qua địa bàn tỉnh Tiền Giang có chiều dài khoảng 7,95 km thuộc thành phố Mỹ Tho và huyện Châu Thành. Đến nay, tỉnh Tiền Giang đã hoàn thành việc chi trả cho các hộ dân tại thành phố Mỹ Tho với số tiền là 619,435 tỷ đồng, tỷ lệ bàn giao mặt bằng đạt 45,4%.

3.3. Đề xuất, kiến nghị đối với 02 dự án nêu trên:

¹ Dự án thành phần 2 có chiều dài 11,43km; trong đó: Địa phận tỉnh Đồng Tháp khoảng 3,81km và tỉnh Tiền Giang khoảng 7,62km; sơ bộ tổng mức đầu tư khoảng 2.246 tỷ đồng.

² Tổng mức đầu tư tăng khoảng 1.572 tỷ đồng; trong đó: Chi phí GPMB tăng 857 tỷ đồng (địa phận Đồng Tháp tăng 111 tỷ đồng, địa phận Tiền Giang tăng 746 tỷ đồng); chi phí xây dựng tăng 584 tỷ đồng (địa phận Đồng Tháp tăng 191 tỷ đồng, địa phận Tiền Giang tăng 393 tỷ đồng); chi phí quản lý dự án và các chi phí khác tăng theo định mức khoảng 131 tỷ đồng.

- Dự án thành phần 2 thuộc Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Cao Lãnh - An Hữu, giai đoạn 1: Để có cơ sở triển khai dự án đảm bảo tiến độ và chất lượng theo chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ, tỉnh Tiền Giang kính đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét hỗ trợ sớm trong quá trình thẩm định Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi điều chỉnh dự án và xem xét bố trí nguồn vốn cho phần tăng tổng mức đầu tư nhằm hỗ trợ địa phương sớm triển khai thực hiện các bước tiếp theo theo quy định, đáp ứng yêu cầu tiến độ theo chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ.

- Về công tác GPMB của Dự án đầu tư xây dựng công trình cầu Rạch Miễu 2 nối tỉnh Tiền Giang và tỉnh Bến Tre: Tỉnh Tiền Giang kính đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư quan tâm xem xét báo cáo Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh tăng chi phí GPMB của dự từ 822,310 tỷ đồng thành 2.079,518 tỷ đồng (tăng là 1.257,208 tỷ đồng) và bổ sung vốn để tỉnh Tiền Giang tiến hành chi trả ngay cho các hộ dân bị ảnh hưởng trên địa bàn huyện Châu Thành hiện đã đồng thuận di dời.

Trên đây là báo cáo 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, Sở Kế hoạch và Đầu tư Tiền Giang kính báo cáo Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét. / *M*

Nơi nhận:

- Như trên;
- UBND tỉnh (b/c);
- Sở GTVT (ph/h);
- Các Ban QLDA: GT tỉnh, DD&CN tỉnh;
- Lưu: VT; ĐT, TD&GSDT (MD).



Nguyễn Đình Chông

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH BÌNH PHƯỚC**

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

Số: 2813 /UBND-TH

Bình Phước, ngày 15 tháng 8 năm 2023

V/v đề xuất các dự án giao thông đường bộ áp dụng cơ chế chính sách tháo gỡ khó khăn, vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Thực hiện Công văn số 6173/BKHĐT-TH ngày 02/8/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về việc báo cáo 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 tới đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ.

Sau khi nghiên cứu (Công văn số 2022/SKHĐT-ĐT ngày 14/8/2023 của Sở Kế hoạch và Đầu tư), Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Phước đề xuất các dự án giao thông đường bộ được áp dụng cơ chế chính sách đặc thù, để 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:

1. Dự án xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước)

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.

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%.

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.

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.

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 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.

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.

3. Đối với dự án Nâng cấp, mở rộng đường QL.14 đoạn Đồng Xoài - Chơn Thành

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.

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.

Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Phước báo cáo Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét./

Nơi nhận:

- Như trên;
- CT, PCT UBND tỉnh;
- Sở: KH&ĐT, GTVT;
- Ban QLDA ĐTXD tỉnh;
- LĐVP, Phòng: TH, KT;
- Lưu: VT, (298Bình).

**KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH**



Trần Tuyết Minh

Số: 2257 /UBND-KT

Tây Ninh, ngày 21 tháng 7 năm 2023

V/v 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.

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Ủy ban nhân dân tỉnh Tây Ninh nhận được Công văn số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về việc 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.

Qua rà soát, Ủy ban nhân dân tỉnh Tây Ninh đề xuất danh mục dự án có nhu cầu áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù để tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan như sau:

I. Thông tin về dự án: 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

1. Tên 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.

2. Hình thức đầu tư: theo phương thức đối tác công tư.

3. Cơ cấu nguồn vốn: vốn nhà nước tham gia và vốn nhà đầu tư thực hiện thông qua Hợp đồng BOT.

4. Địa điểm xây dựng: tỉnh Tây Ninh.

5. Thực trạng hoàn thiện thủ tục đầu tư dự án:

Dự án được Thủ tướng Chính phủ đồng ý giao Ủy ban nhân dân tỉnh Tây Ninh làm cơ quan có thẩm quyền triển khai thực hiện Dự án tại Văn bản số 346/TTg-CN ngày 15/4/2022.

Hiện nay, 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 và hồ sơ đề xuất đầu tư 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. Thời gian nộp hồ sơ đề xuất trước ngày 30/8/2023.

6. Dự kiến khởi công, hoàn thành: năm 2025-2027.

II. Khó khăn, vướng mắc và kiến nghị


Theo cơ cấu nguồn vốn dự án này dự kiến sẽ cân đối nguồn vốn ngân sách tỉnh Tây Ninh để tham gia hỗ trợ dự án, để đảm bảo tính khả thi của dự án.

Tuy nhiên, theo Khoản 4 và Khoản 9 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước quy định: (K4) "Nhiệm vụ chi thuộc ngân sách cấp nào do cấp ngân sách đó đảm bảo", (K9) "Không 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...".

Khoản 3 Điều 48 Luật Giao thông đường bộ quy định: "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..."

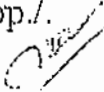
Từ cơ sở nêu trên, để đảm bảo đẩy nhanh tiến độ thẩm định, phê duyệt chủ trương đầu tư dự án, đảm bảo tính khả thi về mặt tài chính của dự án và đẩy nhanh tiến độ triển khai xây dựng, Ủy ban nhân dân tỉnh kiến nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư trình Chính phủ, Ủy ban Thường vụ Quốc hội ban hành nghị quyết cơ chế chính sách đặc thù cho 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: Cho sử dụng ngân sách địa phương hỗ trợ dự án (hỗ trợ chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ, tái định cư; có thể hỗ trợ xây dựng công trình tạm và hỗ trợ xây dựng công trình...).

Kính gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư tổng hợp./.

Nơi nhận: 

- Như trên;
- CT, các PCT UBND tỉnh;
- Sở: KH&ĐT, GTVT;
- LĐVP, P.KT;
- Lưu: VT, VP UBND tỉnh.

4


KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH



Dương Văn Thắng

BỘ KẾ HOẠCH VÀ ĐẦU TƯ

**CÔNG TY CỔ PHẦN
BT20 – CỬU LONG**

CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

→ P.T.H.T

Số: 74/BT20-KHKT

TP. Hồ Chí Minh, ngày 3 tháng 8 năm 2023

V/v rà soát, đề xuất các dự áp dụng cơ chế chính sách tháo gỡ khó khăn, vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan.

BỘ KẾ HOẠCH VÀ ĐẦU TƯ	
Số: 38869.....	ĐẾN
Ngày: 08.8.2023	Chuyên:
Số và ký hiệu HS:	

- Kính gửi:
- Bộ Kế hoạch và Đầu tư;
 - Bộ Giao thông vận tải;
 - Bộ Tài chính;
 - Ủy ban nhân dân tỉnh Lâm Đồng.

9/8 Kế hoạch chuyển vụ
 P.T.H.T Lý P
 H.L. H.

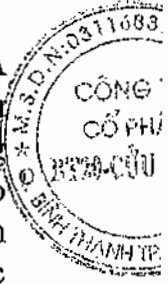
Công ty cổ phần BT20 – Cửu Long (Đại diện Nhà đầu tư Quốc lộ 20 theo hình thức BT) được biết của Bộ Kế hoạch và Đầu tư có văn bản số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 gửi các Bộ và địa phương về rà soát, đề xuất các dự án giao thông đường bộ áp dụng cơ chế chính sách tháo gỡ khó khăn, vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan.

Đối với Dự án khôi phục, cải tạo Quốc lộ 20 đoạn Km 0 ÷ Km123+105,17 trên địa phận tỉnh Đồng Nai và Lâm Đồng theo hình thức BT, Bộ GTVT đã đề xuất Dự án trong danh mục các dự án do Bộ GTVT quản lý và các dự án đang phối hợp với các địa phương thực hiện công tác chuẩn bị đầu tư kiến nghị được áp dụng cơ chế chính sách đặc thù.

Dự án trên thực hiện với nguồn vay ngân hàng nước ngoài (Bảo hiểm bởi MIGA – WB), trước khi phía nước ngoài thỏa thuận trên sử dụng nguồn vốn còn lại của Dự án (sau khi thực hiện xong Dự án chính), đã thỏa thuận với Việt Nam trong trường hợp vốn vay còn lại không đủ, ngân sách tỉnh Lâm Đồng bổ sung theo văn bản số 10/UBND-GT ngày 06/01/2015 của tỉnh Lâm Đồng, trên cơ sở đó Thủ tướng Chính phủ đã chấp thuận tại văn bản số 1009/TTg-KTN ngày 10/7/2015 với nguyên tắc trên.

Tuyến tránh TP. Bảo Lộc tỉnh Lâm Đồng, dùng thi công từ ngày 07/10/2020, tuyến đường đi qua vùng có lượng mưa cao nhất cả nước, đồng thời tuyến chưa hoàn chỉnh nhưng một số phương tiện vẫn tham gia vừa qua đã xảy ra tai nạn chết người. Đến nay tuyến xuống cấp nghiêm trọng, tháng 6/2023 vừa qua MIGA – WB đã kiểm tra công trình và kiến nghị Bộ GTVT và Bộ Tài chính cần sớm giải quyết vấn đề này, việc chậm hoàn tuyến dẫn đến các Tổ chức Tài chính Quốc tế đánh giá hạ mức độ tín nhiệm.

Vấn đề bổ sung vốn còn thiếu, Thường trực Hội đồng nhân dân tỉnh Lâm Đồng đã có văn bản số 408/HĐND ngày 22/10/2020 thống nhất chủ trương bổ phần vốn còn thiếu để hoàn thành tuyến tránh thành phố Bảo Lộc. Bộ GTVT đã trình Thủ tướng Chính phủ phương án tỉnh Lâm Đồng đầu tư phần kinh phí GPMB, Bộ GTVT đầu tư toàn bộ phần xây dựng, phần GPMB Bộ GTVT, hiện kinh phí Dự án đã chuyển tỉnh Lâm Đồng là 192,0 tỷ đồng, với kinh phí này đủ hoàn thành tuyến sớm đưa dự án vào khai thác, tránh lãng phí và không ảnh hưởng đến Nhà tài trợ nước ngoài.



Với tính cấp bách trên, Công ty cổ phần BT20 – Cửu Long kính đề nghị các cấp đưa dự án thuộc diện về tháo gỡ khó khăn vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan. (phụ lục kèm theo).

Kính đề nghị các Bộ và Ủy ban nhân dân tỉnh Lâm Đồng nghiên cứu, tổng hợp báo cáo cấp có thẩm quyền xem xét, quyết định ./.

Nơi nhận:

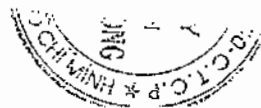
- Như trên;
- Vụ Kết cấu hạ tầng – Bộ KHĐT;
- Cục Quản lý nợ - Bộ Tài chính;
- Vụ KHĐT – Bộ GTVT;
- Cục Quản lý đường cao tốc- BGTVT;
- Sở GTVT tỉnh Lâm Đồng;
- Ban Quản lý dự án 7;
- Lưu: VT, KHKT.

CHỦ TỊCH
HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CÔNG TY
CỔ PHẦN
BT20-CỬU LONG

Đỗ Ngọc Dũng

PHỤ LỤC
DỰ ÁN ĐẦU TƯ KẾT CẤU HẠ TẦNG GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ CÓ NHU CẦU ÁP DỤNG CƠ CHẾ ĐẶC THÙ
(Kèm theo văn bản 74/BT20-KHKT ngày 03 tháng 8 năm 2023 của Công ty BT20 - Cửu Long)

STT	Tên dự án	Thông tin
I	Các dự án do Bộ GTVT quản lý	
1	Dự án đầu tư XDCT khôi phục cải tạo QL20 đoạn Km0+000 - Km123+105,17 trên địa phận hai tỉnh Đồng Nai và Lâm Đồng theo hình thức Hợp đồng BT	<p>1. Thông tin chung:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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 Dự án và ký Hợp đồng dự án với tổng số vốn 5.870 tỷ đồng (vốn chủ sở hữu: 601,5 tỷ đồng và vốn vay nước ngoài được Chính phủ bảo lãnh là 5.269 tỷ đồng), dự án đã thi công hoàn thành, đưa vào sử dụng từ tháng 4/2015. - Tuyến tránh thành phố Bảo Lộc dài 15,5 km là hạng mục được bổ sung vào Dự án và được Thủ tướng Chính phủ chấp thuận chủ trương đầu tư tại văn bản số 1009/TTg-KTN ngày 10/7/2015. Bộ GTVT phê duyệt bổ sung vào hợp đồng Dự án với tổng mức đầu tư khoảng 760 tỷ đồng. Nhà đầu tư triển khai xây dựng từ tháng 2/2017. “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” theo cam kết của tỉnh Lâm Đồng tại văn bản số 10/UBND-GT ngày 06/01/2015. Trên cơ sở đó phía Nước ngoài (MIGA – WB) chấp thuận sử dụng vốn còn lại để đầu tư hạng mục. <p>2. Khó khăn, vướng mắc:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trong quá trình thực hiện hạng mục bổ sung, kinh phí GPMB tăng và thủ tục hoàn thuế VAT: vướng mắc dự án không được hoàn thuế VAT theo phương án tài chính và Giấy chứng nhận đầu tư, dẫn đến thiếu kinh phí để hoàn thành tuyến tránh thành phố Bảo Lộc. Trên cơ sở kết quả làm việc với UBND tỉnh Lâm Đồng, Bộ GTVT đã xác định điểm dừng kỹ thuật, dừng thi công tuyến tránh từ ngày 07/10/2020. Để đảm bảo an toàn, Dự án chỉ khai thác, lưu thông chính tuyến trên QL20; tuyến tránh TP Bảo Lộc chưa đưa vào khai thác. Tuy nhiên tuyến chưa hoàn chỉnh nên đã xảy ra tai nạn chết người và do tuyến dừng đã lâu, trong vùng có lượng mưa lớn nên xuống cấp nghiêm trọng, nguy cơ gây lãng phí lớn. Phía MIGA – WB đã yêu cầu Việt Nam sớm giải quyết, để không bị hạ tín nhiệm Quốc gia. - Để tiếp tục đầu tư hoàn thành tuyến tránh thành phố Bảo Lộc, Bộ GTVT đã báo cáo, Thủ tướng Chính phủ, Phó Thủ tướng Lê Minh Khái đã chủ trì họp và kết luận chỉ đạo, Bộ Tài chính đã có văn bản hướng dẫn về thuế VAT ngày 19/5/2023; Bộ GTVT đang rà soát lại chi phí, phương án tài chính dự án, cân đối nguồn kinh phí để báo cáo, đề xuất Thủ tướng Chính



phù. Về phương án sử dụng nguồn vốn UBND tỉnh Lâm Đồng đầu tư phần GPMB, Bộ GTVT đầu tư phần xây dựng, tuy nhiên dự án gặp vướng mắc chưa thể thực hiện do vướng quy định của Luật Ngân sách.

3. Cơ chế chính sách đặc thù đề xuất được áp dụng (Dự án cam kết với nước ngoài):

- Để sớm hoàn thành đồng bộ dự án, bảo đảm an toàn giao thông, phát huy hiệu quả đầu tư dự án và thực hiện cam kết với phía nước ngoài, đề nghị giao UBND tỉnh Lâm Đồng làm cơ quan chủ đầu tư phần GPMB bằng nguồn vốn ngân sách địa phương, phần vốn Bộ GTVT đầu tư phần xây dựng.

Các văn bản

**đề xuất áp dụng chính sách 3
Về các dự án giao thông đường bộ qua
nhiều địa phương**

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH LAI CHÂU**

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

Số: 2600 /UBND-KTN
V/v 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

Lai Châu, ngày 11 tháng 7 năm 2023

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Thực hiện Công văn số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư 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. Sau khi rà soát Ủy ban nhân dân tỉnh Lai Châu báo cáo như sau:

Hiện tại tỉnh Lai Châu có 01 dự án thuộc trường hợp dự án giao thông đường bộ đi qua nhiều địa phương đề xuất áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù để tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan, cụ thể:

1. Thông tin dự án:

- Tên dự án: Hàm đường bộ qua đèo Hoàng Liên kết nối thị xã Sa Pa, tỉnh Lào Cai với huyện Tam Đường, tỉnh Lai Châu.

- Hình thức đầu tư: Đầu tư công.

- Tổng mức đầu tư dự kiến: 3.300 tỷ đồng, trong đó:

+ Ngân sách Trung ương dự kiến: 2.500 tỷ đồng.

+ Ngân sách tỉnh Lai Châu dự kiến: 710 tỷ đồng.

+ Nguồn vốn khác dự kiến: 90 tỷ đồng (*Tỉnh Lào Cai bố trí ngân sách thực hiện công tác bồi thường, giải phóng mặt bằng và tái định cư phần diện tích thuộc địa phận tỉnh Lào Cai theo Công văn số 1281/VPCP-CN ngày 01/3/2023 của Văn phòng Chính phủ*).

- Địa điểm xây dựng: Huyện Tam Đường, tỉnh Lai Châu và thị xã Sa Pa, tỉnh Lào Cai.

- Thời gian thực hiện dự án: Năm 2023-2026.

Đến nay, 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.

2. Khó khăn, vướng mắc:

Các khó khăn, vướng mắc liên quan đến thẩm quyền phê duyệt chủ trương đầu tư dự án, việc bố trí ngân sách tỉnh Lào Cai để thực hiện công tác đền bù, GPMB phần diện tích thuộc địa phận tỉnh Lào Cai cơ bản đã được Thủ tướng Chính phủ, Văn phòng Chính phủ tháo gỡ (Công văn số 327/TTg-CN ngày 13/4/2022 của Thủ tướng Chính phủ; Công văn số 1281/VPCP-CN ngày 01/3/2023 của Văn phòng Chính phủ). Tuy nhiên, các văn bản tháo gỡ khó khăn, vướng mắc của Chính phủ chỉ mang tính cá biệt, áp dụng cho 01 dự án cụ thể, chưa thống nhất, đồng bộ trong cả nước, tính pháp lý chưa đảm bảo. Mặt khác, việc triển khai hoàn thiện các thủ tục đầu tư sẽ bị kéo dài, ảnh hưởng đến tiến độ đầu tư của dự án.

3. Sự cần thiết áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù

Việc xây dựng và áp dụng một số cơ chế, chính sách đặc thù nhằm tháo gỡ một số vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan đến đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ sẽ tạo điều kiện thuận lợi để đẩy nhanh tiến độ triển khai thực hiện dự án; tạo hành lang pháp lý cho các địa phương triển khai thực hiện các dự án giao thông đảm bảo theo đúng quy định của pháp luật; tạo động lực thúc đẩy phát triển kinh tế, xã hội của các địa phương.

4. Cam kết bố trí phần vốn ngân sách địa phương thực hiện dự án

UBND tỉnh Lai Châu cam kết bố trí đủ phần vốn ngân sách tỉnh (710 tỷ đồng) và quyết liệt chỉ đạo các cơ quan liên quan thực hiện hoàn thành dự án theo đúng tiến độ đã được HĐND tỉnh phê duyệt chủ trương đầu tư dự án tại Nghị quyết số 07/NQ-HĐND ngày 09/3/2023. Hiện nay, UBND tỉnh đã trình HĐND tỉnh Lai Châu bổ sung dự án vào kế hoạch trung hạn nguồn ngân sách địa phương giai đoạn 2021-2025, dự kiến sẽ thông qua tại kỳ họp thứ mười sáu HĐND tỉnh khóa XV. Đồng thời, UBND tỉnh Lai Châu sẽ phối hợp với UBND tỉnh Lào Cai để thực hiện các thủ tục pháp lý liên quan đến công tác đền bù, giải phóng mặt bằng phần diện tích thuộc địa phận tỉnh Lào Cai.

5. Đề xuất, kiến nghị

Để đẩy nhanh tiến độ chuẩn bị các thủ tục đầu tư dự án: Hàm đường bộ qua đèo Hoàng Liên kết nối thị xã Sa Pa, tỉnh Lào Cai với huyện Tam Đường, tỉnh Lai Châu, Ủy ban nhân dân tỉnh Lai Châu kiến nghị:

- Ủy quyền cho Ủy ban nhân dân tỉnh Lai Châu và tỉnh Lào Cai thực hiện thủ tục chấp thuận cho phép chuyển mục đích sử dụng đất trồng lúa, đất rừng phòng hộ, đất rừng đặc dụng (nếu có) theo quy định tại khoản 1 Điều 58 của Luật Đất đai.

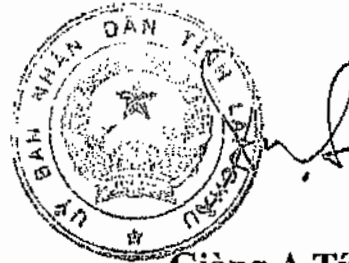
- Cho phép UBND tỉnh Lai Châu được áp dụng cơ chế đặc thù trong khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường phục vụ thi công dự án như các dự án đường cao tốc được áp dụng cơ chế đặc thù khai thác khoáng sản theo quy định tại Nghị quyết số 133/NQ-CP ngày 19/10/2021 của Chính phủ.

Ủy ban nhân dân tỉnh Lai Châu kính gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét, tổng hợp./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Văn phòng Chính phủ (B/c);
- Lãnh đạo UBND tỉnh: U;
- Các Sở: Kế hoạch và Đầu tư, Tài chính, Giao thông vận tải, NN&PTNT, Tài nguyên và Môi trường;
- V1, V5;
- Lưu: VT, Kt1, Kt2.

TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH



Giàng A Tính

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH LÀO CAI**

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

Số: 3635 /UBND-XD
V/v rà soát, đề xuất dự án giao
thông đường bộ áp dụng chính
sách tháo gỡ vướng mắc quy
định tại một số Luật liên quan.

Lào Cai, ngày 27 tháng 07 năm 2023

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Thực hiện Văn bản số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về việc rà soát, đề xuất dự án giao thông đường bộ áp dụng chính sách tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan. Sau khi tiến hành rà soát, UBND tỉnh Lào Cai có ý kiến đề xuất như sau:

1. Các dự án có nhu cầu áp dụng các cơ chế, chính sách đặc thù trong 03 năm để tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan tới đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ nhằm đẩy nhanh tiến độ triển khai:

1.1. Dự án giao thông đường bộ được đầu tư theo hình thức đối tác công tư để nghị áp dụng tỷ lệ vốn nhà nước tham gia vào dự án không bao gồm chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng: Không.

1.2. Dự án quốc lộ, cao tốc đi qua các địa phương đề nghị giao UBND cấp tỉnh làm cơ quan chủ quản và được phép cân đối, sử dụng nguồn vốn đầu tư từ ngân sách địa phương để thực hiện dự án: 01 dự án, cụ thể:

- Tên 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*).

- Nguyên nhân đề xuất: 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, các đoạn tuyến của Đường tỉnh 153 và Đường tỉnh 159, tỉnh Lào Cai hiện hữu nêu trên được quy hoạch thành tuyến Quốc lộ 4E kéo dài. Theo định hướng đầu tư của quy hoạch, 2 tuyến đường của địa phương đã cơ bản đáp ứng yêu cầu để được nâng cấp lên quốc lộ. Theo đó, quy định của Luật Ngân sách nhà nước và Luật Giao thông đường bộ, sau khi được điều chỉnh thành tuyến Quốc lộ 4E, việc tổ chức nâng cấp, cải tạo các tuyến tỉnh lộ nêu trên thuộc trách nhiệm đầu tư của Trung ương. Tuy nhiên, 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. Trong khi nguồn lực của Trung ương chưa thể bố trí hết cho việc đầu tư các tuyến quốc lộ trên toàn quốc, để nhanh chóng đáp ứng yêu

cầu phát triển của địa phương, cần để tỉnh Lào Cai chủ động đầu tư nâng cấp, mở rộng các tuyến đường nêu trên bằng nguồn ngân sách địa phương.

- **Cam kết của địa phương:** Trường hợp Tỉnh lộ 153 (đoạn Bắc Ngâm - Bắc Hà) và Tỉnh lộ 159 (đoạn Bắc Hà - Lùng Phình), tỉnh Lào Cai được nâng cấp lên quốc lộ. 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.

1.3. *Dự án giao thông đường bộ qua nhiều địa phương đề nghị giao UBND cấp tỉnh của một trong các địa phương làm cơ quan chủ quản thực hiện dự án và cho phép sử dụng ngân sách của địa phương này hỗ trợ cho địa phương khác để thực hiện dự án: 01 dự án, cụ thể:*

- **Tên dự án:** Hàm đường bộ qua đèo Hoàng Liên kết nối thị xã Sa Pa, tỉnh Lào Cai với huyện Tam Đường, tỉnh Lai Châu.

- **Nguyên nhân đề xuất:** Trên địa bàn tỉnh Lào Cai có dự án Hàm đường bộ qua đèo Hoàng Liên kết nối thị xã Sa Pa, tỉnh Lào Cai với huyện Tam Đường, tỉnh Lai Châu. Dự án đã được Quốc hội thông qua kế hoạch đầu tư công giai đoạn 2021-2025 cho tỉnh Lai Châu tại Nghị quyết số 29/2021/QH15 ngày 28/7/2021; được Thủ tướng Chính phủ đồng ý về nguyên tắc UBND tỉnh Lai Châu là cơ quan chủ quản dự án tại Văn bản số 327/TTg-CN ngày 13/4/2022; đồng thời đã được HĐND tỉnh Lai Châu quyết định chủ trương đầu tư dự án tại Nghị quyết số 07/NQ-HĐND ngày 09/3/2023 với tổng mức đầu tư 3.300 tỷ đồng, trong đó dự án được phân chia thành 02 dự án độc lập:

- *Dự án 1: Hàm đường bộ qua đèo Hoàng Liên kết nối thị xã Sa Pa, tỉnh Lào Cai với huyện Tam Đường, tỉnh Lai Châu với tổng mức đầu tư 3.210 tỷ đồng. Dự án 1 do Chủ tịch UBND tỉnh Lai Châu quyết định đầu tư, sử dụng vốn Ngân sách Trung ương (2.500 tỷ đồng) và Ngân sách tỉnh Lai Châu (710 tỷ đồng).*

- *Dự án 2: Công tác bồi thường GPMB và tái định cư phần diện tích thuộc địa phận tỉnh Lào Cai. Dự án 2 do tỉnh Lào Cai tổ chức triển khai thực hiện với kinh phí thực hiện 90 tỷ đồng (dự kiến sử dụng vốn Ngân sách tỉnh Lào Cai).*

Đây là dự án đi qua ranh giới địa bàn 2 tỉnh Lai Châu - Lào Cai. Tuy nhiên, theo quy định của Luật Ngân sách nhà nước; Luật Tổ chức chính quyền địa phương, không cho phép sử dụng ngân sách của địa phương này để chi cho nhiệm vụ của địa phương khác, 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. Đến nay dự án chưa chính thức được Trung ương cho phép tỉnh Lào Cai bố trí vốn để thực hiện dự án.

Trường hợp nếu để mỗi địa phương đầu tư một phần dự án riêng biệt sẽ không tạo sự đồng bộ do các yếu tố hạn chế đặc thù của từng địa phương về nguồn lực đầu tư; mục tiêu đầu tư... Do vậy, dự án cần được áp dụng cơ chế đặc thù trong đó cho

phép tỉnh Lào Cai được bố trí ngân sách địa phương (90 tỷ đồng) để thực hiện dự án 2 của dự án.

- **Cam kết của địa phương:** Trường hợp được Trung ương cho phép bố trí vốn để cùng tỉnh Lai Châu thực hiện dự án, tỉnh Lào Cai cam kết bố trí đủ vốn cho dự án để tiến hành giải phóng mặt bằng phần diện tích công trình thực hiện trên địa bàn tỉnh Lào Cai.

2. Đánh giá tác động và hiệu quả dự án mang lại khi áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù:

Việc áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù trong xây dựng công trình giao thông nhằm tạo sự chủ động cho các địa phương, giảm bớt gánh nặng cho Ngân sách Trung ương, phục vụ tốt nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội của địa phương.

3. Một số kiến nghị bổ sung khác:

Hiện nay trên địa bàn tỉnh Lào Cai đang được Bộ Giao thông vận tải triển khai thực hiện dự án “Kết nối giao thông các tỉnh miền núi phía Bắc” do ADB và Chính phủ Úc tài trợ. Dự án được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt chủ trương đầu tư tại Quyết định số 949/QĐ-TTg ngày 01/8/2018. Trong phạm vi thực hiện dự án tại tỉnh Lào Cai (thuộc Tuyến 1: Xây dựng tuyến nối Lai Châu với cao tốc Nội Bài - Lào Cai), phải thực hiện thu hồi, chuyển đổi 32,46ha rừng, trong đó có 22,46ha rừng tự nhiên; 2,7ha rừng đặc dụng.

Khoản 2 Điều 14 Luật Lâm nghiệp quy định: “*Không chuyển mục đích sử dụng rừng tự nhiên sang mục đích khác, trừ dự án quan trọng quốc gia; dự án phục vụ quốc phòng, an ninh quốc gia; dự án cấp thiết khác được Chính phủ phê duyệt*”.

Khoản 2 Điều 20 Luật Lâm nghiệp quy định: “*Thủ tướng Chính phủ quyết định chủ trương chuyển mục đích sử dụng rừng đặc dụng dưới 50 ha*”.

Khoản 5 Điều 41a Nghị định số 156/2018/NĐ-CP (được sửa đổi, bổ sung tại Nghị định số 83/2020/NĐ-CP ngày 15/7/2020) quy định: “*Chính phủ phân công Thủ tướng Chính phủ quyết định chủ trương chuyển mục đích sử dụng rừng tự nhiên đối với dự án phục vụ quốc phòng, an ninh quốc gia; dự án cấp thiết khác quy định tại khoản 2 Điều 14 Luật Lâm nghiệp, trừ dự án thuộc thẩm quyền của Quốc hội*”.

Theo đó, từ đầu năm 2022 đến nay, UBND tỉnh Lào Cai đã có rất nhiều văn bản giải trình báo cáo Bộ Nông nghiệp và PTNT để Bộ Nông nghiệp và PTNT xem xét, trình Thủ tướng Chính phủ quyết định chủ trương chuyển mục đích sử dụng rừng tự nhiên, rừng đặc dụng phục vụ giải phóng mặt bằng dự án. Tuy nhiên, cho đến nay vẫn chưa được Thủ tướng Chính phủ quyết định, qua đó làm chậm tiến độ giải phóng mặt bằng dự án, gây ảnh hưởng đến tiến độ thi công.

Ngoài dự án “Kết nối giao thông các tỉnh miền núi phía Bắc” do ADB và Chính phủ Úc tài trợ nêu trên, trên địa bàn tỉnh Lào Cai còn có rất nhiều dự án giao thông đang đầu tư hoặc dự kiến đầu tư cần thu hồi, chuyển đổi mục đích sử dụng rừng đặc dụng, rừng tự nhiên do các tuyến đường giao thông hiện hữu trên địa bàn tỉnh cơ bản

có quy mô nền đường nhỏ, bán kính đường cong nhỏ, không đáp ứng yêu cầu sử dụng. Để phục vụ phát triển kinh tế - xã hội địa phương, cần phải tiến hành đầu tư nâng cấp mở rộng nền đường, nâng chỉnh tuyến đảm bảo theo tiêu chuẩn cấp đường theo quy hoạch. Trong khi việc chuyển đổi mục đích sử dụng rừng đặc dụng, rừng tự nhiên theo quy định của Luật Lâm nghiệp thuộc thẩm quyền của Thủ tướng Chính phủ. Theo đó, việc tổ chức triển khai các dự án là rất khó khăn, gây ảnh hưởng rất lớn đến hoạt động đầu tư giao thông, làm giảm tốc độ tăng trưởng kinh tế của địa phương.

Từ các nguyên nhân nêu trên, UBND tỉnh Lào Cai kiến nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét, giao Bộ Nông nghiệp và PTNN nghiên cứu, sửa đổi các quy định của pháp luật về quản lý, bảo vệ rừng theo hướng như sau:

- **Đối với các dự án đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt chủ trương đầu tư:** Giao UBND cấp tỉnh quyết định thu hồi, chuyển đổi rừng đặc dụng, rừng tự nhiên trong phạm vi thực hiện dự án đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

- **Đối với các dự án do HĐND các cấp phê duyệt chủ trương đầu tư theo quy định của Luật Đầu tư công; dự án do UBND cấp tỉnh chấp thuận chủ trương đầu tư theo quy định của Luật Đầu tư:** Đề nghị cho phép UBND cấp tỉnh được quyết định thu hồi, chuyển đổi rừng theo hạn mức như sau: (1) Chuyển đổi mục đích sử dụng rừng đặc dụng dưới 10ha; (2) Chuyển đổi mục đích sử dụng rừng tự nhiên dưới 10ha.

Trên đây là ý kiến đề xuất của UBND tỉnh Lào Cai, đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư tổng hợp./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- TT. UBND tỉnh;
- Các sở: KH&ĐT, TC, GTVTXD;
- CVP;
- Lưu VT, XD2.

TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
KT. CHỦ TỊCH
BỘ CHỦ TỊCH



Nguyễn Trọng Hải

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH BẮC KẠN**

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

Số: 4504/UBND-GTCNXD
V/v 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

Bắc Kạn, ngày 14 tháng 7 năm 2023

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Thực hiện Văn bản số 4825/BKHĐT-TH ngày 12/6/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư 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; sau khi rà soát, UBND tỉnh Bắc Kạn đề xuất dự án Xây dựng tuyến đường thành phố Bắc Kạn - Hồ Ba Bể kết nối sang Na Hang, Tuyên Quang (gọi tắt là Dự án) được áp dụng các cơ chế, chính sách đặc thù trong 03 năm để tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan tới đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ nhằm đẩy nhanh tiến độ triển khai, cụ thể như sau:

1. Thông tin dự án

- Tên dự án: Xây dựng tuyến đường thành phố Bắc Kạn - Hồ Ba Bể kết nối sang Na Hang, Tuyên Quang.

- Hình thức đầu tư: Đầu tư xây dựng mới, sử dụng vốn đầu tư công Ngân sách Nhà nước.

- Tổng mức đầu tư Dự án: 3.837,809 tỷ đồng.

- Cơ cấu nguồn vốn:

+ Nguồn vốn cân đối ngân sách tỉnh Bắc Kạn: 277,809 tỷ đồng;

+ Nguồn vốn ngân sách trung ương: 3.560 tỷ đồng.

- Địa điểm xây dựng: Thành phố Bắc Kạn, các huyện: Bạch Thông, Chợ Đồn, Ba Bể, tỉnh Bắc Kạn; huyện Na Hang, tỉnh Tuyên Quang.

- Tiến độ dự án: Dự án Xây dựng tuyến đường thành phố Bắc Kạn - hồ Ba Bể kết nối sang Na Hang, Tuyên Quang được Hội đồng nhân dân tỉnh quyết định chủ trương đầu tư tại Nghị quyết số 38/NQ-HĐND ngày 07/12/2019; điều chỉnh chủ trương đầu tư tại các Nghị quyết: số 24/NQ-HĐND ngày 17/7/2020, số 33/NQ-HĐND ngày 29/8/2022 và số 23/NQ-HĐND ngày 26/4/2023 với tổng mức đầu tư là 3.837,809 tỷ đồng, chiều dài tuyến đường khoảng 76,5km.

Dự án được Chủ tịch UBND tỉnh Bắc Kạn quyết định đầu tư tại Quyết định số 1854/QĐ-UBND ngày 14/10/2020 với chiều dài 39km thực hiện trên địa bàn tỉnh Bắc Kạn. Hiện tại, đoạn tuyến Km0+00 - Km37+00 đã khởi công từ tháng 4 năm 2022 và đang triển khai thi công đạt khoảng 50% khối lượng, dự kiến hoàn thành đoạn tuyến này trong năm 2024.

Đối với đoạn tuyến Km37-Km39 và đoạn kết nối sang huyện Na Hang,

tỉnh Tuyên Quang chiều dài khoảng 37,5km (trong đó, khoảng 29,8km thuộc địa phận tỉnh Bắc Kạn, khoảng 7,7km thực hiện trên địa bàn tỉnh Tuyên Quang): Chủ đầu tư đã lập xong hồ sơ điều chỉnh Dự án, hiện nay, Bộ Giao thông Vận tải đang tổ chức thẩm định theo quy định. Dự kiến thời gian khởi công đoạn kết nối sang huyện Na Hang, tỉnh Tuyên Quang trong Quý IV năm 2023 và hoàn thành trong năm 2025.

2. Khó khăn, vướng mắc của Dự án cần được áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù

Dự án Xây dựng tuyến đường thành phố Bắc Kạn - Hồ Ba Bể kết nối sang Na Hang, Tuyên Quang đã được Thủ tướng Chính phủ giao UBND tỉnh Bắc Kạn là cơ quan chủ quản thực hiện dự án trên địa bàn hai tỉnh Bắc Kạn và Tuyên Quang tại Văn bản số 756/TTg-CN ngày 26/8/2022. UBND 02 tỉnh đã chủ động phối hợp triển khai thực hiện Dự án theo quy định. Tuy nhiên, trong quá trình thực hiện đoạn tuyến thuộc địa phận tỉnh Tuyên Quang gặp phải vướng mắc về việc bố trí vốn để thực hiện công tác giải phóng mặt bằng, cụ thể như sau:

Theo Quyết định số 1535/QĐ-TTg ngày 15/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ về việc giao kế hoạch đầu tư công trung hạn vốn ngân sách nhà nước giai đoạn 2021-2025 thì đối với các dự án có tính kết nối, liên vùng phải bố trí ngân sách địa phương và các nguồn vốn hợp pháp khác để thực hiện nhiệm vụ đền bù, giải phóng mặt bằng. Tỉnh Bắc Kạn đã bố trí 277,809 tỷ đồng vốn cân đối ngân sách tỉnh để thực hiện công tác giải phóng mặt bằng đoạn tuyến thuộc địa phận tỉnh Bắc Kạn của Dự án.

Theo Khoản 9 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước năm 2015 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...”*. Đối với đoạn tuyến thuộc địa phận tỉnh Tuyên Quang, tỉnh Bắc Kạn không thể bố trí nguồn vốn ngân sách địa phương của tỉnh để chi cho công tác giải phóng mặt bằng đoạn tuyến này. Mặt khác, tỉnh Tuyên Quang cũng không thể bố trí nguồn vốn để thực hiện Dự án do tỉnh Bắc Kạn quyết định chủ trương đầu tư. Trong quá trình triển khai Dự án, UBND hai tỉnh Bắc Kạn và Tuyên Quang đã thường xuyên phối hợp, tổ chức làm việc để trao đổi, họp bàn nhưng đến nay chưa có cơ sở để thống nhất phương án bố trí vốn thực hiện công tác đền bù, giải phóng mặt bằng đoạn tuyến thuộc địa phận tỉnh Tuyên Quang do vướng mắc các quy định nêu trên.

3. Sự cần thiết áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù và tác động, hiệu quả dự án mang lại khi áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù.

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. Luật Ngân sách Nhà nước quy định không được sử dụng ngân sách địa phương này để chi cho địa phương khác. Quyết định giao kế

hoạch đầu tư công trung hạn vốn ngân sách nhà nước giai đoạn 2021-2025 của Thủ tướng Chính phủ quy định đối với các dự án có tính kết nối, liên vùng phải bố trí ngân sách địa phương và các nguồn vốn hợp pháp khác để thực hiện nhiệm vụ đền bù, giải phóng mặt bằng.

Do đó, để tháo gỡ kịp thời vướng mắc thực tế xảy ra tại dự án Xây dựng tuyến đường thành phố Bắc Kạn - Hồ Ba Bể kết nối sang Na Hang, Tuyên Quang, việc áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù cho phép Hội đồng nhân dân tỉnh Bắc Kạn và tỉnh Tuyên Quang thống nhất sử dụng ngân sách địa phương này hỗ trợ địa phương khác để thực hiện Dự án là hết sức cần thiết. Cơ chế, chính sách đặc thù trên sẽ tháo gỡ điểm nghẽn thực tế trong quá trình tổ chức thực hiện dự án đầu tư liên kết vùng, tạo sự linh hoạt trong điều hành ngân sách 02 tỉnh, phát huy tối đa hiệu quả sử dụng vốn. Tỉnh Bắc Kạn và tỉnh Tuyên Quang có cơ sở để thống nhất phương án bố trí vốn thực hiện công tác đền bù, giải phóng mặt bằng đoạn tuyến thuộc địa phận tỉnh Tuyên Quang, đẩy nhanh tiến độ hoàn thành Dự án, tiến độ giải ngân số vốn đầu tư công đã được Thủ tướng Chính phủ giao, góp phần phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo quốc phòng an ninh của 02 địa phương.

4. Các vướng mắc và đề xuất, kiến nghị khác

4.1. Về việc chuyển mục đích sử dụng đất trồng lúa, đất rừng phòng hộ, đất rừng đặc dụng.

Sau khi HĐND tỉnh phê duyệt chủ trương đầu tư và Chủ tịch UBND tỉnh phê duyệt báo cáo nghiên cứu khả thi đầu tư xây dựng tuyến đường thành phố Bắc Kạn - Hồ Ba Bể, HĐND tỉnh Bắc Kạn đã thông qua Nghị quyết về danh mục dự án cần thu hồi đất, chuyển mục đích sử dụng đất trồng lúa, đất rừng phòng hộ, đất rừng đặc dụng tại các Nghị quyết: Số 15/NQ-HĐND ngày 05/5/2020, số 58/NQ-HĐND ngày 10/12/2020, số 71/NQ-HĐND ngày 06/8/2021, số 85/NQ-HĐND ngày 15/9/2021, số 12/NQ-HĐND ngày 27/4/2022, với tổng diện tích cần thu hồi đất là 1.932.763,9m², trong đó đất trồng lúa là 95.000,0m². Đồng thời, UBND tỉnh Bắc Kạn đã ban hành các quyết định giao đất, để làm cơ sở cho Chủ đầu tư tổ chức thi công dự án theo tiến độ.

Trên cơ sở được Thủ tướng Chính phủ giao làm cơ quan chủ quản Dự án và Trung ương bổ sung thêm nguồn vốn, tỉnh Bắc Kạn đã thực hiện điều chỉnh Dự án trong đó bổ sung thêm đoạn kết nối sang huyện Na Hang, tỉnh Tuyên Quang thì tổng diện tích đất cần thu hồi và tổng diện tích đất trồng lúa phải chuyển mục đích sử dụng của toàn dự án sẽ vượt 10 ha (thuộc thẩm quyền quyết định của Thủ tướng Chính phủ) theo quy định của Điều 58 Luật Đất đai năm 2013. Tuy nhiên phát sinh vướng mắc do đoạn tuyến thành phố Bắc Kạn-hồ Ba Bể (giai đoạn 1) đã thực hiện xong công tác bồi thường, GPMB và giao đất để thực hiện thi công. Việc lập hồ sơ chuyển mục đích sử dụng đất trồng lúa do Thủ tướng Chính phủ chấp thuận sẽ không còn hiện trạng và không có căn cứ để lập hồ sơ theo quy định tại khoản 2, Điều 8, Thông tư số 09/2021/TT-BTNMT ngày 30/6/2021 của Bộ Tài nguyên và Môi trường về sửa đổi, bổ sung một số điều của các thông tư quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành Luật Đất đai.

UBND tỉnh Bắc Kạn đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư báo cáo cấp có thẩm quyền cho phép thực hiện riêng nội dung chuyển mục đích sử dụng đất trồng lúa, đất rừng phòng hộ, đất rừng đặc dụng đối với đoạn Ba Bể kết nối sang Na Hang, tỉnh Tuyên Quang (không gộp dự án đối với những phần diện tích đã thông qua và đã tổ chức thực hiện xong). Đồng thời, tách riêng diện tích đất, diện tích rừng của đoạn tuyến thuộc địa phận tỉnh Tuyên Quang để HĐND tỉnh Tuyên Quang chấp thuận chủ trương chuyển đổi mục đích sử dụng đất, chuyển mục đích sử dụng rừng sang mục đích khác nếu diện tích đất, rừng của đoạn tuyến thuộc tỉnh Tuyên Quang không vượt thẩm quyền của HĐND tỉnh.

4.2. Về khung chính sách bồi thường, hỗ trợ, tái định cư khi Nhà nước thu hồi đất.

- Tại khoản 1 Điều 87 Luật Đất đai năm 2013 quy định:

“Bồi thường, hỗ trợ, tái định cư đối với các trường hợp đặc biệt

1. Đối với dự án đầu tư do Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư, Thủ tướng Chính phủ chấp thuận chủ trương đầu tư mà phải di chuyển cả cộng đồng dân cư, làm ảnh hưởng đến toàn bộ đời sống, kinh tế - xã hội, truyền thống văn hóa của cộng đồng, các dự án thu hồi đất liên quan đến nhiều tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương thì Thủ tướng Chính phủ quyết định khung chính sách bồi thường, hỗ trợ, tái định cư.”

- Tại Điều 17 Nghị định số 47/2014/NĐ-CP ngày 15/5/2014 của Chính phủ (được sửa đổi, bổ sung tại Nghị định số 06/2020/NĐ-CP ngày 3/1/2020 của Chính phủ) quy định:

“Điều 17. Bồi thường, hỗ trợ, tái định cư khi Nhà nước thu hồi đất để thực hiện dự án đầu tư do Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư, Thủ tướng Chính phủ chấp thuận chủ trương đầu tư; dự án thu hồi đất liên quan đến nhiều tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương

Việc bồi thường, hỗ trợ, tái định cư khi Nhà nước thu hồi đất để thực hiện dự án đầu tư do Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư, Thủ tướng Chính phủ chấp thuận chủ trương đầu tư mà phải di chuyển cả cộng đồng dân cư, làm ảnh hưởng đến toàn bộ đời sống, kinh tế - xã hội, truyền thống văn hóa của cộng đồng; dự án thu hồi đất liên quan đến nhiều tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương thực hiện như sau:

1. Bộ, ngành có dự án đầu tư có trách nhiệm chủ trì, phối hợp với Ủy ban nhân dân cấp tỉnh nơi có đất thu hồi xây dựng khung chính sách bồi thường, hỗ trợ, tái định cư trình Thủ tướng Chính phủ xem xét quyết định và phải bảo đảm kinh phí cho việc bồi thường, hỗ trợ, tái định cư theo quy định.

Khung chính sách bồi thường, hỗ trợ, tái định cư bao gồm những nội dung chủ yếu sau đây:

a) Diện tích từng loại đất dự kiến thu hồi;

b) Số tổ chức, hộ gia đình, cá nhân sử dụng đất trong khu vực dự kiến thu hồi đất;

c) Dự kiến mức bồi thường, hỗ trợ đối với từng loại đối tượng thu hồi đất; dự kiến giá đất bồi thường đối với từng loại đất, từng loại vị trí;

d) Phương án bố trí tái định cư (dự kiến số hộ tái định cư, địa điểm, hình thức tái định cư);

đ) Dự kiến tổng số tiền bồi thường, hỗ trợ, tái định cư và nguồn vốn để thực hiện;

e) Dự kiến tiến độ thực hiện phương án bồi thường, hỗ trợ, tái định cư;

g) Dự kiến thời gian và kế hoạch di chuyển, bàn giao mặt bằng.

Khung chính sách bồi thường, hỗ trợ, tái định cư phải thể hiện các nội dung nêu trên cho toàn bộ dự án và chi tiết đến từng địa phương (nếu có). Trường hợp thu hồi đất thực hiện dự án đầu tư mà phải xây dựng khu tái định cư tập trung thì trong các nội dung quy định tại Khoản này phải bao gồm cả khu vực thu hồi đất để xây dựng khu tái định cư tập trung đó.

2. Bộ Tài nguyên và Môi trường chủ trì, phối hợp với các cơ quan, tổ chức có liên quan tổ chức thẩm tra khung chính sách bồi thường, hỗ trợ, tái định cư trước khi trình Thủ tướng Chính phủ quyết định.

3. Căn cứ vào khung chính sách bồi thường, hỗ trợ, tái định cư đã được Thủ tướng Chính phủ quyết định, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức lập, thẩm định và phê duyệt phương án bồi thường, hỗ trợ, tái định cư đối với dự án thực hiện tại địa phương sau khi đã có ý kiến chấp thuận bằng văn bản của Bộ, ngành có dự án đầu tư; tổ chức thực hiện và quyết toán kinh phí bồi thường, hỗ trợ, tái định cư với Bộ, ngành có dự án đầu tư”.

Dự án Xây dựng tuyến đường thành phố Bắc Kạn - Hồ Ba Bể kết nối sang Na Hang, Tuyên Quang được thực hiện trên địa bàn 02 tỉnh nhưng không phải dự án do Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư, Thủ tướng Chính phủ chấp thuận chủ trương đầu tư, đồng thời dự án cũng không phải do Bộ, ngành làm chủ đầu tư mà dự án do HĐND tỉnh quyết định chủ trương đầu tư và giao cho Ban Quản lý dự án đầu tư xây dựng công trình giao thông tỉnh là chủ đầu tư thì việc phải áp dụng theo quy định về việc lập, thẩm tra, phê duyệt Khung chính sách bồi thường, hỗ trợ, tái định cư được quy định cụ thể tại khoản 1 Điều 87 của Luật Đất đai năm 2013 và Điều 17 Nghị định số 47/2014/NĐ-CP ngày 15/5/2014 của Chính phủ (được sửa đổi, bổ sung tại Nghị định số 06/2020/NĐ-CP ngày 3/1/2020 của Chính phủ) sẽ không phù hợp.

UBND tỉnh Bắc Kạn đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư báo cáo Thủ tướng Chính phủ ủy quyền cho tỉnh Bắc Kạn (cơ quan chủ quản của dự án) và tỉnh Tuyên Quang thành lập hội đồng, tổ chức lập, phê duyệt khung chính sách bồi thường, hỗ trợ, tái định cư của dự án cho riêng đoạn tuyến từ hồ Ba Bể kết nối sang Na Hang, Tuyên Quang (không thực hiện đối với đoạn tuyến Km0 - Km37 do đã triển khai thực hiện xong) để làm cơ sở thực hiện các bước tiếp theo.

Tỉnh Bắc Kạn cam kết sẽ quyết liệt chỉ đạo và chủ động phối hợp với UBND tỉnh Tuyên Quang có kế hoạch, biện pháp hoàn thành Dự án theo đúng

tiên độ, mục tiêu khi được cấp có thẩm quyền cho phép áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù nêu trên để thực hiện dự án Xây dựng tuyến đường thành phố Bắc Kạn - Hồ Ba Bể kết nối sang Na Hang, Tuyên Quang.

Với nội dung trên, UBND tỉnh Bắc Kạn báo cáo Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét, tổng hợp./.

Nơi nhận:

- Như kính gửi;
- CT, PCT UBND tỉnh (ô. Tuyên);
- Các Sở: KHĐT, TC, GTVT, TNMT, NTPNT;
- Ban QLDA ĐTXD CTGT tỉnh;
- CVP;
- Phòng: TH, NNTNMT;
- Lưu VT, Thắng, GTCNXD_(HSV).

TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH



Đinh Quang Tuyên

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH BẮC KẠN**

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

Số: **5021**/UBND-GTCNXD
V/v góp ý 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

Bắc Kạn, ngày **03** tháng 8 năm 2023

BỘ KẾ HOẠCH VÀ ĐẦU TƯ

Số: ... **3227.7** ...

Ngày: ... **4.8.2023** ...

Chuyên:

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư ký hiệu HS:



Thực hiện Văn bản số 6090/BKHĐT-PTHĐT ngày 31/7/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về việc xin ý kiến đối 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 kèm theo danh mục dự án; sau khi nghiên cứu, UBND tỉnh Bắc Kạn tham gia ý kiến như sau:

1. 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.

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"*.

3. 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:

- 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.

Với nội dung trên, UBND tỉnh Bắc Kạn báo cáo Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét, tổng hợp./.

Nơi nhận:

- Như kính gửi;
- CT, PCT UBND tỉnh (ô. Tuyên);
- Các sở: KH&ĐT, GTVT;
- Ban QLDA ĐTXD CTGT tỉnh;
- CVP; PCVP (ô. Nguyễn);
- Lưu VT, GTCNXD_(trsv).

**TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH**



Đinh Quang Tuyên

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH BẮC KẠN**

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

Số: 4504/UBND-GTCNXD
V/v 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

Bắc Kạn, ngày 14 tháng 7 năm 2023

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Thực hiện Văn bản số 4825/BKHĐT-TH ngày 12/6/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư 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; sau khi rà soát, UBND tỉnh Bắc Kạn đề xuất dự án Xây dựng tuyến đường thành phố Bắc Kạn - Hồ Ba Bể kết nối sang Na Hang, Tuyên Quang (gọi tắt là Dự án) được áp dụng các cơ chế, chính sách đặc thù trong 03 năm để tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan tới đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ nhằm đẩy nhanh tiến độ triển khai, cụ thể như sau:

1. Thông tin dự án

- Tên dự án: Xây dựng tuyến đường thành phố Bắc Kạn - Hồ Ba Bể kết nối sang Na Hang, Tuyên Quang.

- Hình thức đầu tư: Đầu tư xây dựng mới, sử dụng vốn đầu tư công Ngân sách Nhà nước.

- Tổng mức đầu tư Dự án: 3.837,809 tỷ đồng.

- Cơ cấu nguồn vốn:

+ Nguồn vốn cân đối ngân sách tỉnh Bắc Kạn: 277,809 tỷ đồng;

+ Nguồn vốn ngân sách trung ương: 3.560 tỷ đồng.

- Địa điểm xây dựng: Thành phố Bắc Kạn, các huyện: Bạch Thông, Chợ Đồn, Ba Bể, tỉnh Bắc Kạn; huyện Na Hang, tỉnh Tuyên Quang.

- Tiến độ dự án: Dự án Xây dựng tuyến đường thành phố Bắc Kạn – hồ Ba Bể kết nối sang Na Hang, Tuyên Quang được Hội đồng nhân dân tỉnh quyết định chủ trương đầu tư tại Nghị quyết số 38/NQ-HĐND ngày 07/12/2019; điều chỉnh chủ trương đầu tư tại các Nghị quyết: số 24/NQ-HĐND ngày 17/7/2020, số 33/NQ-HĐND ngày 29/8/2022 và số 23/NQ-HĐND ngày 26/4/2023 với tổng mức đầu tư là 3.837,809 tỷ đồng, chiều dài tuyến đường khoảng 76,5km.

Dự án được Chủ tịch UBND tỉnh Bắc Kạn quyết định đầu tư tại Quyết định số 1854/QĐ-UBND ngày 14/10/2020 với chiều dài 39km thực hiện trên địa bàn tỉnh Bắc Kạn. Hiện tại, đoạn tuyến Km0+00 - Km37+00 đã khởi công từ tháng 4 năm 2022 và đang triển khai thi công đạt khoảng 50% khối lượng, dự kiến hoàn thành đoạn tuyến này trong năm 2024.

Đối với đoạn tuyến Km37-Km39 và đoạn kết nối sang huyện Na Hang,

tỉnh Tuyên Quang chiều dài khoảng 37,5km (trong đó, khoảng 29,8km thuộc địa phận tỉnh Bắc Kạn, khoảng 7,7km thực hiện trên địa bàn tỉnh Tuyên Quang): Chủ đầu tư đã lập xong hồ sơ điều chỉnh Dự án, hiện nay, Bộ Giao thông Vận tải đang tổ chức thẩm định theo quy định. Dự kiến thời gian khởi công đoạn kết nối sang huyện Na Hang, tỉnh Tuyên Quang trong Quý IV năm 2023 và hoàn thành trong năm 2025.

2. Khó khăn, vướng mắc của Dự án cần được áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù

Dự án Xây dựng tuyến đường thành phố Bắc Kạn - Hồ Ba Bể kết nối sang Na Hang, Tuyên Quang đã được Thủ tướng Chính phủ giao UBND tỉnh Bắc Kạn là cơ quan chủ quản thực hiện dự án trên địa bàn hai tỉnh Bắc Kạn và Tuyên Quang tại Văn bản số 756/TTg-CN ngày 26/8/2022. UBND 02 tỉnh đã chủ động phối hợp triển khai thực hiện Dự án theo quy định. Tuy nhiên, trong quá trình thực hiện đoạn tuyến thuộc địa phận tỉnh Tuyên Quang gặp phải vướng mắc về việc bố trí vốn để thực hiện công tác giải phóng mặt bằng, cụ thể như sau:

Theo Quyết định số 1535/QĐ-TTg ngày 15/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ về việc giao kế hoạch đầu tư công trung hạn vốn ngân sách nhà nước giai đoạn 2021-2025 thì đối với các dự án có tính kết nối, liên vùng phải bố trí ngân sách địa phương và các nguồn vốn hợp pháp khác để thực hiện nhiệm vụ đền bù, giải phóng mặt bằng. Tỉnh Bắc Kạn đã bố trí 277,809 tỷ đồng vốn cân đối ngân sách tỉnh để thực hiện công tác giải phóng mặt bằng đoạn tuyến thuộc địa phận tỉnh Bắc Kạn của Dự án.

Theo Khoản 9 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước năm 2015 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...”*. Đối với đoạn tuyến thuộc địa phận tỉnh Tuyên Quang, tỉnh Bắc Kạn không thể bố trí nguồn vốn ngân sách địa phương của tỉnh để chi cho công tác giải phóng mặt bằng đoạn tuyến này. Mặt khác, tỉnh Tuyên Quang cũng không thể bố trí nguồn vốn để thực hiện Dự án do tỉnh Bắc Kạn quyết định chủ trương đầu tư. Trong quá trình triển khai Dự án, UBND hai tỉnh Bắc Kạn và Tuyên Quang đã thường xuyên phối hợp, tổ chức làm việc để trao đổi, họp bàn nhưng đến nay chưa có cơ sở để thống nhất phương án bố trí vốn thực hiện công tác đền bù, giải phóng mặt bằng đoạn tuyến thuộc địa phận tỉnh Tuyên Quang do vướng mắc các quy định nêu trên.

3. Sự cần thiết áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù và tác động, hiệu quả dự án mang lại khi áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù.

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. Luật Ngân sách Nhà nước quy định không được sử dụng ngân sách địa phương này để chi cho địa phương khác. Quyết định giao kế

hoạch đầu tư công trung hạn vốn ngân sách nhà nước giai đoạn 2021-2025 của Thủ tướng Chính phủ quy định đối với các dự án có tính kết nối, liên vùng phải bố trí ngân sách địa phương và các nguồn vốn hợp pháp khác để thực hiện nhiệm vụ đền bù, giải phóng mặt bằng.

Do đó, để tháo gỡ kịp thời vướng mắc thực tế xảy ra tại dự án Xây dựng tuyến đường thành phố Bắc Kạn - Hồ Ba Bể kết nối sang Na Hang, Tuyên Quang, việc áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù cho phép Hội đồng nhân dân tỉnh Bắc Kạn và tỉnh Tuyên Quang thống nhất sử dụng ngân sách địa phương này hỗ trợ địa phương khác để thực hiện Dự án là hết sức cần thiết. Cơ chế, chính sách đặc thù trên sẽ tháo gỡ điểm nghẽn thực tế trong quá trình tổ chức thực hiện dự án đầu tư liên kết vùng, tạo sự linh hoạt trong điều hành ngân sách 02 tỉnh, phát huy tối đa hiệu quả sử dụng vốn. Tỉnh Bắc Kạn và tỉnh Tuyên Quang có cơ sở để thống nhất phương án bố trí vốn thực hiện công tác đền bù, giải phóng mặt bằng đoạn tuyến thuộc địa phận tỉnh Tuyên Quang, đẩy nhanh tiến độ hoàn thành Dự án, tiến độ giải ngân số vốn đầu tư công đã được Thủ tướng Chính phủ giao, góp phần phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo quốc phòng an ninh của 02 địa phương.

4. Các vướng mắc và đề xuất, kiến nghị khác

4.1. Về việc chuyển mục đích sử dụng đất trồng lúa, đất rừng phòng hộ, đất rừng đặc dụng.

Sau khi HĐND tỉnh phê duyệt chủ trương đầu tư và Chủ tịch UBND tỉnh phê duyệt báo cáo nghiên cứu khả thi đầu tư xây dựng tuyến đường thành phố Bắc Kạn - Hồ Ba Bể, HĐND tỉnh Bắc Kạn đã thông qua Nghị quyết về danh mục dự án cần thu hồi đất, chuyển mục đích sử dụng đất trồng lúa, đất rừng phòng hộ, đất rừng đặc dụng tại các Nghị quyết: Số 15/NQ-HĐND ngày 05/5/2020, số 58/NQ-HĐND ngày 10/12/2020, số 71/NQ-HĐND ngày 06/8/2021, số 85/NQ-HĐND ngày 15/9/2021, số 12/NQ-HĐND ngày 27/4/2022, với tổng diện tích cần thu hồi đất là 1.932.763,9m², trong đó đất trồng lúa là 95.000,0m². Đồng thời, UBND tỉnh Bắc Kạn đã ban hành các quyết định giao đất, để làm cơ sở cho Chủ đầu tư tổ chức thi công dự án theo tiến độ.

Trên cơ sở được Thủ tướng Chính phủ giao làm cơ quan chủ quản Dự án và Trung ương bổ sung thêm nguồn vốn, tỉnh Bắc Kạn đã thực hiện điều chỉnh Dự án trong đó bổ sung thêm đoạn kết nối sang huyện Na Hang, tỉnh Tuyên Quang thì tổng diện tích đất cần thu hồi và tổng diện tích đất trồng lúa phải chuyển mục đích sử dụng của toàn dự án sẽ vượt 10 ha (thuộc thẩm quyền quyết định của Thủ tướng Chính phủ) theo quy định của Điều 58 Luật Đất đai năm 2013. Tuy nhiên phát sinh vướng mắc do đoạn tuyến thành phố Bắc Kạn-hồ Ba Bể (giai đoạn 1) đã thực hiện xong công tác bồi thường, GPMB và giao đất để thực hiện thi công. Việc lập hồ sơ chuyển mục đích sử dụng đất trồng lúa do Thủ tướng Chính phủ chấp thuận sẽ không còn hiện trạng và không có căn cứ để lập hồ sơ theo quy định tại khoản 2, Điều 8, Thông tư số 09/2021/TT-BTNMT ngày 30/6/2021 của Bộ Tài nguyên và Môi trường về sửa đổi, bổ sung một số điều của các thông tư quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành Luật Đất đai.

UBND tỉnh Bắc Kạn đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư báo cáo cấp có thẩm quyền cho phép thực hiện riêng nội dung chuyển mục đích sử dụng đất trồng lúa, đất rừng phòng hộ, đất rừng đặc dụng đối với đoạn Ba Bể kết nối sang Na Hang, tỉnh Tuyên Quang (không gộp dự án đối với những phần diện tích đã thông qua và đã tổ chức thực hiện xong). Đồng thời, tách riêng diện tích đất, diện tích rừng của đoạn tuyến thuộc địa phận tỉnh Tuyên Quang để HĐND tỉnh Tuyên Quang chấp thuận chủ trương chuyển đổi mục đích sử dụng đất, chuyển mục đích sử dụng rừng sang mục đích khác nếu diện tích đất, rừng của đoạn tuyến thuộc tỉnh Tuyên Quang không vượt thẩm quyền của HĐND tỉnh.

4.2. Về khung chính sách bồi thường, hỗ trợ, tái định cư khi Nhà nước thu hồi đất.

- Tại khoản 1 Điều 87 Luật Đất đai năm 2013 quy định:

“Bồi thường, hỗ trợ, tái định cư đối với các trường hợp đặc biệt

1. Đối với dự án đầu tư do Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư, Thủ tướng Chính phủ chấp thuận chủ trương đầu tư mà phải di chuyển cả cộng đồng dân cư, làm ảnh hưởng đến toàn bộ đời sống, kinh tế - xã hội, truyền thống văn hóa của cộng đồng, các dự án thu hồi đất liên quan đến nhiều tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương thì Thủ tướng Chính phủ quyết định khung chính sách bồi thường, hỗ trợ, tái định cư.”

- Tại Điều 17 Nghị định số 47/2014/NĐ-CP ngày 15/5/2014 của Chính phủ (được sửa đổi, bổ sung tại Nghị định số 06/2020/NĐ-CP ngày 3/1/2020 của Chính phủ) quy định:

“Điều 17. Bồi thường, hỗ trợ, tái định cư khi Nhà nước thu hồi đất để thực hiện dự án đầu tư do Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư, Thủ tướng Chính phủ chấp thuận chủ trương đầu tư; dự án thu hồi đất liên quan đến nhiều tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương

Việc bồi thường, hỗ trợ, tái định cư khi Nhà nước thu hồi đất để thực hiện dự án đầu tư do Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư, Thủ tướng Chính phủ chấp thuận chủ trương đầu tư mà phải di chuyển cả cộng đồng dân cư, làm ảnh hưởng đến toàn bộ đời sống, kinh tế - xã hội, truyền thống văn hóa của cộng đồng; dự án thu hồi đất liên quan đến nhiều tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương thực hiện như sau:

1. Bộ, ngành có dự án đầu tư có trách nhiệm chủ trì, phối hợp với Ủy ban nhân dân cấp tỉnh nơi có đất thu hồi xây dựng khung chính sách bồi thường, hỗ trợ, tái định cư trình Thủ tướng Chính phủ xem xét quyết định và phải bảo đảm kinh phí cho việc bồi thường, hỗ trợ, tái định cư theo quy định.

Khung chính sách bồi thường, hỗ trợ, tái định cư bao gồm những nội dung chủ yếu sau đây:

a) Diện tích từng loại đất dự kiến thu hồi;

b) Số tổ chức, hộ gia đình, cá nhân sử dụng đất trong khu vực dự kiến thu hồi đất;

c) Dự kiến mức bồi thường, hỗ trợ đối với từng loại đối tượng thu hồi đất; dự kiến giá đất bồi thường đối với từng loại đất, từng loại vị trí;

d) Phương án bố trí tái định cư (dự kiến số hộ tái định cư, địa điểm, hình thức tái định cư);

đ) Dự kiến tổng số tiền bồi thường, hỗ trợ, tái định cư và nguồn vốn để thực hiện;

e) Dự kiến tiến độ thực hiện phương án bồi thường, hỗ trợ, tái định cư;

g) Dự kiến thời gian và kế hoạch di chuyển, bàn giao mặt bằng.

Khung chính sách bồi thường, hỗ trợ, tái định cư phải thể hiện các nội dung nêu trên cho toàn bộ dự án và chi tiết đến từng địa phương (nếu có). Trường hợp thu hồi đất thực hiện dự án đầu tư mà phải xây dựng khu tái định cư tập trung thì trong các nội dung quy định tại Khoản này phải bao gồm cả khu vực thu hồi đất để xây dựng khu tái định cư tập trung đó.

2. Bộ Tài nguyên và Môi trường chủ trì, phối hợp với các cơ quan, tổ chức có liên quan tổ chức thẩm tra khung chính sách bồi thường, hỗ trợ, tái định cư trước khi trình Thủ tướng Chính phủ quyết định.

3. Căn cứ vào khung chính sách bồi thường, hỗ trợ, tái định cư đã được Thủ tướng Chính phủ quyết định, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức lập, thẩm định và phê duyệt phương án bồi thường, hỗ trợ, tái định cư đối với dự án thực hiện tại địa phương sau khi đã có ý kiến chấp thuận bằng văn bản của Bộ, ngành có dự án đầu tư; tổ chức thực hiện và quyết toán kinh phí bồi thường, hỗ trợ, tái định cư với Bộ, ngành có dự án đầu tư”.

Dự án Xây dựng tuyến đường thành phố Bắc Kạn - Hồ Ba Bể kết nối sang Na Hang, Tuyên Quang được thực hiện trên địa bàn 02 tỉnh nhưng không phải dự án do Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư, Thủ tướng Chính phủ chấp thuận chủ trương đầu tư, đồng thời dự án cũng không phải do Bộ, ngành làm chủ đầu tư mà dự án do UBND tỉnh quyết định chủ trương đầu tư và giao cho Ban Quản lý dự án đầu tư xây dựng công trình giao thông tỉnh là chủ đầu tư thì việc phải áp dụng theo quy định về việc lập, thẩm tra, phê duyệt Khung chính sách bồi thường, hỗ trợ, tái định cư được quy định cụ thể tại khoản 1 Điều 87 của Luật Đất đai năm 2013 và Điều 17 Nghị định số 47/2014/NĐ-CP ngày 15/5/2014 của Chính phủ (được sửa đổi, bổ sung tại Nghị định số 06/2020/NĐ-CP ngày 3/1/2020 của Chính phủ) sẽ không phù hợp.

UBND tỉnh Bắc Kạn đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư báo cáo Thủ tướng Chính phủ ủy quyền cho tỉnh Bắc Kạn (cơ quan chủ quản của dự án) và tỉnh Tuyên Quang thành lập hội đồng, tổ chức lập, phê duyệt khung chính sách bồi thường, hỗ trợ, tái định cư của dự án cho riêng đoạn tuyến từ hồ Ba Bể kết nối sang Na Hang, Tuyên Quang (không thực hiện đối với đoạn tuyến Km0 - Km37 do đã triển khai thực hiện xong) để làm cơ sở thực hiện các bước tiếp theo.

Tỉnh Bắc Kạn cam kết sẽ quyết liệt chỉ đạo và chủ động phối hợp với UBND tỉnh Tuyên Quang có kế hoạch, biện pháp hoàn thành Dự án theo đúng

tiên độ, mục tiêu khi được cấp có thẩm quyền cho phép áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù nêu trên để thực hiện dự án Xây dựng tuyến đường thành phố Bắc Kạn - Hồ Ba Bể kết nối sang Na Hang, Tuyên Quang,

Với nội dung trên, UBND tỉnh Bắc Kạn báo cáo Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét, tổng hợp./.

Nơi nhận:

- Như kính gửi;
- CT, PCT UBND tỉnh (ô. Tuyên);
- Các Sở: KHĐT, TC, GTVT, TNMT, NTPNT;
- Ban QLDA ĐTXD CTGT tỉnh;
- CVP;
- Phòng: TH, NNTNMT;
- Lưu VT, Thẳng, GTCNXD_(HSV).

TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH



Đình Quang Tuyên



**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH BẮC NINH**

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

Số : 230 /UBND-XDCB

Bắc Ninh, ngày 17 tháng 7 năm 2023

V/v đề xuất dự án giao thông đường bộ có nhu cầu áp dụng cơ chế chính sách đặc thù để tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Căn cứ Công văn số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư 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.

Sau khi nghiên cứu nội dung văn bản, Ủy ban nhân dân tỉnh Bắc Ninh báo cáo đề xuất dự án giao thông đường bộ có nhu cầu áp dụng cơ chế chính sách đặc thù như sau:

A. Đề xuất dự án giao thông đường bộ có nhu cầu áp dụng cơ chế chính sách đặc thù (Dự án giao thông đường bộ qua nhiều địa phương đề nghị giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh của một trong các địa phương có dự án đi qua làm cơ quan chủ quản thực hiện dự án)

I. Thông tin dự án

- Tên dự án: Dự án đầu tư xây dựng cầu Kênh Vàng và đường dẫn hai đầu cầu kết nối hai tỉnh Bắc Ninh và Hải Dương.
- Hình thức đầu tư: Dự án đầu tư công.
- Tổng mức đầu tư: 1.590.000.000.000 đồng (Một nghìn năm trăm chín mươi tỷ đồng).
- Cơ cấu nguồn vốn:
 - Vốn ngân sách Trung ương hỗ trợ tỉnh Bắc Ninh trong Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025: 900 tỷ đồng;
 - Vốn ngân sách tỉnh Hải Dương trong Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025: Thực hiện công tác giải phóng mặt bằng, bồi thường hỗ trợ, tái định cư thuộc địa phận tỉnh Hải Dương;
 - Vốn ngân sách tỉnh Bắc Ninh trong Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025 và các nguồn vốn khác (nếu có): Phần còn lại.
- Địa điểm thực hiện dự án: Tỉnh Bắc Ninh và tỉnh Hải Dương.
- Thực trạng hoàn thiện thủ tục đầu tư dự án:
 - Giai đoạn chuẩn bị dự án:



Dự án đã được Hội đồng nhân dân tỉnh Bắc Ninh phê duyệt chủ trương đầu tư tại Nghị quyết số 366/NQ-HĐND ngày 10/5/2021; được Thủ tướng Chính phủ giao kế hoạch đầu tư công trung hạn vốn ngân sách nhà nước giai đoạn 2021-2025 (ngân sách trung ương hỗ trợ 900 tỷ đồng) tại Quyết định số 1535/QĐ-TTg ngày 15/9/2021 và được Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh Bắc Ninh phê duyệt dự án tại Quyết định số 1674/QĐ-UBND ngày 28/12/2021.

b) Giai đoạn thực hiện dự án:

- Công tác lập thiết kế bản vẽ thi công và dự toán:

Dự án đã hoàn thành công tác lập, thẩm tra hồ sơ thiết kế bản vẽ thi công và dự toán. Ban Quản lý dự án xây dựng giao thông Bắc Ninh (chủ đầu tư dự án) đã trình Cục Quản lý xây dựng và Chất lượng công trình giao thông - Bộ Giao thông vận tải thẩm định thiết kế bản vẽ thi công và dự toán.

- Công tác giải phóng mặt bằng:

+ Tỉnh Bắc Ninh: Giá trị đã thực hiện 36,63 tỷ đồng, diện tích thu hồi đạt khoảng 80%.

+ Tỉnh Hải Dương: Đã bàn giao hồ sơ ranh giới thu hồi, cọc lộ giới, cọc giải phóng mặt bằng ngoài thực địa.

7. Thời gian thực hiện dự án: Năm 2021-2025 (theo Quyết định số 1674/QĐ-UBND ngày 28/12/2021 của Chủ tịch UBND tỉnh Bắc Ninh).

II. Khó khăn, vướng mắc; các biện pháp đã áp dụng nhưng không khắc phục được các khó khăn, vướng mắc nêu trên

Dự án đầu tư xây dựng cầu Kênh Vàng và đường dẫn hai đầu cầu, kết nối hai tỉnh Bắc Ninh và Hải Dương là dự án được thực hiện trên địa phận hai tỉnh Bắc Ninh và Hải Dương, có ý nghĩa vô cùng quan trọng trong việc phát triển kinh tế - xã hội của hai tỉnh. Dự án đã được Hội đồng nhân dân tỉnh Bắc Ninh quyết định chủ trương đầu tư tại Nghị quyết số 366/NQ-HĐND ngày 10/5/2021; được Thủ tướng Chính phủ giao kế hoạch đầu tư công trung hạn vốn ngân sách nhà nước giai đoạn 2021-2025 (ngân sách trung ương hỗ trợ 900 tỷ đồng) tại Quyết định số 1535/QĐ-TTg ngày 15/9/2021 và được Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh Bắc Ninh phê duyệt dự án tại Quyết định số 1674/QĐ-UBND ngày 28/12/2021.

Tuy nhiên, trong quá trình thực hiện các bước tiếp theo, Dự án còn gặp vướng mắc do pháp luật hiện hành chưa có quy định về thẩm quyền đầu tư xây dựng đối với dự án giao thông (không phải quốc lộ) sử dụng vốn đầu tư công thực hiện trên địa bàn hai tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương. Do đó, để đảm bảo cơ sở pháp lý cho Dự án, ngày 31/8/2022 Ủy ban nhân dân tỉnh Bắc Ninh đã có Văn bản số 425/UBND-XDCB báo cáo Thủ tướng Chính phủ về việc thực hiện Dự án đầu tư xây dựng cầu Kênh Vàng và đường dẫn hai đầu cầu, kết nối hai tỉnh Bắc Ninh và Hải Dương; trong đó, tỉnh Bắc Ninh đề nghị Thủ tướng Chính phủ xem xét, đồng ý: (1) Giao Ủy ban nhân dân tỉnh Bắc Ninh là cơ quan

chủ quản đối với Dự án xây dựng Kênh Vàng và đường dẫn hai đầu cầu, kết nối hai tỉnh Bắc Ninh và Hải Dương. (2) Đồng ý việc Hội đồng nhân dân tỉnh Bắc Ninh phê duyệt chủ trương đầu tư và Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh Bắc Ninh quyết định đầu tư Dự án.

Trên cơ sở đề nghị của Ủy ban nhân dân tỉnh Bắc Ninh, ngày 04/10/2022 Văn phòng Chính phủ có Văn bản số 6595/VPCP-CN về việc đầu tư dự án giao thông đường bộ. (không phải quốc lộ) nối hai tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương; trong đó Phó Thủ tướng Chính phủ Lê Văn Thành giao Bộ Kế hoạch và Đầu tư chủ trì, thống nhất với các Bộ: Giao thông vận tải, Tài chính, Nội vụ, Tư pháp và các cơ quan, địa phương liên quan rà soát, đề xuất rõ phương án xử lý thống nhất đối với việc sử dụng ngân sách nhà nước đầu tư dự án giao thông đường bộ (không phải quốc lộ) nối hai tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương.

Thực hiện chỉ đạo của Phó Thủ tướng Chính phủ Lê Văn Thành, Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã có các Văn bản số 7313/BKHĐT-KTĐPLT ngày 13/10/2022, số 7618/BKHĐT-KTĐPLT ngày 24/10/2022 và số 7909/BKHĐT-KTĐPLT ngày 02/11/2022 lấy ý kiến của các Bộ: Tài chính, Giao thông vận tải, Tư pháp, Nội vụ và các tỉnh: Bắc Ninh, Hải Dương, Hưng Yên. Đồng thời, ngày 08/11/2022 Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã tổ chức cuộc họp với các Bộ, ngành, địa phương nêu trên.

Trên cơ sở kết quả làm việc với các Bộ, ngành, địa phương, ngày 20/12/2022 Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã có Văn bản số 9315/BKHĐT-KTĐPLT trình Thủ tướng Chính phủ tháo gỡ khó khăn, vướng mắc trong việc sử dụng vốn ngân sách nhà nước đầu tư xây dựng dự án giao thông đường bộ (không phải quốc lộ) nối hai tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương.

Đến ngày 07/3/2023 Chính phủ ban hành Nghị quyết số 31/NQ-CP về phiên họp thường kỳ tháng 02/2023, trong đó giao Bộ Kế hoạch và Đầu tư: *“Chủ trì, phối hợp với Bộ Tư pháp, Bộ Giao thông vận tải và các cơ quan liên quan đề xuất Chính phủ trong tháng 3 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”*.

Theo đó, Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã tham mưu Chính phủ có Tờ trình số 199/TTr-CP ngày 08/5/2023 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.

Tuy nhiên, ngày 15/5/2023 Tổng Thư ký Quốc hội có Thông báo số 2276/TB-TTKQH về ý kiến của Ủy ban thường vụ Quốc hội về các đề nghị của Chính phủ tại... Tờ trình số 199/TTr-CP ngày 08/5/2023, trong đó có nội dung:



“Đề nghị Chính phủ tiếp tục nghiên cứu, làm rõ các nội dung đề nghị thí điểm, trong đó việc thực hiện thí điểm 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 kì họp thứ 6 hoạch vào thời gian phù hợp”.

III. Sự cần thiết áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù, đánh giá tác động và hiệu quả dự án mang lại khi áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù

1. Sự cần thiết áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù

Dự án đầu tư xây dựng cầu Kênh Vàng và đường dẫn hai đầu cầu, kết nối hai tỉnh Bắc Ninh và Hải Dương là dự án đường bộ liên kết vùng, đi qua ranh giới địa bàn hai tỉnh Bắc Ninh và Hải Dương bằng công trình cầu và đường dẫn.

Trường hợp nếu để mỗi địa phương đầu tư một nửa cầu sẽ không thuận lợi trong công tác quản lý dự án, gây lãng phí bộ máy, thời gian, thủ tục đầu tư... Mặt khác, hiện nay 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. Luật Ngân sách nhà nước quy định không được sử dụng ngân sách địa phương này để chi cho địa phương khác. Bên cạnh đó, pháp luật về tổ chức chính quyền địa phương quy định những vấn đề liên quan đến phạm vi từ hai đơn vị hành chính cấp tỉnh trở lên thì thuộc thẩm quyền giải quyết của cơ quan nhà nước ở trung ương.

Từ những nội dung nêu trên, UBND tỉnh Bắc Ninh đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư báo cáo cấp có thẩm quyền cho phép áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù để tháo gỡ vướng mắc về thủ tục đầu tư Dự án đầu tư xây dựng cầu Kênh Vàng và đường dẫn hai đầu cầu, kết nối hai tỉnh Bắc Ninh và Hải Dương, cụ thể như sau:

a) Giao Ủy ban nhân dân tỉnh Bắc Ninh là cơ quan chủ quản thực hiện Dự án đầu tư xây dựng cầu Kênh Vàng và đường dẫn hai đầu cầu, kết nối hai tỉnh Bắc Ninh và Hải Dương.

b) Cho phép Hội đồng nhân dân các tỉnh Bắc Ninh và Hải Dương thống nhất việc sử dụng ngân sách địa phương này hỗ trợ địa phương khác để đầu tư dự án.

2. Đánh giá tác động và hiệu quả dự án mang lại khi áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù

a) Tác động về kinh tế.

- Đối với Nhà nước: Dự án đầu tư xây dựng cầu Kênh Vàng và đường dẫn hai đầu cầu, kết nối hai tỉnh Bắc Ninh và Hải Dương là dự án có ý nghĩa vô cùng quan trọng đối với hai tỉnh Bắc Ninh và Hải Dương; do đó Dự án cần được sớm đầu tư, hoàn thành để phát huy hiệu quả kinh tế - xã hội. Khi chỉ có 01 cơ quan chủ quản là Ủy ban nhân dân tỉnh Bắc Ninh thì 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.

b) 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 các khu kinh tế, khu công nghiệp giữa hai tỉnh Bắc Ninh, Hải Dương và các địa phương lân cận. Việc vận chuyển hàng hóa, hành khách trên tuyến sẽ thuận lợi hơn do giao thông được thông suốt.

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

IV. Cam kết của địa phương

1. Về phần vốn ngân sách địa phương sẽ bố trí tham gia thực hiện

a) Vốn ngân sách tỉnh Bắc Ninh:

Ủy ban nhân dân tỉnh Bắc Ninh cam kết bố trí đầy đủ số vốn ngân sách địa phương thuộc trách nhiệm của tỉnh Bắc Ninh để tham gia thực hiện Dự án.

b) Vốn ngân sách tỉnh Hải Dương:

Ngày 11/8/2022 Hội đồng nhân dân tỉnh Hải Dương đã có Nghị quyết số 30/NQ-HĐND về việc chấp thuận tham gia đầu tư xây dựng cầu Kênh Vàng và đường dẫn hai đầu cầu, kết nối hai tỉnh Bắc Ninh và Hải Dương, trong đó có nội dung: *"tỉnh Hải Dương thực hiện giải phóng mặt bằng, bồi thường hỗ trợ, tái định cư của dự án thuộc địa phận tỉnh Hải Dương và kinh phí thực hiện từ nguồn ngân sách của tỉnh Hải Dương"*.

2. Về việc chỉ đạo, triển khai thực hiện Dự án

Nếu được phép áp dụng chính sách đặc thù để thực hiện Dự án đầu tư xây dựng cầu Kênh Vàng và đường dẫn hai đầu cầu, kết nối hai tỉnh Bắc Ninh và Hải Dương, Ủy ban nhân dân tỉnh Bắc Ninh cam kết sẽ quyết liệt chỉ đạo, có kế hoạch, biện pháp cụ thể để hoàn thành Dự án theo đúng tiến độ, mục tiêu được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

B. Đề xuất, kiến nghị khác

Trong quá trình triển khai các dự án giao thông đường bộ trên địa bàn, tỉnh Bắc Ninh cũng gặp một số khó khăn, vướng mắc liên quan đến thẩm quyền đầu tư các dự án đường bộ (không phải đường quốc lộ, tỉnh lộ) sử dụng ngân sách nhà nước nằm trên ranh giới, địa giới hành chính giữa hai huyện, thị xã, thành phố thuộc tỉnh.

Do vậy, đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét, nghiên cứu bổ sung quy định về cơ chế, chính sách đặc thù để tháo gỡ vướng mắc liên quan đến thẩm quyền đầu tư các dự án đường bộ (không phải đường quốc lộ, tỉnh lộ) sử dụng ngân sách nhà nước nằm trên ranh giới, địa giới hành chính giữa hai huyện, thị xã, thành phố thuộc tỉnh.

Ủy ban nhân dân tỉnh Bắc Ninh trân trọng đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét, tổng hợp, sớm báo cáo cấp có thẩm quyền để kịp thời tháo gỡ khó khăn của địa phương.

Nơi nhận: *g*

- Như kính gửi;
- Văn phòng Chính phủ;
- TT Tỉnh ủy; TT HĐND tỉnh;
- UBND tỉnh Hải Dương;
- Chủ tịch, các PCT UBND tỉnh;
- Các Sở: GTVT, KH&ĐT;
- Lưu: VT, CN.XDCB; CVP.

TM. ỦY BAN NHÂN DÂN

KT. CHỦ TỊCH

PHÓ CHỦ TỊCH



Ngô Tân Phụng

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH HẢI DƯƠNG**

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

Số: 2594 /UBND-VP

Hải Dương, ngày 19 tháng 7 năm 2023

V/v 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

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Trên cơ sở Văn bản số 4825/BKHĐT-TH ngày 17/7/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư và Văn bản số 1859/SKHĐT-KTN ngày 10/7/2023 của Sở Kế hoạch và Đầu tư Hải Dương 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. UBND tỉnh Hải Dương báo cáo nội dung cụ thể như sau:

1. Về dự án giao thông đường bộ được đầu tư theo hình thức đối tác công tư đề nghị áp dụng tỷ lệ vốn nhà nước tham gia vào dự án không bao gồm chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ, tái định cư (khác so với quy định tại khoản 2 Điều 69 Luật PPP): Không có dự án.

2. Về dự án quốc lộ, cao tốc đi qua địa phương đề nghị giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh làm cơ quan chủ quản và được phép cân đối, sử dụng nguồn vốn đầu tư từ ngân sách địa phương (bao gồm cả vốn hỗ trợ từ ngân sách trung ương nếu có) để thực hiện dự án (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): Không có dự án.

3. Về dự án giao thông đường bộ qua nhiều địa phương đề nghị giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh của một trong các địa phương có dự án đi qua làm cơ quan chủ quản thực hiện dự án và cho phép Hội đồng nhân dân các 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 (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): Có 01 dự án (Chi tiết theo Phụ lục đính kèm).

UBND tỉnh Hải Dương trân trọng báo cáo Bộ Kế hoạch và Đầu tư nội dung như trên./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Chủ tịch UBND tỉnh; (để báo cáo)
- Các PCT UBND tỉnh;
- Các sở: KHĐT, TC, GTVT;
- LĐ VP UBND tỉnh: Ô Hải, Ô Hưng;
- CV VP UBND tỉnh: Đôn;
- Lưu: VT, KTN, NCC (8b).

TM. ỦY BAN NHÂN DÂN

KT. CHỦ TỊCH

PHỤ CHỨC CHỦ TỊCH



Lưu Văn Bản

Phụ lục

**Về dự án giao thông đường bộ qua nhiều địa phương
đề nghị giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh của một trong các địa phương có dự
án đi qua làm cơ quan chủ quản thực hiện dự án và cho phép Hội đồng
nhân dân các 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
(Kèm theo Văn bản số 2594 /UBND-VP ngày 19 /7/2023
của UBND tỉnh Hải Dương)**

1. Thông tin dự án

- Tên dự án: Đầu tư xây dựng cầu Kênh vàng và đường dẫn hai đầu cầu, kết nối hai tỉnh Bắc Ninh và Hải Dương.
- Hình thức đầu tư: Đầu tư xây dựng mới.
- Dự kiến tổng mức đầu tư, cơ cấu nguồn vốn:

Theo Quyết định số 1674/QĐ-UBND ngày 28/12/2021 của UBND tỉnh Bắc Ninh về việc phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi dự án Đầu tư xây dựng cầu Kênh vàng và đường dẫn hai đầu cầu, kết nối hai tỉnh Bắc Ninh và Hải Dương:

- + Tổng mức đầu tư: 1.480 tỷ đồng (không bao gồm chi phí GPMB phạm vi dự án thuộc địa phận tỉnh Hải Dương)
- + Cơ cấu nguồn vốn: Ngân sách Trung ương (900,0 tỷ đồng), ngân sách địa phương và các nguồn vốn hợp pháp khác.
- Địa điểm xây dựng: Tỉnh Bắc Ninh và tỉnh Hải Dương.
- Dự kiến thời gian hoàn thành: Trong giai đoạn 2021-2025.
- Thủ tục đã triển khai:

Thực hiện thỏa thuận về việc phối hợp đầu tư xây dựng cầu Kênh Vàng và đường dẫn hai đầu cầu kết nối hai tỉnh Bắc Ninh và Hải Dương giữa tỉnh Hải Dương với tỉnh Bắc Ninh từ nguồn vốn ngân sách Trung ương, ngân sách tỉnh Bắc Ninh, ngân sách tỉnh Hải Dương; trong đó, cơ cấu nguồn vốn được xác định như sau: ngân sách tỉnh Hải Dương bố trí cho phần chi phí giải phóng mặt bằng thuộc địa phận tỉnh Hải Dương, ngân sách tỉnh Bắc Ninh thực hiện đầu tư xây dựng cầu Kênh Vàng và đường dẫn thuộc địa phận tỉnh Bắc Ninh, ngân sách Trung ương cho phần chi phí xây lắp thuộc địa phận tỉnh Hải Dương và các chi phí còn lại để thực hiện đầu tư dự án (Văn bản số 445/UBND-XDCB ngày 5/11/2020 của UBND tỉnh Bắc Ninh về việc đề nghị phối hợp thực hiện dự án xây dựng cầu Kênh Vàng; Văn bản số 4913/UBND-VP ngày 13/11/2020 của UBND tỉnh Hải Dương về việc phối hợp thực hiện dự án xây dựng cầu Kênh Vàng; Biên bản thỏa thuận ngày 05/5/2022 về việc thực hiện hạng mục di dời hạ tầng kỹ thuật và bồi thường, hỗ trợ GPMB của UBND tỉnh Hải Dương để phối

hợp UBND tỉnh Bắc Ninh triển khai thực hiện Dự án ĐTXD cầu Kênh Vàng và đường dẫn hai đầu cầu, nối hai tỉnh Bắc Ninh và Hải Dương).

+ Đối với tỉnh Bắc Ninh: HĐND tỉnh Bắc Ninh đã phê duyệt chủ trương đầu tư dự án (tại Nghị quyết số 366/NQ-HĐND ngày 10/5/2021), trong đó: Khái toán chi phí đầu tư là 1.590 tỷ đồng (đã bao gồm chi phí GPMB phạm vi dự án thuộc địa phận tỉnh Hải Dương). UBND tỉnh Bắc Ninh đã phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi dự án đầu tư xây dựng (tại Quyết định số 1674/QĐ-UBND ngày 28/12/2021); trong đó: Tổng mức đầu tư là 1.480 tỷ đồng (không bao gồm chi phí GPMB phạm vi dự án thuộc địa phận tỉnh Hải Dương).

Theo đề nghị của Ủy ban nhân dân tỉnh Bắc Ninh, Thủ tướng Chính phủ đã giao kế hoạch vốn ngân sách Trung ương giai đoạn 2021-2025 cho tỉnh Bắc Ninh để thực hiện dự án là 900,0 tỷ đồng.

+ Đối với tỉnh Hải Dương:

Ngày 11/8/2022, HĐND tỉnh Hải Dương đã có Nghị quyết số 30/NQ-HĐND về việc chấp thuận tham gia đầu tư xây dựng cầu Kênh Vàng và đường dẫn hai đầu cầu, kết nối hai tỉnh Bắc Ninh và Hải Dương; trong đó thống nhất HĐND tỉnh Bắc Ninh phê duyệt chủ trương đầu tư dự án, UBND tỉnh Bắc Ninh phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án đầu tư xây dựng cầu Kênh Vàng và đường dẫn hai đầu cầu, kết nối hai tỉnh Bắc Ninh và Hải Dương, tổng mức đầu tư dự án gồm chi phí GPMB thực hiện dự án thuộc địa phận tỉnh Hải Dương và phần chi phí này được bố trí từ ngân sách tỉnh Hải Dương để thực hiện.

Ngày 08/12/2022, HĐND tỉnh Hải Dương đã có Nghị quyết số 40/NQ-HĐND về việc phân bổ, điều chỉnh kế hoạch đầu tư công vốn ngân sách địa phương 5 năm 2021-2025 (vốn ngân sách tỉnh); trong đó dự kiến bố trí 519,134 tỷ đồng từ ngân sách tỉnh Hải Dương để thực hiện di dời hạ tầng kỹ thuật và bồi thường, hỗ trợ GPMB đường dẫn cầu Kênh Vàng đến QL.37 (địa phận tỉnh Hải Dương).

2. Các khó khăn, vướng mắc:

- Khó khăn, vướng mắc: Hiện nay, chưa có quy định cụ thể về việc đầu tư xây dựng dự án giao thông đường bộ (không phải quốc lộ) nối hai tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương sử dụng vốn đầu tư công (về cơ quan chủ quản đầu tư, về nguồn vốn thực hiện, về thẩm quyền phê duyệt chủ trương đầu tư, phê duyệt dự án đầu tư,...).

Tại điểm d, khoản 2, Điều 11 Luật Tổ chức chính quyền địa phương năm 2015 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*”. Theo quy định tại Khoản 1, Điều 25, Luật Tổ chức chính phủ năm 2015; 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, Thủ tướng Chính phủ có thẩm quyền quyết định những vấn đề liên quan đến phạm vi từ hai đơn vị hành chính cấp tỉnh trở lên.

Do Dự án đầu tư xây dựng cầu Kênh vàng và đường dẫn hai đầu cầu, kết nối hai tỉnh Bắc Ninh và Hải Dương đi qua địa bàn hai tỉnh, vì vậy cần có ý kiến chấp thuận của Thủ tướng Chính phủ để triển khai đầu tư dự án đảm bảo phù hợp với quy định tại điểm d, khoản 2, Điều 11 Luật Tổ chức chính quyền địa phương năm 2015. Hiện nay, UBND tỉnh Bắc Ninh đã có Văn bản số 425/UBND-XDCB ngày 31/8/2022 đề xuất với Thủ tướng Chính phủ về đầu tư dự án: Đầu tư xây dựng cầu Kênh vàng và đường dẫn hai đầu cầu, kết nối hai tỉnh Bắc Ninh và Hải Dương; UBND tỉnh Hải Dương đã có Văn bản số 2632/UBND-VP ngày 12/9/2022 gửi Thủ tướng Chính phủ về việc đầu tư xây dựng cầu Kênh Vàng nối hai tỉnh Bắc Ninh và Hải Dương.

3. Sự cần thiết áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù, tác động và hiệu quả dự án mang lại khi áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù:

Việc giao UBND tỉnh Bắc Ninh là cơ quan chủ quản và được phép cân đối, sử dụng nguồn vốn đầu tư từ ngân sách địa phương (bao gồm cả vốn ngân sách trung ương) để thực hiện Dự án đầu tư xây dựng cầu Kênh vàng và đường dẫn hai đầu cầu, kết nối hai tỉnh Bắc Ninh và Hải Dương (khác so với quy định tại khoản 3 Điều 48 Luật Giao thông đường bộ) sẽ tạo điều kiện cho địa phương chủ động phối hợp triển khai dự án giao thông đi qua hai tỉnh, đẩy nhanh tiến độ đầu tư hoàn thành dự án giao thông kết nối liên vùng, đáp ứng nhu cầu giao thông đi lại và vận chuyển hàng hóa giữa các địa phương, tạo động lực phát triển kinh tế - xã hội đối với tỉnh Hải Dương và tỉnh Bắc Ninh.

Trong trường hợp Dự án đầu tư xây dựng cầu Kênh vàng và đường dẫn hai đầu cầu, kết nối hai tỉnh Bắc Ninh và Hải Dương không được áp dụng chính sách đặc thù như đề nghị nêu trên, UBND tỉnh Hải Dương đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư báo cáo Thủ tướng Chính phủ hỗ trợ tỉnh Hải Dương từ nguồn vốn ngân sách trung ương trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025 để đầu tư xây dựng phần đường dẫn cầu Kênh Vàng thuộc địa phận tỉnh Hải Dương.

4. Cam kết của địa phương: Tỉnh Hải Dương sẽ đảm bảo vốn ngân sách tỉnh để thực hiện công tác giải phóng mặt bằng 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 địa phận tỉnh Hải Dương; phối hợp chặt chẽ với tỉnh Bắc Ninh để triển khai dự án đảm bảo tiến độ được duyệt.

5. Đề xuất, kiến nghị khác:

- Đề nghị giao thẩm quyền thu hồi đất lúa >10ha cho UBND cấp tỉnh đối với dự án đầu tư đường bộ bằng vốn đầu tư công để rút ngắn thời gian đầu tư xây dựng các dự án.

- Đề nghị Bộ Tài chính có văn bản hướng dẫn về thủ tục để giải ngân vốn, thanh quyết toán đối với chi phí bồi thường hỗ trợ, tái định cư, giải phóng mặt bằng thực hiện 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 địa phận tỉnh Hải Dương thuộc địa phận tỉnh Hải Dương từ nguồn ngân sách của tỉnh Hải Dương./.

UBND TỈNH HẢI DƯƠNG
SỞ KẾ HOẠCH VÀ ĐẦU TƯ

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

Số: 2/09 /SKHĐT-KTN

Hải Dương, ngày 03 tháng 8 năm 2023

V/v tham gia ý kiến đối 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 kèm theo Danh mục dự án

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Thực hiện nhiệm vụ được UBND tỉnh giao tại Văn bản số 2813/UBND-VP ngày 02/8/2023 về việc tham gia ý kiến đối với dự thảo Tờ trình và Nghị quyết của Quốc hội, trong đó giao Sở Kế hoạch và Đầu tư chủ trì, phối hợp với các sở, ban, ngành, địa phương, đơn vị có liên quan khẩn trương nghiên cứu, tổng hợp, tham gia ý kiến đối với dự thảo Tờ trình và Nghị quyết theo nội dung Văn bản số 6090/BKHĐT-PTHTĐT ngày 31/7/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư, gửi văn bản tham gia ý kiến về Bộ Kế hoạch và Đầu tư và báo cáo kết quả thực hiện về UBND tỉnh,

Theo yêu cầu của Bộ Kế hoạch và Đầu tư tại Văn bản số 6090/BKHĐT-PTHTĐT ngày 31/7/2023 về việc xin ý kiến đối 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 kèm theo Danh mục dự án,

Sau khi rà soát và nghiên cứu Văn bản số 6090/BKHĐT-PTHTĐT ngày 31/7/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư và tài liệu kèm theo, Sở Kế hoạch và Đầu tư tham gia một số ý kiến như sau:

1 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.

2. Về danh mục dự án thí điểm kèm theo dự thảo Nghị quyết:

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, 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. 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.

Trên đây là ý kiến tham gia của Hải Dương đối 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 kèm theo Danh mục dự án. Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Hải Dương báo cáo Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét, tổng hợp./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- UBND tỉnh {thay báo cáo};
- Giám đốc Sở;
- Phó GD Sở: Nguyễn Hải Châu;
- Các phòng: ĐT, TD&GSĐT; THQH;
- Lưu: VT; KTN.



Nguyễn Hải Châu

ỦY BAN NHÂN DÂN
THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG

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

Số: 3792 /UBND-SKHĐT
V/v 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

Đà Nẵng, ngày 20 tháng 7 năm 2023

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Thực hiện ý kiến chỉ đạo của Bộ Kế hoạch và Đầu tư tại Công văn số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 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. Qua rà soát, UBND thành phố Đà Nẵng kính báo cáo như sau:

1. Dự án giao thông đường bộ được đầu tư theo hình thức đối tác công tư (đề nghị áp dụng tỷ lệ vốn nhà nước tham gia vào dự án không chỉ bao gồm chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ tái định cư): Hiện nay do một số vướng mắc trong Luật số 64/2020/QH14 và Nghị định số 35/2021/NĐ-CP quy định và hướng dẫn đầu tư theo hình thức PPP, thành phố chưa triển khai dự án giao thông đường bộ thực hiện theo hình thức PPP.

2. Dự án đầu tư quốc lộ, cao tốc đi qua các địa phương (đề nghị giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh làm cơ quan chủ quản và được phép cân đối, sử dụng nguồn vốn đầu tư từ ngân sách địa phương (bao gồm cả vốn hỗ trợ từ ngân sách trung ương nếu có) để thực hiện dự án): Kính đề nghị xem xét áp dụng cơ chế chính sách đặc thù cho dự án Nâng cấp, mở rộng tuyến đường Quốc lộ 14G (đoạn từ QL14B đến trường Tiểu học Lâm Quang Thụ).

3. Dự án giao thông đường bộ qua nhiều địa phương (đề nghị giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh của một trong các địa phương có dự án đi qua làm cơ quan chủ quản thực hiện dự án và cho phép Hội đồng nhân dân các 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): Kính đề nghị xem xét áp dụng cơ chế chính sách đặc thù cho dự án Cầu Quảng Đà và đường dẫn đầu cầu.

(Thông tin chi tiết các dự án theo Phụ lục đính kèm)

Trên đây là đề xuất các dự án giao thông đường bộ áp dụng cơ chế chính sách tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan, UBND thành phố Đà Nẵng kính báo cáo Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét, tổng hợp.

Nơi nhận:

- Như trên;
- CT và các PCT UBND TP;
- VP UBND TP;
- Các Sở: KH&ĐT, GTVT;
- Lưu: VT, SKHĐT.

9/11

TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
CHỦ TỊCH



Lê Trung Chính



PHỤ LỤC

(Đính kèm Công văn số 3792 /UBND-SKHĐT ngày 20 tháng 7 năm 2023 của UBND thành phố Đà Nẵng)

1. Dự án Nâng cấp, mở rộng tuyến đường Quốc lộ 14G (đoạn từ QL14B đến trường Tiểu học Lâm Quang Thụ)

a) Thông tin dự án:

- Tên dự án: Nâng cấp, mở rộng tuyến đường Quốc lộ 14G (đoạn từ QL14B đến trường Tiểu học Lâm Quang Thụ).

- Hình thức đầu tư: Đầu tư công.

- Dự kiến tổng mức đầu tư: 50 tỷ đồng.

- Cơ cấu nguồn vốn: Ngân sách thành phố Đà Nẵng.

- Địa điểm xây dựng: Xã Hòa Nhơn, huyện Hòa Vang, thành phố Đà Nẵng.

b) Thực trạng hoàn thiện thủ tục đầu tư dự án, dự kiến thời gian khởi công, hoàn thành: Dự án đang ở bước nghiên cứu lập chủ trương đầu tư.

c) Khó khăn, vướng mắc, sự cần thiết áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù:

- Tuyến đường Quốc lộ 14G hiện nay chưa được đầu tư hoàn thiện hệ thống thoát nước dọc, chưa có vỉa hè, không đảm bảo mỹ quan đô thị, an toàn giao thông và vệ sinh môi trường. Trong thời gian qua, UBND thành phố Đà Nẵng đã nhiều lần kiến nghị xem xét bố trí kinh phí cải tạo nâng cấp tuyến nhưng đến nay Bộ Giao thông vận tải chưa cân đối được nguồn vốn trong kế hoạch trung hạn 2021 - 2025 để thực hiện.

- Đối với 1,0 km đầu tuyến Quốc lộ 14G (đoạn từ QL14B đến trường Tiểu học Lâm Quang Thụ), đi qua khu vực đông dân cư nên cần sớm đầu tư để đảm bảo an toàn giao thông. Trên cơ sở đề xuất của UBND thành phố (đầu tư nâng cấp trước đoạn tuyến nêu trên từ ngân sách thành phố), Bộ Giao thông Vận tải đã có Công văn số 5798/BGTVT-KHĐT ngày 05/6/2023 thông báo sau khi Quốc hội ban hành Nghị quyết về thí điểm một số cơ chế, chính sách tháo gỡ khó khăn vướng mắc sẽ có cơ sở xem xét xử lý đề xuất của thành phố Đà Nẵng.

2. Dự án Cầu Quảng Đà và đường dẫn đầu cầu

a) Thông tin dự án:

- Tên dự án: Cầu Quảng Đà và đường dẫn đầu cầu.

- Hình thức đầu tư: Đầu tư công.

- Dự kiến tổng mức đầu tư: 274 tỷ đồng.

- Cơ cấu nguồn vốn: Ngân sách thành phố Đà Nẵng (riêng kinh phí đền bù đoạn trên địa phận tỉnh Quảng Nam do tỉnh Quảng Nam chi trả và không đưa vào tổng mức đầu tư dự án).

- Địa điểm xây dựng: Xã Hòa Tiến, huyện Hòa Vang thành phố Đà Nẵng và xã Điện Tiến, thị xã Điện Bàn, tỉnh Quảng Nam.

b) Thực trạng hoàn thiện thủ tục đầu tư dự án, dự kiến thời gian khởi công, hoàn thành: Dự án đã được UBND thành phố phê duyệt tại Quyết định số 1072/QĐ-UBND ngày 23/5/2023, dự kiến khởi công năm 2023, hoàn thành năm 2026.

c) Khó khăn, vướng mắc, sự cần thiết áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù: Ranh giới hành chính giữa thành phố Đà Nẵng và tỉnh Quảng Nam nằm giữa cầu (tại vị trí dự kiến xây dựng công trình, ranh giới hành chính nằm giữa cầu Quảng Đà và cách mép bờ sông phía Quảng Nam khoảng 50m), do đó việc đầu tư riêng lẻ trên địa bàn thành phố Đà Nẵng không đảm bảo mục tiêu đầu tư (kết nối giao thông hai bên bờ sông) cũng như khó khăn cho công tác sửa chữa bảo trì trong giai đoạn vận hành khai thác.

Số: 4252/UBND-KTNV

Vĩnh Long, ngày 03 tháng 8 năm 2023

V/v 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

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Căn cứ Công văn số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư 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;

Sau khi rà soát, UBND tỉnh nhận thấy hiện nay Dự án cầu Đình Khao nối hai tỉnh Vĩnh Long và Bến Tre đã được Hội đồng nhân dân tỉnh Vĩnh Long và Bến Tre thông qua Nghị quyết đồng thuận về đề xuất thực hiện dự án theo phương thức đối tác công tư (PPP) và giao UBND tỉnh Vĩnh Long làm cơ quan nhà nước có thẩm quyền thực hiện dự án. Dự án Cầu Đình Khao dự kiến được ngân sách Trung ương hỗ trợ có mục tiêu cho ngân sách tỉnh là 1.600 tỷ đồng. Do phạm vi dự án nằm trên địa bàn hai tỉnh nên việc sử dụng ngân sách trung ương hỗ trợ cho tỉnh Vĩnh Long để thực hiện chi trả bồi thường, giải phóng mặt bằng ở phía tỉnh Bến Tre sẽ gặp khó khăn. Theo quy định khoản 9 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước **“không được dùng ngân sách của địa phương này để chi cho nhiệm vụ của địa phương khác”** và điểm đ khoản 2 Điều 11 Luật Tổ chức chính quyền địa phương **“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”**. Do đó, UBND tỉnh đề xuất Bộ Kế hoạch và Đầu tư có cơ chế chính sách để tháo gỡ vướng mắc, như sau:

1. Về áp dụng cơ chế chính sách để tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan đối với dự án giao thông đường bộ

- Đối với dự án cầu giao thông đi qua hai (02) địa phương, đề nghị giao UBND cấp tỉnh làm cơ quan chủ quản và được phép cân đối, sử dụng nguồn vốn đầu tư từ ngân sách địa phương (bao gồm cả ngân sách trung ương hỗ trợ ngân sách địa phương) thực hiện dự án và cho phép Hội đồng nhân dân các tỉnh có dự án đi qua thống nhất việc sử dụng ngân sách địa phương này để hỗ trợ địa phương khác đầu tư dự án.

2. Về đề xuất dự án giao thông áp dụng cơ chế chính sách để tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan

2.1. Thông tin dự án

- Tên dự án: Dự án đầu tư xây dựng cầu Đình Khao nối hai tỉnh Vĩnh Long và Bến Tre.

- Hình thức đầu tư: Đầu tư theo hình thức đối tác công tư (PPP).

- Dự kiến tổng mức đầu tư: Khoảng 3.200 tỷ đồng.
- Cơ cấu nguồn vốn đầu tư: Vốn ngân sách Trung ương khoảng 1.600 tỷ đồng, Vốn ngân sách tỉnh khoảng 500 tỷ đồng, Vốn nhà đầu tư khoảng 1.100 tỷ đồng.
- Địa điểm thực hiện dự án: Tỉnh Vĩnh Long và tỉnh Bến Tre.
- Thực trạng hoàn thiện thủ tục đầu tư dự án: Đang hoàn chỉnh báo cáo nghiên cứu tiền khả thi.
- Dự kiến tiến độ thực hiện dự án: Năm 2023 - 2027.

2.2. Khó khăn, vướng mắc

Dự án cầu Đình Khao nối hai tỉnh Vĩnh Long và Bến Tre đã được Hội đồng nhân dân tỉnh Vĩnh Long và Bến Tre thông qua Nghị quyết đồng thuận về đề xuất thực hiện dự án theo phương thức đối tác công tư (PPP) và giao UBND tỉnh Vĩnh Long làm cơ quan nhà nước có thẩm quyền thực hiện dự án. Dự án dự kiến được ngân sách Trung ương hỗ trợ có mục tiêu cho ngân sách tỉnh Vĩnh Long là 1.600 tỷ đồng. Dự án nằm trên địa bàn hai tỉnh và việc sử dụng ngân sách tỉnh Vĩnh Long (bao gồm ngân sách trung ương hỗ trợ ngân sách tỉnh Vĩnh Long và ngân sách tỉnh Vĩnh Long) thực hiện chi trả bồi thường, giải phóng mặt bằng ở phía tỉnh Bến Tre sẽ gặp khó khăn. Theo quy định khoản 9 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước **“không được dùng ngân sách của địa phương này để chi cho nhiệm vụ của địa phương khác”** và điểm đ khoản 2 Điều 11 Luật Tổ chức chính quyền địa phương **“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”**. Do đó, việc giao UBND cấp tỉnh làm cơ quan nhà nước chủ quản và được phép cân đối, sử dụng nguồn vốn đầu tư từ ngân sách địa phương (bao gồm cả ngân sách trung ương hỗ trợ ngân sách địa phương) thực hiện dự án và cho phép Hội đồng nhân dân các tỉnh có dự án đi qua thống nhất việc sử dụng ngân sách địa phương này (tỉnh Vĩnh Long) để hỗ trợ địa phương khác (tỉnh Bến Tre) đầu tư dự án.

2.3. Sự cần thiết áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù

Dự án cầu Đình Khao nối hai tỉnh Vĩnh Long và Bến Tre nhằm hoàn thiện và nâng cao năng lực khai thác cho Quốc lộ 57 tạo thành một mạng lưới giao thông hoàn chỉnh. Tạo kết nối thông suốt hệ thống đường Quốc lộ trong khu vực Bến Tre (QL.57) với Vĩnh Long, Trà Vinh (QL.53) và Thành phố Hồ Chí Minh thông qua Quốc lộ 1, từng bước hoàn thiện hệ thống mạng đường quốc lộ kết nối với hệ thống đường cao tốc theo quy hoạch. Vì vậy, khi áp dụng chính sách đặc thù giao cho UBND tỉnh Vĩnh Long làm cơ quan nhà nước có thẩm quyền thực hiện dự án đầu tư bằng nguồn vốn trung ương hỗ trợ cho tỉnh Vĩnh Long và Bến Tre là phù hợp nhằm tạo điều kiện thuận lợi để tỉnh Vĩnh Long và Bến Tre triển khai thực hiện dự án.

2.4. Nếu được phép áp dụng chính sách đặc thù để thực hiện dự án, UBND tỉnh Vĩnh Long sẽ phối hợp với UBND tỉnh Bến Tre có kế hoạch, biện pháp cụ thể để hoàn thành dự án theo tiến độ, mục tiêu được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

3. Các đề xuất, kiến nghị khác

Giao UBND tỉnh Vĩnh Long làm cơ quan có thẩm quyền thực hiện dự án theo quy định tại Điều 5 Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư (Luật PPP) và

khoản 4 Điều 21 Nghị định 35/2021/NĐ-CP ngày 29/3/2021 của Chính phủ (việc giao UBND tỉnh Vĩnh Long làm cơ quan nhà nước có thẩm quyền đã được thống nhất và có ý kiến của Bộ Giao thông vận tải tại Công văn số 588/BGTVT-KHĐT ngày 18/01/2023), Văn phòng Chính phủ tại Công văn số 2746/VPCP-CN ngày 21/4/2023) và UBND tỉnh Bến Tre tại Công văn số 268/UBND-TCĐT ngày 13/01/2023).

Trên đây là nội dung 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, UBND tỉnh Vĩnh Long báo cáo Bộ Kế hoạch và Đầu tư tổng hợp theo quy định./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- CT, các PCT UBND tỉnh;
- Lãnh đạo VPUBND tỉnh;
- Phòng KT-NV;
- Lưu: VT, 5.04.05.

KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH



[Handwritten signature]

Nguyễn Văn Liệt

Số: 1843/SKHĐT-ĐT, TD&GSĐT

Tiền Giang, ngày 14 tháng 7 năm 2023

V/v báo cáo về 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

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Căn cứ Công văn số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư 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.

Thực hiện chỉ đạo của Ủy ban nhân dân tỉnh Tiền Giang theo Công văn số 3194/UBND-TH ngày 26/6/2023 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; sau khi phối hợp với các sở, ban, ngành tỉnh Tiền Giang triển khai rà soát các nội dung theo chỉ đạo tại Công văn số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Sở Kế hoạch và Đầu tư Tiền Giang kính báo cáo Bộ Kế hoạch và Đầu tư một số nội dung như sau:

1. Về áp dụng cơ chế chính sách để tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan đối với dự án giao thông đường bộ:

Căn cứ Tờ trình số 199/TTr-CP ngày 08/5/2023 của Chính phủ về việc trình Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét, cho ý kiến 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 căn cứ Dự thảo dự án Luật Đường bộ đang được Bộ Giao thông vận tải gửi lấy ý kiến theo Công văn số 7001/BGTVT-PC ngày 03/7/2023, tỉnh Tiền Giang thống nhất và ủng hộ áp dụng 03 cơ chế chính sách để tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan đến đầu tư xây trình giao thông đường bộ, cụ thể:

- Tỷ lệ vốn nhà nước tham gia trong các dự án PPP nhiều hơn 50% tổng mức đầu tư của dự án.

- Giao 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.

- Cho phép địa phương được quyết định chủ trương đầu tư đối với dự án thực hiện trên địa bàn nhiều địa phương và bố trí vốn cho các dự án đi qua địa bàn của địa phương khác.

2. Về đề xuất dự án giao thông áp dụng cơ chế chính sách để tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan:

Sau khi rà soát các nội dung theo yêu cầu tại Công văn số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư, trên cơ sở tình hình triển khai thực hiện các dự án của địa phương, tỉnh Tiền Giang đề xuất 02 dự án giao thông áp dụng cơ chế chính sách để tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan, cụ thể như sau:

2.1. Dự án Trục giao thông đô thị Thành phố Hồ Chí Minh - Long An - Tiền Giang (Trục động lực) (Quốc lộ 50B quy hoạch):

Quốc lộ 50B đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch theo Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/09/2021 về việc quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050; tuyến đường dài 55km có điểm đầu kết nối vào đường Phạm Hùng, thành phố Hồ Chí Minh và điểm cuối kết nối vào ngã ba Trung Lương, tỉnh Tiền Giang; tiêu chuẩn thiết kế đường cấp III đồng bằng với quy mô 6 làn xe. Hiện tại, tuyến đường đang được Thành phố Hồ Chí Minh kêu gọi đầu tư trong giai đoạn 2021 - 2025 (thuộc danh mục ưu tiên của đề án phát triển kết cấu hạ tầng) 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: Hiện Ủy ban nhân dân tỉnh Tiền Giang đã giao Sở Giao thông vận tải tổ chức lập quy hoạch tuyến đường để làm cơ sở triển khai thực hiện các bước tiếp theo theo quy định. Để góp phần tháo gỡ khó khăn vướng mắc khi tổ chức triển khai thực hiện dự án trong thời gian tới, tỉnh Tiền Giang kính đề xuất áp dụng cơ chế chính sách tại Điều 4 (thẩm 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) của dự thảo Nghị quyết kèm theo Tờ trình số 199/TTr-CP ngày 08/5/2023 của Chính phủ đối với đoạn tuyến qua địa bàn tỉnh Tiền Giang.

2.2. Dự án Nâng cấp mở rộng Đường tỉnh 879B từ cầu Gò Cát đến ranh Long An:

a) Thông tin dự án:

- Tên dự án: Nâng cấp mở rộng Đường tỉnh 879B từ cầu Gò Cát đến ranh Long An.

- Hình thức đầu tư: Đầu tư công.

- Tổng mức đầu tư: 257,844 tỷ đồng.

- Cơ cấu nguồn vốn: Vốn ngân sách Trung ương hỗ trợ 180 tỷ đồng, phần còn lại ngân sách địa phương.

- Địa điểm xây dựng: Thành phố Mỹ Tho, huyện Chợ Gạo tỉnh Tiền Giang và huyện Châu Thành tỉnh Long An.

- Thực trạng hoàn thiện thủ tục đầu tư dự án: Đã phê duyệt dự án và đang triển khai thi công xây dựng.

- Tiến độ thực hiện dự án: Năm 2021 - 2024.

b) Khó khăn, vướng mắc:

Tuyến Đường tỉnh 879B với chiều dài khoảng 12km do tỉnh Tiền Giang quản lý, trong đó hầu hết chiều dài tuyến đường nằm trong địa bàn tỉnh Tiền Giang, nhưng có một đoạn ngắn khoảng 700m nằm trên địa bàn tỉnh Long An do địa giới hành chính tỉnh Long An tại vị trí nêu trên đi sâu vào trong phạm vi địa giới hành chính của tỉnh Tiền Giang. Tuyến đường đã có cách đây rất lâu, đến nay do nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội nên phải nâng cấp, mở rộng. Ủy ban nhân dân tỉnh Tiền Giang đã tiến hành lập và phê duyệt dự án, hiện đang tiến hành thi công xây dựng. Do dự án đi qua địa bàn 02 tỉnh nên quá trình triển khai dự án có gặp khó khăn vướng mắc theo quy định tại điểm d khoản 2 Điều 11 Luật Tổ chức chính quyền địa phương, cụ thể: *"...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 luật, nghị quyết của Ủy ban thường vụ Quốc hội, nghị định của Chính phủ có quy định khác."*

c) Sự cần thiết áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù:

Mặc dù tuyến Đường tỉnh 879B có một phần nhỏ đi qua địa bàn tỉnh Long An, tuy nhiên đây là tuyến đường quan trọng phục vụ hoàn toàn cho phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh Tiền Giang. Vì vậy, khi áp dụng chính sách đặc thù giao cho Ủy ban nhân dân tỉnh Tiền Giang làm cơ quan chủ quản thực hiện đầu tư bằng nguồn vốn của tỉnh Tiền Giang là phù hợp nhằm tạo điều kiện thuận lợi để dự án được triển khai đồng bộ, thông suốt và đạt hiệu quả đầu tư cao nhất.

- Cam kết của địa phương về phần vốn ngân sách địa phương cần bố trí và thực hiện dự án đảm bảo tiến độ, mục tiêu đề ra: Với mục tiêu nâng cấp, mở rộng tuyến Đường tỉnh 879B để kết nối các địa phương trên địa bàn tỉnh Tiền Giang nói riêng và kết nối với tỉnh Long An nói chung, qua đó thúc đẩy phát triển giao thông liên tỉnh, góp phần tạo động lực phát triển kinh tế - xã hội của địa phương, tỉnh Tiền Giang đã cân đối và bố trí kế hoạch vốn để triển khai dự án đảm bảo hoàn thành đạt tiến độ, chất lượng và mục tiêu đề ra.

3. Về các đề xuất, kiến nghị khác:

Hiện nay, tỉnh Tiền Giang được Thủ tướng Chính phủ giao nhiệm vụ cơ quan chủ quản của Dự án thành phần 2 thuộc Dự án xây dựng công trình đường

bộ cao tốc Cao Lãnh - An Hữu, giai đoạn 1 và thực hiện công tác giải phóng mặt bằng (GPMB) của Dự án đầu tư xây dựng công trình cầu Rạch Miếu 2 nối tỉnh Tiền Giang và tỉnh Bến Tre; tuy nhiên, trong quá trình triển khai thực hiện có một số khó khăn, vướng mắc như sau:

3.1. Dự án thành phần 2 thuộc Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Cao Lãnh - An Hữu, giai đoạn 1:

Dự án đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt chủ trương đầu tư tại Quyết định số 769/QĐ-TTg ngày 24/6/2022; theo đó, dự án thành phần 2 do tỉnh Tiền Giang là cơ quan chủ quản¹. Trong quá trình lập Báo cáo nghiên cứu khả thi dự án, do chi phí GPMB thực tế tăng cao và phạm vi xử lý nền đất yếu rất sâu và gần như toàn tuyến nên tổng mức đầu tư của dự án tăng khoảng 1.572 tỷ đồng² so với chủ trương đầu tư đã được phê duyệt.

Trên cơ sở đó, Ủy ban nhân dân tỉnh Tiền Giang đã có Tờ trình số 99/TTr-UBND ngày 22/3/2023 trình Thủ tướng Chính phủ xem xét, chấp thuận cho điều chỉnh Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi của dự án để làm cơ sở triển khai thực hiện. Hiện nay, Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi điều chỉnh của dự án đã được Thủ tướng Chính phủ giao Bộ Giao thông vận tải chủ trì, phối hợp với các đơn vị liên quan thực hiện thủ tục điều chỉnh trình Thủ tướng trước ngày 15/7/2023.

Ngày 21/6/2023, Ủy ban nhân dân tỉnh Tiền Giang đã có Công văn số 3086/UBND-TH báo cáo Bộ Giao thông vận tải, Bộ Kế hoạch và Đầu tư về việc rà soát về hồ sơ Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi, Báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án thành phần 2 thuộc dự án Xây dựng công trình đường bộ cao tốc Cao Lãnh - An Hữu, giai đoạn 1.

3.2. Về thực hiện công tác GPMB của Dự án đầu tư xây dựng công trình cầu Rạch Miếu 2 nối tỉnh Tiền Giang và tỉnh Bến Tre:

Tỉnh Tiền Giang được Chính phủ giao thực hiện công tác GPMB của dự án trên địa bàn tỉnh; theo đó, dự án qua địa bàn tỉnh Tiền Giang có chiều dài khoảng 7,95 km thuộc thành phố Mỹ Tho và huyện Châu Thành. Đến nay, tỉnh Tiền Giang đã hoàn thành việc chi trả cho các hộ dân tại thành phố Mỹ Tho với số tiền là 619,435 tỷ đồng, tỷ lệ bàn giao mặt bằng đạt 45,4%.

3.3. Đề xuất, kiến nghị đối với 02 dự án nêu trên:

¹ Dự án thành phần 2 có chiều dài 11,43km; trong đó: Địa phận tỉnh Đồng Tháp khoảng 3,81km và tỉnh Tiền Giang khoảng 7,62km; sơ bộ tổng mức đầu tư khoảng 2.246 tỷ đồng.

² Tổng mức đầu tư tăng khoảng 1.572 tỷ đồng; trong đó: Chi phí GPMB tăng 857 tỷ đồng (địa phận Đồng Tháp tăng 111 tỷ đồng, địa phận Tiền Giang tăng 746 tỷ đồng); chi phí xây dựng tăng 584 tỷ đồng (địa phận Đồng Tháp tăng 191 tỷ đồng, địa phận Tiền Giang tăng 393 tỷ đồng); chi phí quản lý dự án và các chi phí khác tăng theo định mức khoảng 131 tỷ đồng.

- Dự án thành phần 2 thuộc Dự án xây dựng công trình đường bộ cao tốc Cao Lãnh - An Hữu, giai đoạn 1: Để có cơ sở triển khai dự án đảm bảo tiến độ và chất lượng theo chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ, tỉnh Tiền Giang kính đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét hỗ trợ sớm trong quá trình thẩm định Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi điều chỉnh dự án và xem xét bố trí nguồn vốn cho phần tăng tổng mức đầu tư nhằm hỗ trợ địa phương sớm triển khai thực hiện các bước tiếp theo theo quy định, đáp ứng yêu cầu tiến độ theo chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ.

- Về công tác GPMB của Dự án đầu tư xây dựng công trình cầu Rạch Miễu 2 nối tỉnh Tiền Giang và tỉnh Bến Tre: Tỉnh Tiền Giang kính đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư quan tâm xem xét báo cáo Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh tăng chi phí GPMB của dự từ 822,310 tỷ đồng thành 2.079,518 tỷ đồng (tăng là 1.257,208 tỷ đồng) và bổ sung vốn để tỉnh Tiền Giang tiến hành chi trả ngay cho các hộ dân bị ảnh hưởng trên địa bàn huyện Châu Thành hiện đã đồng thuận di dời.

Trên đây là báo cáo 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, Sở Kế hoạch và Đầu tư Tiền Giang kính báo cáo Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét./ *M*

Nơi nhận:

- Như trên;
- UBND tỉnh (b/c);
- Sở GTVT (ph/h);
- Các Ban QLDA: GT tỉnh, DD&CN tỉnh;
- Lưu: VT; ĐT, TD&GSĐT (MD).



Nguyễn Đình Chông



**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH SÓC TRĂNG**

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

Số: 1804 /UBND-XD

Sóc Trăng, ngày 12 tháng 7 năm 2023

V/v 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

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Thực hiện Công văn số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư 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.

Ủy ban nhân dân tỉnh Sóc Trăng báo cáo tình hình 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 đối với 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, cụ thể như sau:

I. THÔNG TIN DỰ ÁN

1. Tên dự án thành phần: Dự án thành phần 4 thuộc Dự án đầu tư xây dựng công trình đường bộ cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng giai đoạn 1.
2. Nhóm dự án: Dự án quan trọng Quốc gia.
3. Cấp quyết định dự án thành phần: Ủy ban nhân dân tỉnh Sóc Trăng.
4. Chủ đầu tư dự án thành phần: Ban Quản lý dự án 2 tỉnh Sóc Trăng.
5. Phạm vi, địa điểm thực hiện: Tỉnh Hậu Giang, tỉnh Sóc Trăng.
6. Quy mô đầu tư giai đoạn 1: Gồm 04 làn xe (theo phân kỳ đầu tư), tổng chiều dài tuyến khoảng 58,37km, vận tốc thiết kế: $V_{tk}=100\text{km/h}$.
7. Diện tích sử dụng đất: Khoảng 386,62 ha, trong đó địa phận tỉnh Hậu Giang khoảng 2,52 ha, địa phận tỉnh Sóc Trăng khoảng 384,10 ha.
8. Thời gian thực hiện: Phê duyệt dự án ngày 16/01/2023; khởi công ngày 17/6/2023, cơ bản hoàn thành một số đoạn tuyến có lưu lượng giao thông lớn năm 2025, cơ bản hoàn thành toàn tuyến năm 2026 và đưa vào khai thác đồng bộ năm 2027.
9. Tổng mức đầu tư theo báo cáo nghiên cứu khả thi được phê duyệt: 11.961 tỷ đồng. Trong đó: Chi phí bồi thường, hỗ trợ và tái định cư 1.788,20 tỷ đồng (giải phóng mặt bằng toàn bộ 6 làn xe); chi phí xây dựng 8.551,65 tỷ đồng; chi phí thiết bị 5,52 tỷ đồng; chi phí quản lý dự án 45,01 tỷ đồng; chi phí tư vấn đầu tư xây dựng 276,27 tỷ đồng; chi phí khác 282,18 tỷ đồng; chi phí dự phòng khoảng 1.012,17 tỷ đồng.

10. Nguồn vốn: Ngân sách nhà nước theo Nghị quyết số 60/2022/QH15 ngày 16/6/2022 của Quốc hội. Trong đó:

- Vốn Ngân sách tỉnh Sóc Trăng giai đoạn 2021-2025: 1.000 tỷ đồng.
- Vốn Ngân sách nhà nước còn lại: 10.961 tỷ đồng.

II. TÌNH HÌNH THỰC HIỆN DỰ ÁN

1. Đối với phần xây lắp:

- Dự án đã được tổ chức lập, thẩm định và Ủy ban nhân dân tỉnh phê duyệt dự án ngày 16/01/2023.

- Dự án có tổng số gói thầu xây lắp là 04 gói. Hiện nay đã khởi công 01 gói thầu của dự án vào ngày 17/6/2023. Các nhà thầu hiện đang tập trung xây dựng lán trại, tập kết vật tư, máy móc, thiết bị và trình các phương án tổ chức thi công theo hồ sơ thiết kế bản vẽ thi công được phê duyệt.

- Các gói thầu còn lại đang tổ chức thẩm định và phê duyệt thiết kế kỹ thuật, cố gắng hoàn thành ký hợp đồng 03 gói thầu xây lắp còn lại trong quý III/2023.

2. Đối với phần giải phóng mặt bằng và tái định cư:

- Về công tác giải phóng mặt bằng: Đến nay đã đo đạc kiểm đếm và áp giá 1.808 hộ và tổ chức; đã phê duyệt phương án đền bù 1.487/1.808 hộ (đạt 83%) và chi trả cho 1.487/1.808 (đạt 81%) hộ bị ảnh hưởng toàn dự án. Tổng diện tích đã chi trả bồi thường giải phóng mặt bằng 273/331 ha diện tích thu hồi đất, đạt 82%. Tỉnh sẽ tiếp tục đẩy nhanh công tác giải phóng mặt bằng, phần đầu bàn giao 100% diện tích giải phóng mặt bằng trong năm 2023.

- Về xây dựng các Khu tái định cư: Đã ký hợp đồng xây lắp, đang triển khai thi công 04/06 Khu tái định cư, khối lượng thực hiện đến nay đạt khoảng 60%, phần đầu hoàn thành 04 Khu tái định cư trong năm 2023.

- Về cát phục vụ dự án: Tỉnh Sóc Trăng có 07 mỏ cát đang lập thủ tục dự kiến đưa vào hồ sơ mỏ vật liệu phục vụ dự án, Sở Tài nguyên và Môi trường đang lập thủ tục gia hạn 02 mỏ, 05 mỏ còn lại Sở Tài nguyên và Môi trường đang lập thủ tục khảo sát đánh giá trữ lượng, chất lượng.

- Về rà phá bom mìn: Đã hoàn thành công tác Rà phá bom mìn các gói thầu xây lắp.

Nhìn chung, về tiến độ thực hiện dự án và các bước triển khai cơ bản đảm bảo theo yêu cầu của Nghị quyết số 91/NQ-CP ngày 25/7/2022 của Chính phủ triển khai Nghị quyết số 60/2022/QH15 ngày 16/6/2022 của Quốc hội chủ trương đầu tư Dự án đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng giai đoạn 1 và kế hoạch triển khai Dự án thành phần 4 của tỉnh Sóc Trăng.

III. KHÓ KHĂN, VƯỚNG MẮC

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 dù đã được áp dụng cơ chế đặc thù, nhưng vẫn còn một số khó khăn, vướng mắc cụ thể như sau: Đây là dự án giao thông

đường bộ đi qua 02 địa phương, với tổng chiều dài tuyến khoảng 58,37km (đoạn qua tỉnh Hậu Giang dài 0,47km; đoạn qua tỉnh Sóc Trăng dài 57,90km); diện tích sử dụng đất khoảng 386,62 ha, trong đó địa phận tỉnh Hậu Giang khoảng 2,52 ha, địa phận tỉnh Sóc Trăng khoảng 384,10 ha.

Trong tổng mức đầu tư 11.961 tỷ đồng có chi phí giải phóng mặt bằng trên địa phận tỉnh Hậu Giang với chiều dài 0,47km và tỉnh Hậu Giang cam kết bố trí ngân sách địa phương 16,5 tỷ đồng để thực hiện. Tuy nhiên, theo quy định khoản 9 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước năm 2015 “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...” và điểm đ khoản 2 Điều 11 Luật Tổ chức chính quyền địa phương “... 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”. Vì vậy, đối với đoạn đi qua địa phận tỉnh Hậu Giang (0,47km) đang gặp khó khăn trong việc sử dụng ngân sách địa phương này để thực hiện công tác bồi thường, hỗ trợ và tái định cư, di dời công trình hạ tầng kỹ thuật thiết yếu của địa phương khác.

IV. SỰ CẦN THIẾT ÁP DỤNG CƠ CHẾ, CHÍNH SÁCH ĐẶC THÙ

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,...) vào thực tiễn đầu tư phát triển các công trình giao thông đường bộ bao gồm cả phương thức đầu tư công và đầu tư PPP đã bộc lộ nhiều vướng mắc đòi hỏi cần được điều chỉnh, hoàn thiện nhằm tạo hành lang pháp lý thông thoáng thúc đẩy đa dạng nguồn lực tài chính, đẩy nhanh tiến độ và nâng cao hiệu quả đầu tư của các dự án phát triển công trình giao thông đường bộ (cao tốc, Quốc lộ, tỉnh lộ), cụ thể như sau:

- Về thẩm quyền đầu tư các dự án giao thông đường bộ: 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, 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. 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 theo khoản 9 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước (cụ thể các dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc, quốc lộ thuộc thẩm quyền bố trí vốn của Bộ Giao thông vận tải).

- Về sử dụng ngân sách địa phương đầu tư các dự án liên vùng: Hiện nay có một số dự án đi qua ranh giới địa bàn của 02 địa phương (02 tỉnh) bằng cầu, hầm... (hoặc một số địa phương đề xuất các dự án liên vùng). Trường hợp này nếu để mỗi địa phương đầu tư 01 nửa cầu (hầm) sẽ không thuận lợi trong công tác quản lý dự án, mất nhiều thời gian, thủ tục, có thể gây ra lãng phí... Luật Đầu tư công và các Nghị định hướng dẫn không quy định về việc giao 01 địa phương quyết định chủ trương đầu tư đối với các dự án nêu trên, 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 cũng chưa được quy định rõ. Luật Ngân sách nhà nước tại khoản 4 Điều 9 cũng quy

định không được sử dụng ngân sách địa phương này chỉ cho địa phương khác. Đồng thời, tại điểm đ khoản 2 Điều 11 Luật Tổ chức chính quyền địa phương cũng quy định những vấn đề liên quan đến 02 đơn vị hành chính cấp tỉnh trở lên thuộc thẩm quyền giải quyết của cơ quan nhà nước ở Trung ương.

- Về tỷ lệ vốn nhà nước tham gia trong các dự án PPP: Theo quy định tại khoản 2 Điều 69 Luật Đầu tư PPP không chế mức tỷ lệ vốn nhà nước tham gia không quá 50% tổng mức đầu tư dự án PPP có thể hạn chế áp dụng phương thức đầu tư này. Vì vậy, việc áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù là cần thiết nhằm kịp thời tháo gỡ khó khăn, vướng mắc trong quá trình áp dụng quy định một số Luật liên quan để triển khai thực hiện các dự án giao thông đường bộ.

V. CAM KẾT PHẦN VỐN NGÂN SÁCH ĐỊA PHƯƠNG THAM GIA THỰC HIỆN DỰ ÁN

Đối với 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, tỉnh Sóc Trăng đã cam kết thực hiện dự án là 1.000 tỷ đồng (tối thiểu 50% chi phí giải phóng mặt bằng). Cụ thể:

- Vốn cân đối ngân sách địa phương: 362,101 tỷ đồng.
- Vốn Xổ số kiến thiết: 475 tỷ đồng.
- Vốn tăng thu ngân sách tỉnh: 162,899 tỷ đồng.
- Trong năm 2023, dự án đã được bố trí vốn: 1.500 tỷ đồng (làm tròn), gồm Ngân sách trung ương là 946 tỷ đồng và ngân sách địa phương là 554 tỷ đồng. Đến nay đã giải ngân 631,1 tỷ đồng, tương đương 42,1%.

VI. CAM KẾT CỦA ĐỊA PHƯƠNG TRONG CÔNG TÁC CHỈ ĐẠO

Để triển khai thực hiện dự án đảm bảo theo quy định Nghị quyết của Quốc hội và Nghị quyết của Chính phủ, tỉnh Sóc Trăng đã tập trung chỉ đạo một số nội dung sau:

- Tỉnh ủy đã thành lập Ban Chỉ đạo điều hành các dự án đầu tư xây dựng công trình trọng điểm trên địa bàn tỉnh. Đồng thời, chỉ đạo thành lập các Tổ giúp việc của Ban Chỉ đạo (Tổ giải ngân, Tổ tháo gỡ khó khăn, Tổ giải phóng mặt bằng, Tổ tuyên truyền,...) để phục vụ cho việc triển khai dự án.

- Chủ động phối hợp ký kết Quy chế phối hợp với Bộ Giao thông vận tải và các tỉnh, thành có liên quan đến dự án.

- Ủy ban nhân dân tỉnh giao đơn vị đủ năng lực, kinh nghiệm làm Chủ đầu tư dự án và chỉ đạo Chủ đầu tư phối hợp với các đơn vị có liên quan xây dựng kế hoạch chi tiết triển khai thực hiện dự án từ giai đoạn chuẩn bị đầu tư đến giai đoạn hoàn thành dự án đưa vào vận hành khai thác.

- Ủy ban nhân dân tỉnh giao cho đơn vị quản lý chuyên môn của tỉnh thực hiện công tác giải phóng mặt bằng và tái định cư của dự án.

- Chỉ đạo tăng cường công tác kiểm tra, giám sát của các Tổ giúp việc (Tổ giải ngân, Tổ tháo gỡ khó khăn, Tổ giải phóng mặt bằng,... và các đơn vị thanh tra,

kiểm tra chuyên ngành) để kịp thời nhắc nhở, chấn chỉnh trong suốt quá trình triển khai thực hiện dự án.

- Chỉ đạo Thanh tra tỉnh tham gia kiểm tra hồ sơ trong từng giai đoạn triển khai dự án của Chủ đầu tư và các đơn vị có liên quan để kịp thời nhắc nhở, chấn chỉnh.

- Ủy ban Mặt trận Tổ quốc Việt Nam tỉnh Sóc Trăng thực hiện công tác tham vấn cộng đồng theo quy định và lập kế hoạch giám sát, đánh giá trong suốt quá trình thực hiện dự án từ giai đoạn chuẩn bị đầu tư, công tác giải phóng mặt bằng, tái định cư, thi công xây dựng,...

Nhìn chung, trong thời gian qua Tỉnh ủy, Ủy ban nhân dân tỉnh rất quyết liệt trong công tác chỉ đạo, tập trung sự tham gia vào cuộc của cả hệ thống chính trị để triển khai dự án, đối với mỗi đơn vị phải phát huy hết tinh thần trách nhiệm, thực hiện tốt chức năng, nhiệm vụ được giao và đảm bảo đúng quy định pháp luật nhằm triển khai dự án đúng tiến độ, đạt được chất lượng và mục tiêu đề ra của dự án.

VII. ĐỀ XUẤT, KIẾN NGHỊ

Kiến nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét, báo cáo Thủ tướng Chính phủ việc sử dụng ngân sách địa phương tỉnh Hậu Giang để chi cho công tác giải phóng mặt bằng của Dự án thành phần 4 nêu trên do tỉnh Sóc Trăng là cơ quan chủ quản. Hoặc cho phép sử dụng nguồn vốn Ngân sách Trung ương hỗ trợ cho 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 để thực hiện công tác bồi thường, hỗ trợ và tái định cư, di dời công trình hạ tầng kỹ thuật thiết yếu đoạn đi qua địa bàn tỉnh Hậu Giang (khoảng 0,47 km) và đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét hướng dẫn việc bố trí và sử dụng nguồn vốn này để địa phương thực hiện đảm bảo theo quy định.

Trên đây là báo cáo tình hình 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 đối với Dự án thành phần 4 thuộc Dự án đầu tư xây dựng công trình đường bộ cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng giai đoạn 1. Ủy ban nhân dân tỉnh Sóc Trăng kính gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét, tổng hợp. *lv*

Nơi nhận:

- Như trên;
- CT, các PCT. UBND tỉnh;
- Các Sở: KH&ĐT, TC, GTVT;
- Ban QLDA 2;
- Lưu: VT, XD *lv*

KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH



lv
Lâm Hoàng Nghiệp

Số:1051 /UBND-NCTH

Hậu Giang, ngày 14 tháng 7 năm 2023

V/v 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

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Thực hiện Công văn số 4825/BKHĐT-TH ngày 22 tháng 6 năm 2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư 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; Ủy ban nhân dân tỉnh Hậu Giang 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, như sau:

1. Thực hiện rà soát, đề xuất một số dự án giao thông đường bộ có nhu cầu áp dụng cơ chế đặc thù

(1) 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 (đoạn đi qua địa bàn tỉnh Hậu Giang) do tỉnh Sóc Trăng chủ đầu tư. Dự án đi qua địa bàn tỉnh Hậu Giang là 0,47km nên tỉnh Sóc Trăng không thể thực hiện công tác chi bồi thường cho các hộ dân thuộc địa bàn tỉnh Hậu Giang. Ủy ban nhân dân tỉnh Hậu Giang đề xuất dự án quốc lộ, cao tốc đi qua các địa phương đề nghị giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh làm cơ quan chủ quản và được phép cân đối, sử dụng nguồn vốn đầu tư từ ngân sách địa phương (bao gồm cả vốn hỗ trợ từ ngân sách trung ương nếu có) để thực hiện dự án (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).

(2) Dự án Nâng cấp mở rộng tuyến nối Cần Thơ - Hậu Giang (Quốc lộ 61C), qua địa bàn thành phố Cần Thơ và tỉnh Hậu Giang. Hiện nay dự án chưa ủy quyền cho địa phương làm cơ quan có thẩm quyền đầu tư dự án để có cơ sở triển khai các bước lựa chọn đơn vị tư vấn thực hiện công tác chuẩn bị dự án và các bước tiếp theo. Ủy ban nhân dân tỉnh Hậu Giang đề xuất dự án đường bộ qua nhiều địa phương đề nghị giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh của một trong các địa phương có dự án đi qua làm cơ quan chủ quản thực hiện dự án và cho phép Hội đồng nhân dân các 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 (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).

2. Thông tin cơ bản dự án giao thông đường bộ có nhu cầu áp dụng cơ chế đặc thù

(1) 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 (đoạn đi qua địa bàn tỉnh Hậu Giang)

do tỉnh Sóc Trăng quản lý và phê duyệt dự án tại Quyết định 113/QĐ-UBND ngày 16 tháng 01 năm 2023, với tổng chiều dài tuyến 58,37km; trong đó, đoạn qua tỉnh Hậu Giang dài 0,47km. Do dự án đi qua địa bàn tỉnh Hậu Giang là 0,47km nên tỉnh Sóc Trăng không thể thực hiện công tác chi bồi thường cho các hộ dân thuộc địa bàn tỉnh Hậu Giang. Để thực hiện bồi thường, hỗ trợ, tái định cư triển khai thi công dự án thì Ủy ban nhân dân tỉnh Sóc Trăng phải giao cho Ủy ban nhân dân tỉnh Hậu Giang thực hiện công tác chi bồi thường cho các hộ dân. Do đó, việc Ủy ban nhân dân tỉnh Sóc Trăng chuyển kinh phí Ủy ban nhân dân tỉnh Hậu Giang sẽ không phù hợp với khoản 9 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước.

(2) Dự án: Nâng cấp mở rộng tuyến nối Cần Thơ - Hậu Giang (Quốc lộ 61C)

- Thông tin dự án:

+ Tên dự án: Nâng cấp mở rộng tuyến nối Cần Thơ - Hậu Giang (Quốc lộ 61C).

+ Hình thức đầu tư: Nâng cấp, mở rộng.

+ Dự kiến tổng mức đầu tư: **5.179,350 tỷ đồng**. Trong đó: vốn ngân sách Trung ương là 3.556,690 tỷ đồng; vốn ngân sách địa phương là 1.622,660 tỷ đồng.

+ Địa điểm xây dựng: huyện Châu Thành A, huyện Vị Thủy, thành phố Vị Thanh, tỉnh Hậu Giang.

+ Thực trạng hoàn thiện thủ đầu tư dự án: Ủy ban nhân dân tỉnh Hậu Giang đề xuất dự án tại Tờ trình số 78/TTr-UBND ngày 07 tháng 7 năm 2023, gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài chính.

+ Thời gian đề nghị thực hiện thí điểm: Năm 2023 - 2028.

+ Dự kiến thời gian và tiến độ hoàn thiện thủ tục đầu tư: Năm 2023 - 2024.

+ Dự kiến tiến độ thực hiện và thời gian hoàn thành bàn giao đưa vào sử dụng: Năm 2023 - 2028.

- Khó khăn, vướng mắc:

+ Về thẩm quyền đầu tư và nhiệm vụ chi ngân sách: Ngày 05 tháng 5 năm 2022, Ủy ban nhân dân tỉnh Hậu Giang đã có Công văn số 592/UBND-NCTH về việc đầu tư xây dựng tuyến nối Vị Thanh - Cần Thơ (Quốc lộ 61C). Đến ngày 08 tháng 7 năm 2022, Bộ Giao thông vận tải đã có Công văn số 6917/BGTVT-KHĐT V/v đầu tư xây dựng tuyến nối Vị Thanh - Cần Thơ (Quốc lộ 61C) giai đoạn 2 qua địa bàn các tỉnh/thành phố Hậu Giang, Cần Thơ; theo đó, Bộ Giao thông vận tải ủng hộ chủ trương giao Ủy ban nhân dân thành phố Cần Thơ và Ủy ban nhân dân tỉnh Hậu Giang làm cơ quan chủ quản đầu tư dự án Nâng cấp mở rộng tuyến Quốc lộ 61C (02 làn xe lên 04 làn xe) từ khoản vay hỗ trợ phát triển bền vững vùng đồng bằng sông Cửu Long thích ứng với biến đổi khí hậu. Tuy nhiên, Bộ Giao thông vận tải không ủy quyền cho địa phương làm cơ quan có thẩm quyền đầu tư dự án để có cơ sở triển khai các bước lựa chọn đơn vị tư vấn thực hiện công tác chuẩn bị dự án và các bước tiếp theo.

+ Theo ý kiến của Bộ Kế hoạch và Đầu tư gửi Ủy ban nhân dân tỉnh Hậu Giang (tại Công văn số 4422/BKHĐT-KTĐN ngày 12 tháng 6 năm 2023) như sau: Theo khoản 4 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước 2015, nhiệm vụ chi ngân sách cấp nào do ngân sách cấp đó đảm bảo. Theo quy định Luật Giao thông đường bộ, việc đầu tư, nâng cấp quốc lộ thuộc trách nhiệm đầu tư của Bộ Giao thông vận tải. Do đó, việc tỉnh Hậu Giang đề xuất là cơ quan chủ quản đầu tư dự án Nâng cấp mở rộng tuyến Quốc lộ 61C cần được cấp có thẩm quyền quyết định. Đến nay, tỉnh Hậu Giang chưa được cấp có thẩm quyền giao làm cơ quan chủ quản.

- Sự cần thiết áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù nêu trên, đánh giá tác động và hiệu quả dự án mang lại khi áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù: Việc áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù sẽ giúp dự án được triển khai nhanh hơn, giúp địa phương thuận lợi trong công tác thực hiện thủ tục đầu tư và quản lý.

- Cam kết về phần vốn vay sẽ bố trí để tham gia thực hiện dự án:

+ Về vay vốn triển khai các dự án sử dụng vốn DPO, tỉnh đề xuất Trung ương cấp phát 90%, địa phương vay lại 10% (kinh phí vay lại dự kiến khoảng 356 tỷ đồng).

+ Về hạn mức vay lại tối đa còn lại giai đoạn 2021 - 2030 (sau khi trừ các dự án Tỉnh đang vay lại) của Tỉnh là 7.180 tỷ đồng, đảm bảo khả năng vay lại của dự án.

- Nếu được phép áp dụng chính sách đặc thù để thực hiện dự án, Ủy ban nhân dân tỉnh Hậu Giang sẽ quyết liệt chỉ đạo, có kế hoạch, biện pháp cụ thể để hoàn thành dự án theo đúng tiến độ, mục tiêu được cấp thẩm quyền phê duyệt.

Ủy ban nhân dân tỉnh Hậu Giang kính báo cáo đến Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét, tổng hợp./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Sở KH&ĐT;
- Lưu: VT, NCTH.HT

**TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH**



Nguyễn Văn Hòa

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH THÁI BÌNH****CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Số: 2813/UBND-CTXDGT

Thái Bình, ngày 17 tháng 8 năm 2023

V/v đề xuất cơ chế, chính sách đặc thù đối với Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng, đoạn qua tỉnh Nam Định và Thái Bình, theo phương thức PPP

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Ngày 19/7/2023, Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình đã có Công văn số 2392/UBND-CTXDGT, báo cáo Bộ Kế hoạch và Đầu tư 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 trên địa bàn tỉnh Thái Bình (theo Công văn số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư), thực hiện ý kiến của Hội đồng thẩm định liên ngành (Thông báo số 33/TB-BKHĐT ngày 16/8/2023), Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình báo cáo đề xuất bổ sung một số cơ chế chính sách đặc thù đối với Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng, đoạn qua tỉnh Nam Định và Thái Bình, theo phương thức PPP, loại hợp đồng BOT, như sau:

1. Về 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:

Đề nghị áp dụng cơ chế đặc thù trong cấp phép khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường đã áp dụng cho các Dự án cao tốc Bắc - Nam, giai đoạn 2021-2025 (cơ chế tương tự đã được Quốc hội thông qua tại Nghị quyết số 43/2022/QH15 ngày 11/01/2022); cụ thể: Nhà thầu thi công dự án 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 được thực hiện đến khi hoàn thành dự án.

2. Về việc sử dụng và giải ngân nguồn vốn ngân sách tham gia Dự án:

- Cho phép tỉnh Thái Bình sử dụng nguồn vốn đầu tư trong cân đối ngân sách địa phương (gồm cả vốn hỗ trợ từ ngân sách Trung ương) để đầu tư dự án (kể cả thanh toán các chi phí thực hiện của Dự án và chi phí bồi thường giải phóng mặt bằng trên địa bàn tỉnh Nam Định).



- Cho phép Hội đồng nhân dân hai tỉnh (Thái Bình, Nam Định) thống nhất việc sử dụng ngân sách tỉnh này thanh toán khối lượng thực hiện của Dự án và chi phí bồi thường giải phóng mặt bằng trên địa bàn tỉnh kia.

Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình kính đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư tổng hợp, báo cáo, trình cấp có thẩm quyền xem xét quyết định./

Nơi nhận:

- Như trên;
- Văn phòng CP;
- Các Bộ: Tài chính, TNMT;
- Chủ tịch, các PCT UBND tỉnh;
- Các Sở: KHĐT, GTVT, TC, TNMT;
- Ban QLDA ĐTXD các CTGT tỉnh;
- Lưu: VT, CTXDGT, TH



CHỦ TỊCH

Nguyễn Khắc Thận





**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH CAO BẰNG**

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

Số: 2105 /UBND-TH

Cao Bằng, ngày 07 tháng 8 năm 2023

V/v đề xuất áp dụng cơ chế chính sách tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan đối với dự án đầu tư xây dựng tuyến cao tốc Đồng Đăng (tỉnh Lạng Sơn) - Trà Lĩnh (tỉnh Cao Bằng) theo hình thức đối tác công tư

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và đầu tư.

Thực hiện Công văn số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư 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.

Sau khi rà soát, Ủy ban nhân dân (UBND) tỉnh Cao Bằng đề xuất áp dụng cơ chế chính sách tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan đối với dự án đầu tư xây dựng tuyến cao tốc Đồng Đăng (tỉnh Lạng Sơn) - Trà Lĩnh (tỉnh Cao Bằng) theo hình thức đối tác công tư, cụ thể:

I. THÔNG TIN DỰ ÁN

1. Tên dự án: Đầu tư xây dựng tuyến cao tốc Đồng Đăng (tỉnh Lạng Sơn) - Trà Lĩnh (tỉnh Cao Bằng) theo hình thức đối tác công tư.

2. Quy mô, công suất dự án:

Tổng chiều dài tuyến: 121,06km.

a) Giai đoạn 1: đầu tư khoảng 93,35km (từ Km0+00 đến Km93+350), lựa chọn kích thước mặt cắt ngang $B_{nền} = 17m$ đối với các đoạn thông thường (chiếm khoảng 24%) và mặt cắt ngang $B_{nền} = 13,5m$ đối với các đoạn khó khăn (chiếm khoảng 76%) kiểm soát tổng mức đầu tư trong khi vẫn đảm bảo nhu cầu giao thông trong giai đoạn 2025 - 2030.

b) Giai đoạn 2 (hoàn thiện): đầu tư tiếp khoảng 27,71km từ Km93+350 đến Km121+060, điểm đầu nối với điểm cuối của giai đoạn 1, điểm cuối tại cửa khẩu Trà Lĩnh quy mô bề rộng nền đường $B_{nền} = 17m$ và hoàn thiện quy mô cắt ngang $B_{nền} = 17m$ với các đoạn tuyến chầm chước trong giai đoạn 1, trung bình 500m bố trí 01 vị trí dừng xe.

3. Sơ bộ tổng mức đầu tư:

a) Tổng mức đầu tư điều chỉnh khoảng 22.690 tỷ đồng, trong đó:

- Giai đoạn 1 là: 13.174 tỷ đồng;

- Giai đoạn 2 (hoàn thiện): là 9.516 tỷ đồng.

b) Cơ cấu nguồn vốn tham gia trong dự án PPP:

- Giai đoạn 1: Vốn do Nhà đầu tư huy động (vốn chủ sở hữu, vốn vay và các nguồn vốn hợp pháp khác): 6.594 tỷ đồng; vốn ngân sách nhà nước tham gia trong dự án 6.580 tỷ đồng (gồm vốn hỗ trợ xây dựng công trình, hệ thống cơ sở hạ tầng thuộc dự án và chi trả kinh phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ, tái định cư cho toàn bộ Dự án). Trong đó, vốn ngân sách trung ương là 2.500 tỷ đồng; vốn ngân sách địa phương là 4.080 tỷ đồng.

- Giai đoạn 2: Ngân sách trung ương, ngân sách địa phương và các nguồn vốn hợp pháp khác: 9.516 tỷ đồng.

4. Cơ quan có thẩm quyền: UBND tỉnh Cao Bằng.

Cơ quan chuẩn bị dự án: Ban Quản lý dự án đầu tư xây dựng các công trình giao thông tỉnh Cao Bằng.

5. Địa điểm xây dựng:

a) Địa điểm: Trên địa phận 02 tỉnh Cao Bằng và tỉnh Lạng Sơn, cụ thể:

- Tỉnh Lạng Sơn: huyện Văn Lãng, huyện Tràng Định.

- Tỉnh Cao Bằng: huyện Thạch An, huyện Quảng Hoà và huyện Trùng Khánh.

b) Nhu cầu sử dụng đất: Nhu cầu sử dụng đất của dự án khoảng 730,18ha, trong đó: tỉnh Lạng Sơn khoảng 312,01ha; tỉnh Cao Bằng khoảng 418,17ha.

6. Quyết định chủ trương đầu tư dự án:

- Tại Quyết định chủ trương đầu tư số 1212/QĐ-TTg ngày 10/8/2020 và Quyết định điều chỉnh chủ trương đầu tư số 20/QĐ-TTg ngày 16/01/2023 của Thủ tướng Chính phủ.

7. Thời gian thực hiện dự án:

- Giai đoạn 1: năm 2020-2025.

- Giai đoạn 2: sau năm 2025.

8. Thực trạng hoàn thiện thủ tục đầu tư

- Công tác điều chỉnh chủ trương đầu tư Dự án:

UBND tỉnh Cao Bằng đã thực hiện công tác điều chỉnh chủ trương đầu tư Dự án từ 18/11/2021 (Tờ trình số 3175/TTr-UBND). Đến ngày 16/01/2023, Thủ tướng Chính phủ có Quyết định số 20/QĐ-TTg phê duyệt điều chỉnh chủ trương đầu tư Dự án.

- Công tác lập dự án đầu tư:

UBND tỉnh Cao Bằng đã chỉ đạo các đơn vị liên quan hoàn thành Báo cáo nghiên cứu khả thi dự án cập nhật theo Quyết định điều chỉnh chủ trương đầu tư số 20/QĐ-TTg ngày 16/01/2023, trình Hội đồng thẩm định liên ngành thẩm định.

Ngày 11/5/2023, Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã tổ chức cuộc họp Hội đồng thẩm định liên ngành; ngày 30/6/2023, Hội đồng thẩm định liên ngành ban hành Báo cáo số 5074/BC-HĐTĐLN báo cáo kết quả thẩm định báo cáo nghiên cứu khả thi của Dự án.

Hiện nay, UBND tỉnh Cao Bằng đã hoàn thiện báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án theo ý kiến Hội đồng thẩm định liên ngành, dự kiến phê duyệt quyết định đầu tư trong tháng 8/2023.

- Công tác đánh giá tác động môi trường (ĐTM): ngày 05/7/2023, Bộ Tài nguyên và Môi trường (TN&MT) đã tổ chức họp thẩm định báo cáo ĐTM của dự án; ngày 20/7/2023 Bộ TN&MT ban hành Thông báo số 5712/BTNMT-MT thông báo kết quả thẩm định báo cáo ĐTM của Dự án. UBND tỉnh Cao Bằng đã chỉ đạo đơn vị tư vấn hoàn thiện nội dung Báo cáo ĐTM của dự án theo kết luận của Chủ tịch Hội đồng thẩm định và ý kiến của các thành viên Hội đồng tại phiên họp chính thức ngày 05/7/2023 và gửi Bộ TN&MT xem xét, phê duyệt báo cáo ĐTM của Dự án. Dự kiến phê duyệt ĐTM trước 15/8/2023.

- Khung chính sách bồi thường, hỗ trợ, tái định cư: đã hoàn thành và được Thủ tướng Chính phủ chấp thuận tại Công văn số 402/TTg-CN ngày 06/5/2022;

- Chủ trương chuyển mục đích sử dụng rừng: đã hoàn thành và được Thủ tướng Chính phủ quyết định chủ trương chuyển đổi mục đích sử dụng rừng tại Quyết định số 20/QĐ-TTg ngày 16/01/2023.

- Công tác khảo sát nhà đầu tư quan tâm: Công tác khảo sát sự quan tâm của nhà đầu tư đã được tiến hành lần 01 vào năm 2021. Sau khi chủ trương đầu tư của dự án được điều chỉnh, dự án có sự thay đổi về quy mô, tổng mức đầu tư và một số nội dung khác, UBND tỉnh Cao Bằng đã đăng tải thông báo khảo sát sự quan tâm của nhà đầu tư (lần 02) trên Hệ thống mạng đấu thầu quốc gia vào ngày 13/3/2023 và đã được mở ngày 12/4/2023. Theo đó, số lượng nhà đầu tư quan tâm tham gia là 02 nhà đầu tư. UBND tỉnh Cao Bằng đã báo cáo, xin ý kiến chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ.

- Công tác giải phóng mặt bằng (GPMB), tái định cư:

+ Lập hồ sơ thiết kế cắm cọc GPMB, bàn giao hồ sơ: hồ sơ đã hoàn thành tháng 8/2022, hiện nay đang triển khai cắm cọc giải phóng mặt bằng ngoài thực địa đạt 56km/121,06km; đã tổ chức bàn giao hồ sơ GPMB, cọc mốc GPMB cho UBND các huyện Thạch An, Quảng Hoà đạt 34,1km.

+ Triển khai các công việc của GPMB: do Báo cáo nghiên cứu khả thi chưa được phê duyệt nên chưa đủ căn cứ pháp lý để triển khai công tác GPMB.

- Tình hình bố trí vốn Ngân sách nhà nước cho dự án:

Kế hoạch đầu tư công giai đoạn 2020-2025 bố trí cho dự án 6.580.000 triệu đồng, trong đó:

+ Vốn ngân sách địa phương: 4.080.000 triệu đồng.

+ Vốn ngân sách trung ương: 2.500.000 triệu đồng.

+ Năm 2023, dự kiến bố trí vốn cho dự án 1.369.480 triệu đồng, trong đó: Vốn ngân sách địa phương: 869.480 triệu đồng; Vốn ngân sách trung ương: 500.000 triệu đồng.

II. KHÓ KHĂN, VƯỚNG MẮC

- Theo Báo cáo số 21/BC-UBND ngày 18/1/2023 của UBND tỉnh Lạng Sơn gửi Bộ TN&MT về kết quả thực hiện Quyết định số 326/QĐ-TTg ngày 09/3/2022 của Thủ tướng Chính phủ và lập kế hoạch sử dụng đất 05 năm (2021-2025) cấp tỉnh thì Đất giao thông đến năm 2025 cần tăng thêm **598 ha** so với chỉ tiêu phân bổ, đến năm 2030 cần tăng thêm **898 ha** so với chỉ tiêu phân bổ để bổ sung chỉ tiêu sử dụng đất cho các dự án: tuyến cao tốc Hữu Nghị - Chi Lăng; đường cao tốc Đông Đăng (Lạng Sơn) - Trà Lĩnh (Cao Bằng). Như vậy, chỉ tiêu sử dụng đất của Dự án trên địa phận tỉnh Lạng Sơn là chưa đủ.

- Đây là dự án cao tốc 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), cụ thể:

+ Vướng quy định tại khoản 9 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước "*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*".

+ Vướng quy định tại khoản 4 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước "*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*".

+ Vướng quy định tại khoản 3 Điều 48 Luật Giao thông đường bộ "*Trách nhiệm tổ chức quản lý, bảo trì đường bộ quy định như sau: Hệ thống quốc lộ do Bộ Giao thông vận tải chịu trách nhiệm...*"

- Trong quá trình thực hiện tổ chức đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư dự án do nhiều yếu tố khách quan cũng cần có cơ chế đặc thù trong việc lựa chọn nhà đầu tư dự án (UBND tỉnh Cao Bằng đã có Tờ trình kiến nghị với Chính phủ và các Bộ, ngành Trung ương).

III. SỰ CẦN THIẾT ÁP DỤNG CƠ CHẾ, CHÍNH SÁCH ĐẶC THÙ

Việc áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù tạo hành lang pháp lý thông thoáng để có thể tiến hành triển khai tổ chức thực hiện dự án đảm bảo tiến độ theo quyết định chủ trương đầu tư đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, sớm đưa vào khai thác vận hành, phát huy hiệu quả đầu tư, huy động được nguồn vốn nhà đầu tư vào thực hiện dự án hạ tầng giao thông, góp phần hiện thực hóa Nghị quyết Đại hội đại biểu lần thứ XIII của Đảng.

Khi dự án được phép áp dụng cơ chế chính sách đặc thù để thực hiện, UBND tỉnh Cao Bằng cam kết chỉ đạo quyết liệt, có kế hoạch, biện pháp cụ thể để hoàn thành dự án theo đúng tiến độ, mục tiêu được cấp thẩm quyền phê duyệt.

IV. NGÂN SÁCH ĐỊA PHƯƠNG BỔ TRÍ CHO DỰ ÁN

Giai đoạn 1 Ngân sách địa phương bổ trí 4.080.000 triệu đồng, tỉnh Cao Bằng đã dự kiến bổ trí đủ cho dự án, cụ thể như sau:

- Đã bổ trí năm 2020 để chuẩn bị đầu tư dự án là 53.615 triệu đồng.

- Kế hoạch đầu tư công trung hạn 2021-2025: UBND tỉnh đã trình Hội đồng nhân dân tỉnh ban hành Nghị quyết số 29/NQ-HĐND ngày 27/4/2023 bổ trí vốn trung hạn cho dự án là 4.026.386 triệu đồng (trong đó: Chi XDCB vốn tập trung trong nước 1.658.138 triệu đồng; Dự phòng đầu tư công trung hạn 187.216 triệu đồng; Thu sử dụng đất 280.788 triệu đồng; Tăng thu NSĐP 1.900.244 triệu đồng).

- Dự kiến Kế hoạch năm 2023 (Phương án đã Báo cáo Bộ Kế hoạch và Đầu tư tại Công văn số 2643/BC-UBND, ngày 14/10/2022) là 869,48 tỷ đồng (NSTT là 483,276 tỷ đồng, thu sử dụng đất 235,0 tỷ đồng, tăng thu NSĐP 151,204 tỷ đồng). Tuy nhiên hiện nay do dự án chưa có Quyết định phê duyệt nên chưa giao vốn để thực hiện dự án.

Sau khi thực hiện xong giai đoạn 1, tỉnh Cao Bằng sẽ tiếp tục rà soát, đề xuất nguồn vốn ngân sách Trung ương hỗ trợ thực hiện dự án và rà soát các nguồn vốn của tỉnh để bổ trí thực hiện hoàn thành giai đoạn 2 của dự án theo quyết định phê duyệt điều chỉnh chủ trương dự án của Thủ tướng Chính phủ.

V. KIẾN NGHỊ:

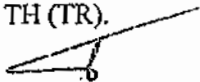
1. Thủ tướng Chính phủ quan tâm chỉ đạo các Bộ, ngành rà soát điều chỉnh Quyết định 326/QĐ-TTg ngày 09/3/2022 của Thủ tướng Chính phủ.

2. Thủ tướng Chính phủ xem xét, có ý kiến chỉ đạo đối với hình thức lựa chọn nhà đầu tư dự án.

UBND tỉnh Cao Bằng báo cáo kết quả rà soát, đề xuất dự án giao thông đường bộ áp dụng cơ chế đặc thù, kính đề nghị Bộ Kế hoạch và đầu tư tổng hợp, báo cáo cấp có thẩm quyền theo quy định. /.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Chủ tịch, các PCT UBND tỉnh;
- Các sở: GTVT, KHĐT;
- Ban QLDA ĐTXD các CTGT tỉnh;
- VP: CVP, các PCVP, CV GT;
- Lưu: VT, TH (TR).



TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
CHỦ TỊCH




Hoàng Xuân Ánh

Số: 5659 /UBND-CN1

Vĩnh Phúc, ngày 19 tháng 7 năm 2023

V/v 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 trên địa bàn
tỉnh Vĩnh Phúc

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Thực hiện Văn bản số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư 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. Sau khi rà soát, UBND tỉnh Vĩnh Phúc đề xuất các dự án giao thông đường bộ áp dụng cơ chế chính sách tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan, như sau:

1. Đối với dự án thuộc các tuyến đường Quốc lộ đi qua địa phương

1.1. Dự án Mở rộng QL.2 đoạn từ Km19+425 – Km26+575 (từ đường trục trung tâm KĐT mới Mê Linh đến Vĩnh Yên):

- Dự kiến tổng mức đầu tư: Khoảng 3.000 tỷ đồng.
- Dự kiến nguồn vốn: Dự kiến nguồn vốn NSTW và nguồn vốn ngân sách tỉnh Vĩnh Phúc.
- Địa điểm xây dựng: Huyện Bình Xuyên, tỉnh Vĩnh Phúc.
- Dự kiến thời gian khởi công, hoàn thành: Trong giai đoạn 2024-2030.
- Về thủ tục đầu tư dự án: 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 bàn giao tuyến đường để địa phương quản lý, đầu tư theo quy định hiện hành.

Tuy nhiên, căn cứ theo quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021, thì đoạn tuyến QL.2 từ Km19+425-Km26+575 đang được khai thác với quy mô 4 - 6 làn xe, đạt tiêu chuẩn đường cấp II và hiện chưa có tuyến tránh, vì vậy không thuộc trường hợp được Chính phủ cho phép bàn giao thành đường địa phương để Tỉnh quản lý và đầu tư theo quy định hiện hành.

- Các khó khăn, vướng mắc:

Theo ý kiến của Bộ GTVT tại Văn bản số 3401/BGTVT-KCHT ngày 07/4/2023 về việc một số nội dung kiến nghị liên quan đến các tuyến quốc lộ qua địa bàn tỉnh; đoạn tuyến quốc lộ 2 từ đường Bắc Thăng Long - Nội Bài đến Vĩnh Yên đã được đầu tư và khai thác ổn định với quy mô 4 - 6 làn xe phù hợp theo quy hoạch (đủ số làn xe theo quy hoạch của Bộ GTVT); tuy nhiên để triển khai thực hiện đầu tư mở rộng tuyến quốc lộ 2 đoạn từ Km19+425-Km26+575 (đường trục trung tâm KĐT mới Mê Linh đến Vĩnh Yên) phải điều chỉnh lại cơ cấu mặt cắt hạng tuyến quốc lộ 2 hiện trạng (do phải sử dụng một phần mặt đường hiện tại làm

dải phân cách giữa từ 2m lên 9m theo quy hoạch); đồng thời phải điều chỉnh hướng tuyến một số đoạn tuyến để đảm bảo yêu cầu kỹ thuật và hạn chế ảnh hưởng đến nhà dân, hạn chế lấn chiếm lòng sông,...

Việc triển khai mở rộng đoạn tuyến quốc lộ 2 nêu trên theo quy hoạch của tỉnh phải xây dựng mở rộng thêm số làn xe của quốc lộ, để bù lại phần mở rộng dải phân cách giữa sẽ gặp vướng mắc liên quan đến thẩm quyền và trách nhiệm đầu tư theo quy định của Luật Đầu tư công và Luật Ngân sách nhà nước.

- Sự cần thiết áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù:

Tuyến đường QL.2 nói chung và đoạn tuyến QL.2 từ Km19+425 – Km26+575 nói riêng có mật độ phương tiện giao thông quá cảnh, phương tiện giao thông nội vùng là rất lớn, trong khi mặt đường chật hẹp, giao thông hỗn hợp lại giao cắt với đường ngang, khu đô thị, khu công nghiệp và tiếp giáp với các khu dân cư, tiềm ẩn nguy cơ mất an toàn giao thông rất cao. Với tầm quan trọng của đoạn tuyến đường nêu trên đối với phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh Vĩnh Phúc, việc đầu tư xây dựng mở rộng QL.2 đoạn từ Km19+425 – Km26+575 trong giai đoạn hiện nay là rất cần thiết.

Để có cơ sở cho tỉnh Vĩnh Phúc có thể triển khai các thủ tục đầu tư mở rộng tuyến quốc lộ 2 theo quy mô quy hoạch thì rất cần thiết phải được Quốc hội cho phép Chính phủ áp dụng cơ chế đặc thù, giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh làm cơ quan chủ quản và được phép cân đối, sử dụng nguồn vốn đầu tư từ ngân sách địa phương (bao gồm cả vốn hỗ trợ từ ngân sách trung ương nếu có) để thực hiện dự án (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).

- Cam kết thực hiện:

Trường hợp được áp dụng cơ chế đặc thù thực hiện dự án; tỉnh cam kết quyết liệt chỉ đạo, có kế hoạch, biện pháp cụ thể để hoàn thành dự án theo đúng tiến độ, mục tiêu được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

1.2. Dự án mở rộng quốc lộ 2C đoạn từ cầu Vĩnh Thịnh đến nút giao IC.5 (tuyến đường Vành đai 5 vùng thủ đô):

- Dự kiến tổng mức đầu tư: Khoảng 5.000 tỷ đồng.

- Dự kiến nguồn vốn: Nguồn vốn đầu tư công ngân sách tỉnh Vĩnh Phúc và nguồn vốn NSTW.

- Địa điểm xây dựng: Huyện Vĩnh Tường, huyện Yên Lạc, huyện Tam Dương, tỉnh Vĩnh Phúc.

- Dự kiến thời gian khởi công, hoàn thành: trong giai đoạn 2026-2030.

- Về thủ tục đầu tư dự án: Căn cứ các quy hoạch được duyệt (Quy hoạch chi tiết đường Vành đai 5 vùng Thủ đô; quy hoạch chung đô thị Vĩnh Phúc, Quy hoạch vùng phía Nam đô thị Vĩnh Phúc...). UBND tỉnh đã giao Sở Giao thông vận tải tổ chức nghiên cứu phương án đầu tư mở rộng tuyến đường để có hồ sơ sẵn sàng cho việc đề xuất dự án khi đủ điều kiện triển khai.

- Các khó khăn vướng mắc:

Tuyến quốc lộ 2C đoạn từ cầu Vĩnh Thịnh đến nút giao IC5 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.

Qua khảo sát hiện trạng, để đầu tư đảm bảo quy mô theo các quy hoạch của Trung ương và địa phương thì việc triển khai cần thực hiện đồng bộ, trong đó một số đoạn tuyến cần được cải nắn để đảm bảo các yêu cầu kỹ thuật và hạn chế bồi thường GPMB, TĐC. Do vậy việc nghiên cứu đầu tư sẽ gặp khó khăn vướng mắc về thẩm quyền và trách nhiệm đầu tư theo quy định của Luật Đầu tư công và Luật Ngân sách nhà nước.

- Các biện pháp đã áp dụng:

Để đảm bảo phù hợp quy định của Luật Đầu tư công và Luật Ngân sách nhà nước; Sở GTVT đang nghiên cứu đề xuất đầu tư trước mắt đường gom hai bên một số đoạn từ cầu Vĩnh Thịnh đến đường QL2. Tuy nhiên, việc chỉ nghiên cứu đầu tư hệ thống đường gom dọc QL2C không đảm bảo tính đồng bộ mặt cắt ngang toàn bộ công trình theo quy hoạch được duyệt. Đồng thời, do khó khăn về nguồn vốn đầu tư trong giai đoạn 2021-2025, UBND tỉnh Vĩnh Phúc đã chỉ đạo nghiên cứu chuẩn bị đầu tư dự án trong giai đoạn đầu tư công 2026-2030.

- Sự cần thiết áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù:

Tuyến QL2C đoạn từ cầu Vĩnh Thịnh đến nút giao IC5 là một trong các trục đường quan trọng phục vụ cho việc phát triển đô thị Vĩnh Phúc thuộc Quy hoạch chung xây dựng đô thị Vĩnh Phúc đến năm 2030 tầm nhìn 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1183/QĐ-TTg ngày 26/11/2011. Tuyến đường khi được đầu tư hoàn thành sẽ tăng cường kết nối giao thông giữa các tuyến QL.2, đường vành đai 5 qua cầu Vĩnh Thịnh, cao tốc Nội Bài - Lào Cai ... và các tuyến đường tỉnh trong khu vực tạo thành mạng lưới giao thông hoàn chỉnh trên địa bàn tỉnh Vĩnh Phúc; tăng cường thông thương hàng hóa, giao lưu văn hóa, thương mại giữa tỉnh Vĩnh Phúc với Thủ đô Hà Nội và các địa phương lân cận.

Ngoài ra, khi đầu tư xây dựng tuyến đường gom dọc QL.2C và hạ tầng kỹ thuật đồng bộ kèm theo, sẽ tạo điều kiện kết nối với hạ tầng các khu đô thị, khu, cụm công nghiệp dọc tuyến theo quy hoạch, từ đó tạo động lực thu hút đầu tư phát triển công nghiệp, đô thị của địa phương. Do đó việc mở rộng QL.2C và xây dựng hoàn chỉnh đường gom hai bên theo quy mô quy hoạch là rất cần thiết.

Để có cơ sở triển khai các thủ tục để đầu tư mở rộng tuyến QL.2C theo quy mô quy hoạch thì rất cần thiết phải được Quốc hội cho phép Chính phủ áp dụng cơ chế đặc thù giao UBND cấp tỉnh làm cơ quan chủ quản và được phép cân đối, sử dụng nguồn vốn đầu tư từ ngân sách địa phương (bao gồm cả vốn hỗ trợ từ ngân sách trung ương nếu có) để thực hiện dự án (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).

- Cam kết thực hiện:

Trường hợp được áp dụng cơ chế đặc thù thực hiện dự án; tỉnh cam kết quyết liệt chỉ đạo, có kế hoạch, biện pháp cụ thể để hoàn thành dự án theo đúng tiến độ, mục tiêu được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

2. Đối với dự án giao thông đi qua nhiều địa phương

- Tên dự án: Xây dựng cầu Hải Lựu, Xây dựng cầu Như Thủy qua sông Lô kết nối hai tỉnh Vĩnh Phúc và Phú Thọ.

- Tổng mức đầu tư dự kiến: (1) Cầu Hải Lựu khoảng 800 tỷ đồng; (2) Cầu Như Thủy khoảng 700 tỷ đồng.

- Nguồn vốn: Dự kiến nguồn vốn NSTW và nguồn vốn ngân sách tỉnh Vĩnh Phúc.

- Địa điểm xây dựng: Huyện Sông Lô, tỉnh Vĩnh Phúc và Huyện Phù Ninh, tỉnh Phú Thọ.

- Dự kiến thời gian thực hiện dự án: Giai đoạn 2026 - 2030.

- Các khó khăn, vướng mắc:

+ Công trình cầu Như Thủy 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.

+ Hiện nay nguồn ngân sách tỉnh Vĩnh Phúc đang gặp khó khăn và đã cơ bản cân đối cho các nhiệm vụ, dự án đã được phê duyệt chủ trương, thẩm định chủ trương đầu tư; dự kiến bố trí để thực hiện các Nghị quyết của HĐND tỉnh, chỉ đạo của Tỉnh ủy,...

- Sự cần thiết áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù:

Hiện nay, việc kết nối giữa vùng phía Tây Bắc của tỉnh Vĩnh Phúc với vùng phía Đông của tỉnh Phú Thọ chủ yếu thông qua các bến đò, bến khách ngang sông. Chưa tương xứng với tiềm năng phát triển kinh tế giữa 02 địa phương. Việc nghiên cứu đầu tư cầu Hải Lựu và cầu Như Thủy để tăng cường giao thương, phát triển hàng hóa, thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội là rất cần thiết; trong khi việc triển khai thực hiện dự án qua địa bàn hai tỉnh gặp khó khăn về thủ tục theo quy định cũng như về khả năng cân đối nguồn vốn của cả hai địa phương.

- Cam kết thực hiện:

Trường hợp được áp dụng cơ chế đặc thù thực hiện dự án; tỉnh cam kết quyết liệt chỉ đạo, có kế hoạch, biện pháp cụ thể để hoàn thành dự án theo đúng tiến độ, mục tiêu được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

UBND tỉnh Vĩnh Phúc báo cáo gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư tổng hợp././.

Nơi nhận:

- Như trên;
 - Chủ tịch, các PCT UBND tỉnh;
 - CVP, các PCVP UBND tỉnh;
 - Các sở: KH&ĐT, TC, XD, GTVT;
 - UBND các huyện, thành phố;
 - CV: CN1,3; KT2,5,6;
 - Lưu: VT.
- (K- b)

TM. ỦY BAN NHÂN DÂN

KT. CHỦ TỊCH

PHÓ CHỦ TỊCH



Vũ Việt Văn

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH BẮC GIANG**

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

Số: 207 /UBND-KTN

Bắc Giang, ngày 19 tháng 7 năm 2023

V/v 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

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Thực hiện Công văn số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về 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, UBND tỉnh Bắc Giang trân trọng báo cáo, đề xuất Bộ Kế hoạch và Đầu tư một số nội dung cụ thể như sau:

1. Khó khăn, vướng mắc và sự cần thiết phải áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù để đầu tư các dự án

Trong thời gian qua, tỉnh Bắc Giang đã tập trung mọi nguồn lực để đầu tư, từng bước hoàn thiện hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông trên địa bàn tỉnh; trong đó đặc biệt quan tâm đến việc giải quyết, tháo gỡ các nút thắt, điểm ùn tắc, tiềm ẩn tai nạn giao thông và tăng cường kết nối giao thông với các tỉnh lân cận. Tuy nhiên, việc đầu tư bằng nguồn ngân sách tỉnh gặp khó khăn, vướng mắc liên quan đến nguyên tắc chi theo quy định tại khoản 9 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước năm 2015 khi đầu tư trên các tuyến cao tốc, quốc lộ và trên địa giới hành chính của tỉnh khác.

Bên cạnh đó, việc bàn giao và quản lý tài sản công hình thành sau đầu tư từ nguồn ngân sách địa phương cho các cơ quan quản lý nhà nước ở Trung ương, Nhà đầu tư thực hiện dự án BOT gặp vướng mắc theo quy định pháp luật về Quản lý, sử dụng tài sản công, quy định của pháp luật về sử dụng tài sản công tham gia vào các dự án đầu tư theo phương thức đối tác công tư PPP. Mặc dù trên địa bàn tỉnh có nhiều công trình dự án cần được đầu tư sớm để tháo gỡ các nút thắt trong kết cấu hạ tầng giao thông và đẩy mạnh hợp tác phát triển kinh tế - xã hội giữa tỉnh Bắc Giang với các tỉnh lân cận.

Vì vậy, để việc đầu tư các dự án được hợp pháp và thuận lợi cần thiết ban hành một cơ chế, chính sách có tính đặc thù để tháo gỡ vướng mắc theo quy định tại một số Luật liên quan.

2. Nội dung đề xuất

Trên cơ sở nhu cầu và khả năng nguồn lực ngân sách địa phương bố trí để đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông, UBND tỉnh Bắc Giang đề xuất đầu tư 01 dự án giao thông đường bộ áp dụng cơ chế, chính sách tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan như sau:

a. Tên dự án: 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.

b. Hình thức đầu tư: Đầu tư công.

c. Tổng mức đầu tư dự kiến: 600 tỷ đồng.

d. Địa điểm xây dựng: Xã Mai Đình, huyện Hiệp Hòa, tỉnh Bắc Giang và xã Tam Giang, huyện Yên Phong, tỉnh Bắc Ninh.

e. Thực trạng hoàn thiện các thủ tục đầu tư: Chưa chuẩn bị đầu tư.

f. Nguồn vốn dự kiến: Ngân sách tỉnh Bắc Giang và ngân sách tỉnh Bắc Ninh (theo Biên bản ghi nhớ ngày 09/02/2023 giữa Ban Thường vụ Tỉnh ủy tỉnh Bắc Giang và Ban Thường vụ Tỉnh ủy tỉnh Bắc Ninh).

g. Dự kiến thời gian khởi công và hoàn thành: 2026 – 2028.

UBND tỉnh Bắc Giang trân trọng báo cáo./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Thường trực Tỉnh ủy;
- Thường trực HĐND tỉnh;
- Chủ tịch, các PCT UBND tỉnh;
- Các Sở: KH&ĐT, GTVT, TC, XD, TN&MT, NN&PTNT;
- VP UBND tỉnh: LĐVP, TH, KTN.
- Lưu: VT, KTN_{hiệu}.

**TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
CHỦ TỊCH**



Lê Ánh Dương

Số: 2392/UBND-CTXDGT

Thái Bình, ngày 19 tháng 7 năm 2023

V/v 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.

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Thực hiện Công văn số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư 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; sau khi rà soát, Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình báo cáo Bộ Kế hoạch và Đầu tư, như sau:

1. Tổng số dự án giao thông đường bộ trên địa bàn tỉnh Thái Bình đề xuất áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù để tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan nhằm đẩy nhanh tiến độ triển khai thực hiện là 05 dự án, cụ thể:

- 02 dự án đầu tư theo hình thức đối tác công tư:

+ Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng đoạn qua tỉnh Nam Định và Thái Bình: Thủ tướng Chính phủ đã giao Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình là cơ quan nhà nước có thẩm quyền triển khai dự án (*khác so với quy định tại Khoản 4 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước và khoản 3 Điều 48 Luật Giao thông đường bộ*); đề nghị cho phép sử dụng linh hoạt, giải ngân các nguồn vốn tham gia dự án để đẩy nhanh tiến độ đầu tư, giảm lãi vay trong thời gian thực hiện dự án; cho phép áp dụng cơ chế chỉ định mỏ vật liệu xây dựng để phục vụ thi công dự án.

+ Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ ven biển tỉnh Thái Bình (dự án chuyển tiếp): Chủ trương đầu tư được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt năm 2018, Hợp đồng BOT ký trước khi Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư (Luật 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, phần 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; 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) đối với dự án và tạo điều kiện bố trí hỗ trợ bổ sung vốn nhà nước cho dự án từ nguồn ngân sách Trung ương (*Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình đã có Công văn số 1583/UBND-CTXDGT ngày 19/5/2023 gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư*).

- 03 dự án đầu tư theo hình thức đầu tư công, trong đó:

+ 01 dự án quốc lộ đi qua địa bàn tỉnh Thái Bình (Dự án đầu tư xây dựng Quốc lộ 39 đoạn chính tuyến tránh thị trấn Đông Hưng phía Tây, nối Quốc lộ 10 với

THÁI BÌNH

Quốc lộ 39): Đề nghị giao Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình là cơ quan chủ quản thực hiện dự án (khác so với quy định tại khoản 4 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước và khoản 3 Điều 48 Luật Giao thông đường bộ) và bố trí vốn từ ngân sách trung ương để triển khai thực hiện dự án.

+ 02 dự án giao thông đường bộ đi qua địa bàn 02 tỉnh, gồm:

(1) 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): Đề nghị giao Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình là cơ quan chủ quản thực hiện dự án và cho phép Hội đồng nhân dân 02 tỉnh thống nhất việc sử dụng ngân sách địa phương này hỗ trợ địa phương khác để đầu tư dự án (khác so với khoản 9 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước, cụ thể hóa điểm đ khoản 2 Điều 11 Luật Tổ chức chính quyền địa phương), đồng thời hỗ trợ vốn từ ngân sách trung ương để triển khai thực hiện dự án.

(2) 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): Đề nghị giao Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình là cơ quan chủ quản thực hiện dự án do phạm vi thực hiện dự án trên địa bàn tỉnh Thái Bình lớn hơn phía tỉnh Hải Dương và cho phép Hội đồng nhân dân 02 tỉnh thống nhất việc sử dụng ngân sách địa phương này hỗ trợ địa phương khác để đầu tư dự án (khác so với khoản 9 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước, cụ thể hóa điểm đ khoản 2 Điều 11 Luật Tổ chức chính quyền địa phương), đồng thời hỗ trợ từ ngân sách trung ương để triển khai thực hiện dự án.

(Chi tiết thông tin các dự án; khó khăn, vướng mắc; đề xuất, kiến nghị tại Phụ lục gửi kèm theo).

2. Khi được cấp có thẩm quyền cho phép áp dụng chính sách đặc thù để thực hiện dự án, Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình cam kết bố trí vốn từ nguồn ngân sách địa phương theo cơ cấu nguồn vốn được duyệt và đảm bảo tiến độ triển khai thực hiện dự án; đồng thời quyết liệt chỉ đạo, có kế hoạch, biện pháp cụ thể để hoàn thành dự án theo đúng tiến độ, mục tiêu được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình trân trọng báo cáo và kính đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư tổng hợp báo cáo Thủ tướng Chính phủ trình Quốc hội xem xét, quyết định./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Văn phòng Chính phủ;
- Chủ tịch, các PCT UBND tỉnh;
- Các sở: KHĐT, TC, GTVT;
- Lãnh đạo Văn phòng;
- Lưu: VT, CTXDGT.



Nguyễn Quang Hưng

Phụ lục

Rà soát, đề xuất một số dự án giao thông đường bộ áp dụng cơ chế chính sách tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan

Kèm theo Công văn số 292/UBND-CTXDGT ngày 19/17/2023 của Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình



TT	Tên dự án	Hình thức đầu tư	Mức đầu tư (tỷ đồng)	Nguồn vốn	Địa điểm xây dựng	Thực trạng hoàn thiện thủ tục đầu tư dự án	Dự kiến thời gian khởi công - hoàn thành	Khó khăn, vướng mắc	Đề xuất, kiến nghị
1	Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng đoạn qua tỉnh Nam Định và Thái Bình, theo phương thức PPP	Đối tác công tư	18.081	Vốn BOT, vốn ngân sách nhà nước (gồm ngân sách trung ương, ngân sách địa phương)	Tỉnh Nam Định, tỉnh Thái Bình	UBND tỉnh Thái Bình đang trình thẩm định Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án	2023-2027	- Theo quy định tại khoản 3 Điều 48 Luật Giao thông đường bộ; 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, việc đầu tư xây dựng các tuyến đường cao tốc thuộc thẩm quyền của Bộ Giao thông vận tải. Theo quy định tại khoản 4 Điều 9 Luật Ngân sách Nhà nước, việc đầu tư, nâng cấp mở rộng tuyến đường cao tốc thuộc nhiệm vụ chỉ của ngân sách trung ương. Như vậy, các quy định nêu trên không cho phép địa phương sử dụng ngân sách địa phương để đầu tư dự án đường cao tốc.	Giao UBND tỉnh Thái Bình là cơ quan Nhà nước có thẩm quyền triển khai dự án; cho phép sử dụng linh hoạt và giải ngân các nguồn vốn tham gia dự án để đẩy nhanh tiến độ đầu tư, giảm lãi vay trong thời gian xây dựng dự án
2	Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ ven biển tỉnh Thái Bình	Đối tác công tư	3.872	Ngân sách trung ương, ngân sách địa phương tham gia dự án; vốn BOT	Huyện Tiền Hải và huyện Thái Thụy, tỉnh Thái Bình	UBND tỉnh Thái Bình là cơ quan Nhà nước có thẩm quyền	2019-2023	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, phần 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; 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) đối với dự án và tạo điều kiện bố trí hỗ trợ bổ sung vốn nhà nước cho dự án từ nguồn ngân sách Trung ương.	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 (cho phép tăng tỷ lệ vốn Nhà nước tham gia dự án như hồ sơ mời thầu, hồ sơ dự thầu và kết quả đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư).
3	Dự án đầu tư xây dựng quốc lộ 39 đoạn chính tuyến tránh thị trấn Đông Hưng tại phía Tây (nối Quốc lộ 10 với Quốc lộ 39)	Đầu tư công	300	Ngân sách trung ương	Huyện Đông Hưng, tỉnh Thái Bình	UBND tỉnh Thái Bình đang giao cơ quan chuyên môn nghiên cứu, đề xuất chủ trương đầu tư dự án	2024-2026	Theo quy định tại khoản 3 Điều 48 Luật giao thông đường bộ, 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 tại khoản 4 Điều 9 Luật Ngân sách Nhà nước, việc đầu tư, nâng cấp mở rộng tuyến đường quốc lộ thuộc nhiệm vụ chỉ của ngân sách trung ương. Như vậy, các quy định nêu trên không cho phép địa phương là cơ quan chủ quản, sử dụng ngân sách địa phương để đầu tư dự án đường quốc lộ.	Giao UBND tỉnh Thái Bình là cơ quan chủ quản thực hiện dự án (khác so với quy định tại khoản 4 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước và khoản 3 Điều 48 Luật Giao thông đường bộ) và bố trí từ ngân sách trung ương để triển khai thực hiện dự án



TT	Tên dự án	Hình thức đầu tư	Tổng mức đầu tư (tỷ đồng)	Nguồn vốn	Địa điểm xây dựng	Thực trạng hoàn thiện thủ tục đầu tư dự án	Dự kiến thời gian khởi công - hoàn thành	Khó khăn, vướng mắc	Đề xuất, kiến nghị
4	Dự án đầu tư xây dựng cầu Sa Cao và đường hai đầu cầu nối hai tỉnh Thái Bình và Nam Định	Đầu tư công	1.200	Ngân sách trung ương, ngân sách địa phương	Huyện Vũ Thư, tỉnh Thái Bình và huyện Xuân Trường, tỉnh Nam Định	UBND tỉnh Thái Bình đang giao cơ quan chuyên môn nghiên cứu, đề xuất chủ trương đầu tư dự án	2024-2026	Phạm vi thực hiện dự án thuộc địa bàn 02 tỉnh Thái Bình và Nam Định. Theo quy định của 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 02 địa phương; Luật Ngân sách nhà nước quy định không được sử dụng ngân sách địa phương này để chi cho địa phương khác. Như vậy, để triển khai thực hiện dự án đảm bảo theo các quy định nêu trên, tỉnh Thái Bình và tỉnh Nam Định phải lập 02 dự án độc lập (mỗi tỉnh đầu tư 1/2 phần cầu và đường dẫn trên địa bàn của tỉnh đó), sẽ không thuận lợi trong công tác quản lý dự án, gây lãng phí bộ máy, thời gian, thủ tục đầu tư...	Giao UBND tỉnh Thái Bình là cơ quan chủ quản thực hiện dự án và cho phép HĐND 02 tỉnh thống nhất việc sử dụng ngân sách địa phương này hỗ trợ địa phương khác để đầu tư dự án (khác so với khoản 9 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước, cụ thể hóa điểm đ khoản 2 Điều 11 Luật Tổ chức chính quyền địa phương), đồng thời hỗ trợ từ ngân sách trung ương để triển khai thực hiện dự án
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 đầu cầu tỉnh Thái Bình	Đầu tư công	900	Ngân sách trung ương, ngân sách địa phương	Huyện Quỳnh Phụ, tỉnh Thái Bình và huyện Ninh Giang, tỉnh Hải Dương	UBND tỉnh Thái Bình đang giao cơ quan chuyên môn nghiên cứu, đề xuất chủ trương đầu tư dự án	2024-2026	Phạm vi thực hiện dự án thuộc địa bàn 02 tỉnh Thái Bình và Hải Dương. Theo quy định của 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 02 địa phương; Luật Ngân sách nhà nước quy định không được sử dụng ngân sách địa phương này để chi cho địa phương khác. Như vậy, để triển khai thực hiện dự án đảm bảo theo các quy định nêu trên, tỉnh Thái Bình và tỉnh Hải Dương phải lập 02 dự án độc lập (mỗi tỉnh đầu tư 1/2 phần cầu và đường dẫn trên địa bàn của tỉnh đó), sẽ không thuận lợi trong công tác quản lý dự án, gây lãng phí bộ máy, thời gian, thủ tục đầu tư...	Giao UBND tỉnh Thái Bình là cơ quan chủ quản thực hiện dự án do phạm vi thực hiện dự án trên địa bàn tỉnh Thái Bình lớn hơn phía tỉnh Hải Dương và cho phép HĐND 02 tỉnh thống nhất việc sử dụng ngân sách địa phương này hỗ trợ địa phương khác để đầu tư dự án (khác so với khoản 9 Điều 9 Luật Ngân sách nhà nước, cụ thể hóa điểm đ khoản 2 Điều 11 Luật Tổ chức chính quyền địa phương), đồng thời hỗ trợ từ ngân sách trung ương để triển khai thực hiện dự án

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH NINH BÌNH**

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

Số: *777* /UBND-VP4

Ninh Bình, ngày *08* tháng 8 năm 2023

V/v góp ý kiến đối 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

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Ủy ban nhân dân tỉnh nhận được Văn bản số 6090/BKHĐT-PTHTĐT ngày 31 tháng 7 năm 2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về việc xin ý kiến đối 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. 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, 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:

1. Tên 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;

2. Sự cần thiết đầu tư

- Việc đầu tư hoàn thiện trục giao thông trọng yếu này với quy mô đồng bộ (4 làn xe) sẽ hình thành một trục giao thông tốc độ cao, ngắn nhất, kết nối các tỉnh Tây Bắc với phía Nam thông qua hệ thống các tuyến đường Bắc - Nam bao gồm CT01, QL1A, đường Hồ Chí Minh (quy hoạch là tuyến CT.02), đường cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng, đường bộ ven biển và đường sắt bắc nam và đường sắt tốc độ cao trong tương lai.

- Trục giao thông này cũng là trục kết nối gần và thuận lợi nhất qua các tỉnh Tây Bắc (Hòa Bình, Sơn La, Lai Châu), với hệ thống cảng biển (cảng Quảng Ninh, cảng Hải Phòng, cảng Hải Thịnh - tỉnh Nam Định, cảng Nghi Sơn - tỉnh Thanh Hóa), thúc đẩy phát triển công nghiệp, khoáng sản..., mở ra không gian dự địa thu hút đầu tư trên địa bàn các tỉnh Hòa Bình, Ninh Bình.

- Góp phần hoàn thiện hệ thống giao thông vận tải của cả nước, vùng Tây Bắc, góp phần giảm chi phí logistics của các tỉnh trong khu vực, phát huy tối đa hiệu quả đầu tư của đường trục Đông - Tây tỉnh Ninh Bình, cao tốc Bắc - Nam, đường bộ ven biển, cảng Hải Thịnh, cảng Nghi Sơn, cảng Hải Phòng, cảng Quảng Ninh..., và thời gian tới là đường sắt tốc độ cao, thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội của các tỉnh trong khu vực. Hoạt động vận tải từ các tỉnh Tây Bắc qua Hòa Bình đi các tỉnh phía Nam, cảng Nghi Sơn, cảng Hải Thịnh, cảng Hải Phòng không phải thông qua thành phố Hà Nội.

3. Phạm vi và quy mô đầu tư

a) *Phạm vi đầu tư:* Đi qua 02 tỉnh Ninh Bình và tỉnh Hòa Bình.

- *Điểm đầu:* Giao với trục đường Đông Tây tại xã Văn Phong, huyện Nho Quan, tỉnh Ninh Bình.

- *Điểm cuối:* Giao với đường Hồ Chí Minh (*là điểm cuối Dự án cải tạo, nâng cấp QL12B*), xã Lạc Thịnh, huyện Yên Thủy, tỉnh Hòa Bình.

Tổng chiều dài khoảng: 24km.

b) *Quy mô đầu tư:* Xây dựng tuyến đường nối trục đường Đông Tây với đường Hồ Chí Minh với quy mô 04 làn xe theo tiêu chuẩn đường cấp III-đồng bằng.

4. **Tổng mức đầu tư dự kiến:** 1.845 tỷ đồng.

5. **Thời gian thực hiện:** Năm 2023+2027.

6. **Đề xuất địa phương làm cơ quan chủ quản:** Tỉnh Ninh Bình;

(Chi tiết theo biểu gửi kèm)

Ủy ban nhân dân tỉnh Ninh Bình đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét, tổng hợp báo cáo Thủ tướng Chính phủ./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Thường trực Tỉnh ủy (để báo cáo);
- Chủ tịch, các PCT UBND tỉnh;
- Các Sở: KH&ĐT, GTVT;
- Lưu: VT, VP4.

vinh_vp4_334.ev

TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
CHỦ TỊCH



Phạm Quang Ngọc



PHỤ LỤC

Danh mục dự án đề xuất 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
(Kèm theo Văn bản số 777 /UBND-VP4 ngày 02 tháng 8 năm 2023 của UBND tỉnh Ninh Bình)

DVT: Triệu đồng

T T	Dự án	Tổng mức đầu tư	Thời gian thực hiện	Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025 vốn NSTW đã được TTg	Lũy kế kế hoạch vốn NSTW đã bố trí hàng năm	Đơn vị thuộc phạm vi dự án	Đề xuất địa phương làm cơ quan chủ quản	Thực trạng hoàn thiện thủ tục đầu tư	Kiến nghị	Số công văn đề xuất của tỉnh
1	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	1 845 000	2023-2027			Tỉnh Ninh Bình và tỉnh Hòa Bình	Tỉnh Ninh Bình			

**ỦY BAN NHÂN DÂN
THÀNH PHỐ HÀ NỘI****CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Số: 244 /UBND-ĐT

Hà Nội, ngày 02 tháng 8 năm 2023

V/v rà soát, đề xuất dự án đầu tư
giao thông đường bộ áp dụng cơ chế
chính sách tháo gỡ vướng mắc quy
định tại một số Luật liên quan.

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Ủy ban nhân dân Thành phố nhận được văn bản 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 của Bộ Kế hoạch và đầu tư về việc rà soát, đề xuất dự án đầu tư giao thông đường bộ áp dụng cơ chế chính sách tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan.

Sau khi nghiên cứu, Ủy ban nhân dân Thành phố Hà Nội có ý kiến như sau:

I. Danh mục dự án đề xuất.

1. *Dự án đầu tư xây dựng công trình cầu Ngọc Hồi:* Để đảm bảo hiệu quả và khả năng khai thác sau khi hoàn thành thì phạm vi đầu tư tối thiểu của công trình cầu Ngọc Hồi phải là từ đê Hữu sông Hồng trên địa phận thành phố Hà Nội đến đê tả sông Hồng (ĐT.378) trên địa phận tỉnh Hưng Yên (dài khoảng 6,5km), trong đó có một phần (từ ranh giới giữa Thành phố Hà Nội và tỉnh Hưng Yên đến đê tả sông Hồng (ĐT.378) nằm trên địa bàn tỉnh Hưng Yên. Đối với Dự án này, UBND tỉnh Hưng Yên cũng đã có văn bản số 249/UBND-KT1 ngày 10/02/2023 đề xuất Thành phố Hà Nội đầu tư xây dựng cầu Ngọc Hồi (bao gồm cả phần nằm trên địa bàn tỉnh Hưng Yên).

Theo đó đề xuất áp dụng 02 cơ chế chính sách tại các Điều 3 “*Tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP đầu tư công trình giao thông đường bộ không bao gồm chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ, tái định cư*” và Điều 5 “*Giao 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*” của Dự thảo Nghị quyết của Quốc hội kèm theo Tờ trình số 199/TTr-CP ngày 08/5/2023 của Chính phủ, cụ thể như sau:

- Trong trường hợp đầu tư bằng nguồn vốn đầu tư công: Đề xuất áp dụng cơ chế, chính sách tại Điều 5 của Dự thảo Nghị quyết của Quốc hội kèm theo Tờ trình số 199/TTr-CP ngày 08/5/2023 của Chính phủ.

- Trong trường hợp đầu tư bằng hình thức đối tác công tư (PPP): Đề xuất áp dụng cả 02 cơ chế, chính sách tại Điều 3 và Điều 5 tại Dự thảo Nghị quyết của Quốc hội kèm theo Tờ trình số 199/TTr-CP ngày 08/5/2023 của Chính phủ (*Giao UBND Thành phố Hà Nội làm cơ quan chủ quản đầu tư đối với phần công trình nằm trên địa bàn tỉnh Hưng Yên, đồng thời tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP không bao gồm chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng để đảm bảo tính khả thi trong phương án tài chính dự án PPP*).

2. Dự án đầu tư xây dựng cầu Tứ Liên và Dự án đầu tư xây dựng cầu Trần Hưng Đạo:

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.

Phương án kiến trúc của Cầu Tứ Liên và cầu Trần Hưng Đạo đã được UBND Thành phố tổ chức thi tuyển và phê duyệt tại các Quyết định số 1219/QĐ-UBND ngày 30/3/2020 và số 3103/QĐ-UBND ngày 29/8/2022. Tuy nhiên khi nghiên cứu sơ bộ phương án đầu tư theo phương thức đối tác công 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.

Theo đó kiến nghị áp dụng cơ chế, chính sách tại Điều 3 "Tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP đầu tư công trình giao thông đường bộ không bao gồm chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ, tái định cư" của Dự thảo Nghị quyết của Quốc hội kèm theo Tờ trình số 199/TT-CP ngày 08/5/2023 của Chính phủ.

II. Nội dung khác:

Hiện tại các dự án nêu trên đều chưa được phê duyệt chủ trương đầu tư do quá trình nghiên cứu còn tồn tại một số khó khăn vướng mắc liên quan đến tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP và thẩm quyền đầu tư đối với các công trình giao thông đường bộ đi qua địa bàn của nhiều tỉnh, thành phố. Theo đó sau khi các 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 được Quốc hội thông qua, Thành phố Hà Nội sẽ tiến hành các thủ tục liên quan đến Chủ trương đầu tư trong đó sẽ cụ thể, chi tiết về các nội dung như: Hình thức đầu tư, cơ cấu nguồn vốn, cam kết của địa phương về phần vốn ngân sách địa phương sẽ bố trí để tham gia dự án và cam kết về việc quyết liệt chỉ đạo, có kế hoạch biện pháp cụ thể để hoàn thành dự án theo tiến độ như yêu cầu của Bộ Kế hoạch và Đầu tư tại văn bản số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023.

Ủy ban nhân dân Thành phố Hà Nội gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư để tổng hợp, báo cáo Chính phủ./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Chủ tịch UBND Thành phố (dề b/c);
- PCT UBND Thành phố Dương Đức Tuấn;
- VPUB: CVP, PCVP V.T.Anh;
- ĐT;
- Lưu VT, ĐT.

TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH



Dương Đức Tuấn

UBND TỈNH ĐẮK NÔNG
SỞ KẾ HOẠCH VÀ ĐẦU TƯ
Số: 1575 /SKH-THQH

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc
Đắk Nông, ngày 25 tháng 7 năm 2023

V/v đề xuất dự án giao thông áp dụng
cơ chế chính sách

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Thực hiện chỉ đạo UBND tỉnh Đắk Nông tại Công văn số 4166/UBND-KT ngày 21/7/2023 và Công văn số 3896/UBND-KT ngày 12/7/2023 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, trong đó: *"Giao Sở Kế hoạch và Đầu tư chủ trì, phối hợp với các đơn vị có liên quan kiểm tra, rà soát, thực hiện các nhiệm vụ theo yêu cầu của Bộ Kế hoạch và Đầu tư tại các Công văn 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 theo đúng quy định; báo cáo kết quả về Bộ Kế hoạch và Đầu tư"*.

Trên cơ sở Công văn số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023, sau khi rà soát, Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Đắk Nông kính đề xuất Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét, áp dụng cơ chế chính sách tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan đối với 03 dự án giao thông, cụ thể: *(như các phụ lục đính kèm)*

(1) Cao tốc Bắc - Nam phí Tây, đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước).

(2) Đường giao thông kết nối huyện Krông Nô, tỉnh Đắk Nông với huyện Krông Ana, tỉnh Đắk Lắk.

(3) 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.

Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Đắk Nông kính báo cáo Bộ Kế hoạch và Đầu tư./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- UBND tỉnh (báo cáo);
- UBND các tỉnh: Đắk Lắk, Bình Phước (phối hợp);
- Lãnh đạo Sở;
- Lưu VT, THQH (Hương).



GIÁM ĐỐC

Trần Đình Ninh

PHỤ LỤC 1*Tỉnh Đắk Nông*

- 1. Tên Dự án:** Cao tốc Bắc - Nam phí Tây, đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước)¹
- 2. Hình thức đầu tư:** PPP
- 3. Dự kiến tổng mức đầu tư:** 25.540 tỷ đồng, trong đó:
 - Vốn ngân sách nhà nước: 12.770 tỷ đồng
 - + Vốn Ngân sách Trung ương: 8.770 tỷ đồng
 - + Vốn Ngân sách địa phương: 4.000 tỷ đồng
 - Vốn cam kết của nhà đầu tư (trong trường hợp dự án PPP): 12.770 tỷ đồng.
- 4. Địa điểm xây dựng:** tỉnh Đắk Nông và tỉnh Bình Phước.
- 5. Nội dung cơ chế, chính sách đề xuất thực hiện thí điểm:** Cần có sự tham gia vốn nhà nước nhiều hơn hoặc bằng 50% tổng mức đầu tư.
- 6. Thời gian đề nghị thực hiện thí điểm:** Bắt đầu từ năm 2023.
- 7. Thuyết minh sự cần thiết đề xuất áp dụng cơ chế thí điểm, tính khả thi:** dự án đi qua địa bàn tỉnh Đắk Nông có nguồn ngân sách còn hạn hẹp, khó khăn. Để đảm bảo thời gian hoàn vốn cho nhà đầu tư, tăng tính hấp dẫn và tính khả thi triển khai dự án cần có sự tham gia của nhà nước cao hơn hoặc bằng 50% tổng mức đầu tư dự án.
- 8. Dự kiến thời gian và tiến độ hoàn thiện thủ tục đầu tư:** 2023-2024
- 9. Dự kiến tiến độ thực hiện và thời gian hoàn thành bàn giao đưa vào sử dụng:** 2024-2026
- 10. Kiến nghị, đề xuất khác:** Đề nghị Trung ương chấp thuận bổ sung phần vốn nhà nước để triển khai thực hiện dự án.

¹ Dự án được giao cho UBND tỉnh Bình Phước làm cơ quan có thẩm quyền.

PHỤ LỤC 2*Tỉnh Đắk Nông*

- 1. Tên Dự án:** Đường giao thông kết nối huyện Krông Nô, tỉnh Đắk Nông với huyện Krông Ana, tỉnh Đắk Lắk
- 2. Hình thức đầu tư:** Đầu tư công
- 3. Dự kiến tổng mức đầu tư:** 320 tỷ đồng, trong đó:
 - Vốn ngân sách nhà nước: 320 tỷ đồng
 - + Vốn Ngân sách Trung ương: 320 tỷ đồng
 - + Vốn Ngân sách địa phương: 0 tỷ đồng
 - Vốn cam kết của nhà đầu tư (trong trường hợp dự án PPP): 0 tỷ đồng.
- 4. Địa điểm xây dựng:** Tỉnh Đắk Nông và tỉnh Đắk Lắk.
- 5. Nội dung cơ chế, chính sách đề xuất thực hiện thí điểm:** 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.
- 6. Thời gian đề nghị thực hiện thí điểm:** Bắt đầu từ năm 2023.
- 7. Thuyết minh sự cần thiết đề xuất áp dụng cơ chế thí điểm, tính khả thi:** 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 các dự án thực hiện trên hai địa bàn thuộc hai địa phương. Việc thực hiện dự án có ý nghĩa quan trọng trong sự phát triển kinh tế của tỉnh, làm rút ngắn khoảng cách giao thương, trao đổi hàng hóa, nông phẩm, giao lưu văn hóa giữa huyện Krông Nô, tỉnh Đắk Nông và huyện Krông Ana, tỉnh Đắk Lắk, tạo điều kiện thuận lợi trong lưu thông, khai thác mạnh mẽ tiềm năng, thế mạnh, nâng cao lợi thế cạnh tranh của từng tỉnh và cả khu vực Tây Nguyên; góp phần phát triển kinh tế - xã hội trong khu vực nói chung và hai tỉnh Đắk Nông, Đắk Lắk nói riêng; từng bước nâng cao đời sống vật chất và tinh thần của người dân trong khu vực, đặc biệt là đồng bào dân tộc thiểu số trên địa bàn của hai tỉnh. Góp phần đầu hoàn thiện kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ được đồng bộ, hiện đại trên địa bàn hai tỉnh Đắk Nông, Đắk Lắk và cả vùng Tây Nguyên theo định hướng quy hoạch phát triển giao thông vận tải đã được phê duyệt. Việc đầu tư xây dựng dự án này còn có ý nghĩa hết sức quan trọng về quốc phòng, an ninh, tạo thế chủ động trong tác phòng thủ khu vực, đảm bảo tính cơ động trong mọi tình huống, góp phần đảm bảo vững chắc về quốc phòng, an ninh giữa hai tỉnh Đắk Nông, Đắk Lắk và trong khu vực.
- 8. Dự kiến thời gian và tiến độ hoàn thiện thủ tục đầu tư:** 2023-2024

9. Dự kiến tiến độ thực hiện và thời gian hoàn thành bàn giao đưa vào sử dụng: 2024-2027

10. Kiến nghị, đề xuất khác: Đề nghị Trung ương xem xét, hỗ trợ bố trí nguồn vốn cho địa phương thực hiện dự án.

PHỤ LỤC 3

Tỉnh Đắk Nông

1. **Tên Dự án:** 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.
2. **Hình thức đầu tư:** Đầu tư công
3. **Dự kiến tổng mức đầu tư:** 1.490 tỷ đồng, trong đó:
 - Vốn ngân sách nhà nước: 1.490 tỷ đồng
 - + Vốn Ngân sách Trung ương: 1.443 tỷ đồng
 - + Vốn Ngân sách địa phương: 47 tỷ đồng (Dự kiến chi trả cho công tác bồi thường, giải phóng mặt bằng (ngân sách tỉnh Đắk Nông khoảng 32 tỷ, ngân sách tỉnh Lâm Đồng khoảng 15 tỷ))
 - Vốn cam kết của nhà đầu tư (trong trương hợp dự án PPP): 0 tỷ đồng.
4. **Địa điểm xây dựng:** Tỉnh Đắk Nông và tỉnh Lâm Đồng.
5. **Nội dung cơ chế, chính sách đề xuất thực hiện thí điểm:** Dự án đi qua 02 tỉnh Đắk Nông và tỉnh Lâm Đồng, đề xuất UBND tỉnh Đắk Nông làm cơ quan chủ quản.
6. **Thời gian đề nghị thực hiện thí điểm:** Bắt đầu từ năm 2023.
7. **Thuyết minh sự cần thiết đề xuất áp dụng cơ chế thí điểm, tính khả thi:** 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 các dự án thực hiện trên hai địa bàn thuộc hai địa phương.

Quốc lộ 28 là tuyến đường độc đạo kết nối phía Đông của tỉnh Đắk Nông với tỉnh Lâm Đồng, kết nối vùng Nam Tây Nguyên với vùng Nam Trung Bộ, Đông Nam Bộ và góp phần quan trọng trong việc lưu thông hàng hóa giữa khu vực Tây Nguyên với các cảng biển và phát triển du lịch, thu hút du khách đến tỉnh Đắk Nông thông qua cửa ngõ kết nối là tỉnh Lâm Đồng. Trong thời gian gần đây, đoạn Quốc lộ 28 kết nối giữa tỉnh Đắk Nông và tỉnh Lâm Đồng đã xuống cấp, hư hỏng, đặc biệt là đoạn tuyến đi ven hồ thủy điện Đồng Nai 4, có nguy cơ lớn gây gián đoạn giao thông trên tuyến Quốc lộ 28 trong tương lai gần. Mặt khác, tuyến Quốc lộ 28 hiện hữu có nhiều đoạn đèo dốc quanh co, gây mất an toàn giao thông.

Nhằm đảm bảo kết nối giao thông liên tục và có phương án giao thông thay thế, cần phải đầu tư tuyến đường mới, tuyến đường động lực Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Bảo Lâm (Lâm Đồng) (kết nối từ cửa ngõ thành phố Gia Nghĩa (giao với đường trục giao thông Bắc Nam), đi qua sông Đồng Nai và nối vào Quốc lộ 55 tại địa phận huyện Bảo Lâm, tỉnh Lâm Đồng). Tuyến đường sẽ giúp giảm khoảng cách kết nối giữa trung tâm thành phố Gia Nghĩa, tỉnh Đắk Nông và trung tâm

huyện Bảo Lâm, tỉnh Lâm Đồng chỉ còn 15 km, giảm 25 km so với cung đường hiện tại. Đồng thời, với yếu tố tuyến thuận lợi (ít dốc và ít đường cong bán kính nhỏ), tuyến đường tạo thêm một cửa ngõ mới cho tỉnh Đắk Nông và tỉnh Lâm Đồng, đặc biệt là cửa ngõ cho thành phố Gia Nghĩa để phát triển không gian đô thị và du lịch sinh thái.

Việc đầu tư tuyến đường sẽ tạo động lực phát triển liên vùng giữa các tỉnh Nam Tây Nguyên với Nam Trung Bộ, Đông Nam Bộ, góp phần rút ngắn thời gian vận chuyển hàng hóa, quặng bôxít, xuất khẩu nông sản của các tỉnh Tây Nguyên qua cảng Vĩnh Tân, cảng Cà Ná, kết nối các khu công nghiệp, phát triển dịch vụ du lịch địa phương, logistics,..

8. Dự kiến thời gian và tiến độ hoàn thiện thủ tục đầu tư: 2023-2024

9. Dự kiến tiến độ thực hiện và thời gian hoàn thành bàn giao đưa vào sử dụng: 2024-2027

10. Kiến nghị, đề xuất khác: Đề nghị Trung ương xem xét, hỗ trợ bố trí nguồn vốn cho địa phương thực hiện dự án.

Các văn bản

đề xuất áp dụng chính sách 4

Về cơ chế đặc thù trong khai thác mỏ khoáng
sản làm vật liệu xây dựng thông thường

ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH THÁI BÌNH

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

Số: 54 /TTr-UBND

Thái Bình, ngày 22 tháng 5 năm 2023

TỜ TRÌNH

Về việc đề nghị thẩm định Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng đoạn qua tỉnh Nam Định và Thái Bình, theo phương thức PPP Số và ký hiệu HS;.....

BỘ KẾ HOẠCH VÀ ĐẦU TƯ	
Số: 25.782...	ĐẾN
Ngày: 24.5.2023	Nhà đầu tư xây
Số và ký hiệu HS;.....	

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Căn cứ Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư số 64/2020/QH14 ngày 18/6/2020;

Căn cứ Nghị định số 35/2021/NĐ-CP ngày 29/03/2021 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành Luật đầu tư theo hình thức đối tác công tư;

Thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại Công văn số 657/TTg-CN ngày 22/7/2022 và Công văn số 377/TTg-CN ngày 09/5/2023 về phương án đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc Ninh Bình - Nam Định - Thái Bình, trong đó giao Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình là Cơ quan Nhà nước có thẩm quyền triển khai Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng, đoạn qua tỉnh Nam Định và tỉnh Thái Bình;

Trên cơ sở đề xuất của Tập đoàn GELEXIMCO - Công ty CP (đơn vị được Ủy ban nhân dân tỉnh giao lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi) và ý kiến thống nhất của Ủy ban nhân dân tỉnh Nam Định, Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình trình Bộ Kế hoạch và Đầu tư tổ chức thẩm định Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường bộ cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng, đoạn qua tỉnh Nam Định và Thái Bình theo phương thức PPP với các nội dung chính sau:

I. THÔNG TIN VỀ DỰ ÁN

1. Sự cần thiết phải đầu tư

- Tuyến đường cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng, đoạn qua địa bàn tỉnh Nam Định, Thái Bình kết nối với đường cao tốc qua địa bàn tỉnh Ninh Bình được xác định là tuyến đường cao tốc liên vùng, hướng tới luồng giao thông không đi xuyên qua trung tâm các tỉnh, thành phố để giảm tải lưu lượng xe ngày càng lớn dồn vào các cửa ngõ các thành phố có tuyến đường đi qua.

- Dự án hình thành tạo động lực cho sự phát triển của các tỉnh thành trong vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ cũng như làm cơ sở để thu hút các nhà đầu tư trong nhiều lĩnh vực, đặc biệt là phát triển đô thị, công nghiệp, thương mại và



dịch vụ; đáp ứng kịp thời khi có sự cố thiên tai, biến đổi khí hậu trong khu vực; tăng cường củng cố quốc phòng an ninh.

- Tuyến đường cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng, đoạn qua địa bàn tỉnh Nam Định, Thái Bình cùng với tuyến đường qua tỉnh Ninh Bình khi hoàn thành sẽ kết nối Thanh Hóa, Ninh Bình, Nam Định, Thái Bình đến Hải Phòng, tạo động lực phát triển cho cả vùng Đông Bắc Bộ

2. Mục tiêu đầu tư

Đầu tư xây dựng tuyến đường bộ cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng đoạn qua tỉnh Nam Định và Thái Bình nhằm mục tiêu hoàn thiện mạng lưới đường bộ cao tốc thời kỳ 2021-2030 tầm nhìn đến năm 2050 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021, kết nối nhiều tỉnh, thành phố và tạo động lực phát triển vùng đồng bằng sông Hồng và Bắc Trung bộ.

3. Quy mô, địa điểm thực hiện dự án

a) Quy mô đầu tư: Đầu tư xây dựng tuyến đường bộ cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng đoạn qua tỉnh Nam Định và Thái Bình với chiều dài khoảng 60,9 km (trên địa bàn tỉnh Thái Bình 33,3 km, trên địa bàn tỉnh Nam Định 27,6 km), theo quy mô đường cao tốc 4 làn xe hoàn chỉnh, với bề rộng nền đường $B_n=24,75m$, vận tốc thiết kế 120km/h.

b) Địa điểm thực hiện dự án: Tỉnh Nam Định, tỉnh Thái Bình.

4. Dự kiến thời gian thực hiện dự án: Từ năm 2023 đến năm 2027.

5. Dự kiến nhu cầu sử dụng đất: Khoảng 501,95ha; trong đó tỉnh Nam Định là 240,83ha; tỉnh Thái Bình là 261,12ha.

6. Dự kiến loại hợp đồng dự án PPP: Hợp đồng BOT.

7. Sơ bộ tổng mức đầu tư của dự án

- Tổng mức đầu tư không bao gồm lãi vay:	18.081,85 tỷ đồng.
- Tổng mức đầu tư bao gồm cả lãi vay:	18.823,48 tỷ đồng, trong đó:
+ Chi phí xây dựng và thiết bị:	12.739,82 tỷ đồng;
+ Chi phí bồi thường, hỗ trợ và TĐC:	3.105,68 tỷ đồng;
+ Chi phí QLDA, TVĐTXD và chi phí khác:	764,39 tỷ đồng;
+ Chi phí dự phòng:	1.471,96 tỷ đồng;
+ Lãi vay trong thời gian xây dựng:	741,63 tỷ đồng;

8. Sơ bộ phương án tài chính của dự án

a) Cơ cấu nguồn vốn:

- Vốn BOT: 9.511,48 tỷ đồng (50,5%),

- Vốn Nhà nước tham gia Dự án: 9.312 tỷ đồng (49,5%), trong đó:

b) Vốn nhà nước trong dự án:

- Vốn ngân sách Trung ương: 6.206 tỷ đồng;
- Vốn ngân sách tỉnh Thái Bình: 1.462 tỷ đồng (tương ứng với chi phí bồi thường, hỗ trợ và tái định cư trên địa bàn tỉnh Thái Bình);
- Vốn ngân sách tỉnh Nam Định: 1.644 tỷ đồng (tương ứng với chi phí bồi thường, hỗ trợ và tái định cư trên địa bàn tỉnh Nam Định).

c) Dự kiến khung giá

- Dự kiến giá vé BOT: 2.100 đồng/km;
- Thời gian thu phí: 30,9 năm.

9. Ưu đãi và bảo đảm đầu tư

a) Nhà đầu tư, Doanh nghiệp dự án được hưởng các ưu đãi về thuế thu nhập doanh nghiệp theo quy định của pháp luật về thuế thu nhập doanh nghiệp.

b) Hàng hóa nhập khẩu để thực hiện dự án được hưởng ưu đãi theo quy định của pháp luật về thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu.

c) Nhà đầu tư, Doanh nghiệp dự án được miễn hoặc giảm tiền sử dụng đất đối với diện tích đất được Nhà nước giao hoặc được miễn hoặc giảm tiền thuê đất trong thời gian thực hiện dự án phù hợp với quy định của pháp luật về đất đai.

d) Nhà đầu tư, Doanh nghiệp dự án được hưởng các ưu đãi khác theo quy định tại Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư số 64/2020/QH14 ngày 18/06/2020, Nghị định số 35/2021/NĐ-CP ngày 29/3/2021 của Chính phủ và các quy định của pháp luật liên quan.

10. Cơ chế chia sẻ phần tăng, giảm doanh thu

Dự án được áp dụng cơ chế chia sẻ phần tăng, giảm doanh thu theo quy định tại Điều 82 của Luật PPP.

11. Tên cơ quan có thẩm quyền, tên nhà đầu tư đề xuất dự án

- a) Tên cơ quan có thẩm quyền: Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình.
- b) Tên nhà đầu tư đề xuất dự án: Tập đoàn Geleximco - Công ty CP.

12. Các nội dung khác

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:

a) 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.

b) Cho phép sử dụng linh hoạt và giải ngân các nguồn vốn tham gia dự án để đẩy nhanh tiến độ đầu tư, giảm lãi vay trong thời gian xây dựng của dự án.



c) Trường hợp phân chi phí dự phòng trong tổng mức đầu tư của Dự án không sử dụng hết, đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư báo cáo Thủ tướng Chính phủ thống nhất chủ trương cho phép bổ sung các hạng mục nút giao trên tuyến theo quy hoạch được duyệt.

II. DANH MỤC HỒ SƠ KÈM THEO

Hồ sơ trình thẩm định Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án bao gồm:

- (1) Văn bản đề nghị thẩm định Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án.
- (2) Dự thảo Tờ trình đề nghị quyết định chủ trương đầu tư.
- (3) Hồ sơ Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án.
- (4) Các văn bản pháp lý có liên quan.

Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình kính đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét, tổ chức thẩm định Hồ sơ Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng, đoạn qua tỉnh Nam Định và Thái Bình theo phương thức PPP và triển khai các trình tự, thủ tục theo quy định để tỉnh Thái Bình có cơ sở thực hiện các bước tiếp theo. /

Nơi nhận:

- Như trên;
- Văn phòng Chính phủ;
- Ban Thường vụ Tỉnh ủy;
- Chủ tịch, các PCT UBND tỉnh;
- Các Sở: KHĐT, GTVT, XD, TC, TNMT;
- Ban QLDA ĐTXD các CTGT tỉnh;
- Lưu: VT, TH, CTXDGT.



Nguyễn Khắc Thận

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH THÁI BÌNH****CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**

Số: 2813/UBND-CTXDGT

Thái Bình, ngày 17 tháng 8 năm 2023

V/v đề xuất cơ chế, chính sách đặc thù đối với Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng, đoạn qua tỉnh Nam Định và Thái Bình, theo phương thức PPP

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Ngày 19/7/2023, Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình đã có Công văn số 2392/UBND-CTXDGT, báo cáo Bộ Kế hoạch và Đầu tư 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 trên địa bàn tỉnh Thái Bình (theo Công văn số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư), thực hiện ý kiến của Hội đồng thẩm định liên ngành (Thông báo số 33/TB-BKHĐT ngày 16/8/2023), Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình báo cáo đề xuất bổ sung một số cơ chế chính sách đặc thù đối với Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng, đoạn qua tỉnh Nam Định và Thái Bình, theo phương thức PPP, loại hợp đồng BOT, như sau:

1. Về 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:

Đề nghị áp dụng cơ chế đặc thù trong cấp phép khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường đã áp dụng cho các Dự án cao tốc Bắc - Nam, giai đoạn 2021-2025 (cơ chế tương tự đã được Quốc hội thông qua tại Nghị quyết số 43/2022/QH15 ngày 11/01/2022); cụ thể: Nhà thầu thi công dự án 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 được thực hiện đến khi hoàn thành dự án.

2. Về việc sử dụng và giải ngân nguồn vốn ngân sách tham gia Dự án:

- Cho phép tỉnh Thái Bình sử dụng nguồn vốn đầu tư trong cân đối ngân sách địa phương (gồm cả vốn hỗ trợ từ ngân sách Trung ương) để đầu tư dự án (kể cả thanh toán các chi phí thực hiện của Dự án và chi phí bồi thường giải phóng mặt bằng trên địa bàn tỉnh Nam Định).



- Cho phép Hội đồng nhân dân hai tỉnh (Thái Bình, Nam Định) thống nhất việc sử dụng ngân sách tỉnh này thanh toán khối lượng thực hiện của Dự án và chi phí bồi thường giải phóng mặt bằng trên địa bàn tỉnh kia.

Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình kính đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư tổng hợp, báo cáo, trình cấp có thẩm quyền xem xét quyết định./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Văn phòng CP;
- Các Bộ: Tài chính, TNMT;
- Chủ tịch, các PCT UBND tỉnh;
- Các Sở: KHĐT, GTVT, TC, TNMT;
- Ban QLDA ĐTXD các CTGT tỉnh;
- Lưu: VT, CTXDGT, TH.



CHỦ TỊCH

Nguyễn Khắc Thận



**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH LAI CHÂU**

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

Số: 2600 /UBND-KTN
V/v 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

Lai Châu, ngày 11 tháng 7 năm 2023

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Thực hiện Công văn số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư 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. Sau khi rà soát Ủy ban nhân dân tỉnh Lai Châu báo cáo như sau:

Hiện tại tỉnh Lai Châu có 01 dự án thuộc trường hợp dự án giao thông đường bộ đi qua nhiều địa phương đề xuất áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù để tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan, cụ thể:

1. Thông tin dự án:

- Tên dự án: Hàm đường bộ qua đèo Hoàng Liên kết nối thị xã Sa Pa, tỉnh Lào Cai với huyện Tam Đường, tỉnh Lai Châu.

- Hình thức đầu tư: Đầu tư công.

- Tổng mức đầu tư dự kiến: 3.300 tỷ đồng, trong đó:

+ Ngân sách Trung ương dự kiến: 2.500 tỷ đồng.

+ Ngân sách tỉnh Lai Châu dự kiến: 710 tỷ đồng.

+ Nguồn vốn khác dự kiến: 90 tỷ đồng (*Tỉnh Lào Cai bố trí ngân sách thực hiện công tác bồi thường, giải phóng mặt bằng và tái định cư phần diện tích thuộc địa phận tỉnh Lào Cai theo Công văn số 1281/VPCP-CN ngày 01/3/2023 của Văn phòng Chính phủ*).

- Địa điểm xây dựng: Huyện Tam Đường, tỉnh Lai Châu và thị xã Sa Pa, tỉnh Lào Cai.

- Thời gian thực hiện dự án: Năm 2023-2026.

Đến nay, 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.

2. Khó khăn, vướng mắc:

Các khó khăn, vướng mắc liên quan đến thẩm quyền phê duyệt chủ trương đầu tư dự án, việc bố trí ngân sách tỉnh Lào Cai để thực hiện công tác đền bù, GPMB phần diện tích thuộc địa phận tỉnh Lào Cai cơ bản đã được Thủ tướng Chính phủ, Văn phòng Chính phủ tháo gỡ (*Công văn số 327/TTg-CN ngày 13/4/2022 của Thủ tướng Chính phủ; Công văn số 1281/VPCP-CN ngày 01/3/2023 của Văn phòng Chính phủ*). Tuy nhiên, các văn bản tháo gỡ khó khăn, vướng mắc của Chính phủ chỉ mang tính cá biệt, áp dụng cho 01 dự án cụ thể, chưa thống nhất, đồng bộ trong cả nước, tính pháp lý chưa đảm bảo. Mặt khác, việc triển khai hoàn thiện các thủ tục đầu tư sẽ bị kéo dài, ảnh hưởng đến tiến độ đầu tư của dự án.

3. Sự cần thiết áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù

Việc xây dựng và áp dụng một số cơ chế, chính sách đặc thù nhằm tháo gỡ một số vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan đến đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ sẽ tạo điều kiện thuận lợi để đẩy nhanh tiến độ triển khai thực hiện dự án; tạo hành lang pháp lý cho các địa phương triển khai thực hiện các dự án giao thông đảm bảo theo đúng quy định của pháp luật; tạo động lực thúc đẩy phát triển kinh tế, xã hội của các địa phương.

4. Cam kết bố trí phần vốn ngân sách địa phương thực hiện dự án

UBND tỉnh Lai Châu cam kết bố trí đủ phần vốn ngân sách tỉnh (710 tỷ đồng) và quyết liệt chỉ đạo các cơ quan liên quan thực hiện hoàn thành dự án theo đúng tiến độ đã được HĐND tỉnh phê duyệt chủ trương đầu tư dự án tại Nghị quyết số 07/NQ-HĐND ngày 09/3/2023. Hiện nay, UBND tỉnh đã trình HĐND tỉnh Lai Châu bổ sung dự án vào kế hoạch trung hạn nguồn ngân sách địa phương giai đoạn 2021-2025, dự kiến sẽ thông qua tại kỳ họp thứ mười sáu HĐND tỉnh khóa XV. Đồng thời, UBND tỉnh Lai Châu sẽ phối hợp với UBND tỉnh Lào Cai để thực hiện các thủ tục pháp lý liên quan đến công tác đền bù, giải phóng mặt bằng phần diện tích thuộc địa phận tỉnh Lào Cai.

5. Đề xuất, kiến nghị

Để đẩy nhanh tiến độ chuẩn bị các thủ tục đầu tư dự án: Hàm đường bộ qua đèo Hoàng Liên kết nối thị xã Sa Pa, tỉnh Lào Cai với huyện Tam Đường, tỉnh Lai Châu, Ủy ban nhân dân tỉnh Lai Châu kiến nghị:

- Ủy quyền cho Ủy ban nhân dân tỉnh Lai Châu và tỉnh Lào Cai thực hiện thủ tục chấp thuận cho phép chuyển mục đích sử dụng đất trồng lúa, đất rừng phòng hộ, đất rừng đặc dụng (nếu có) theo quy định tại khoản 1 Điều 58 của Luật Đất đai.

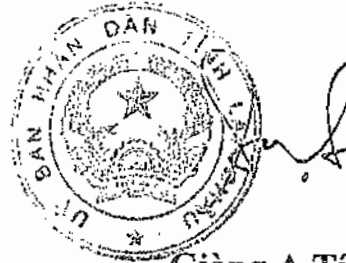
- Cho phép UBND tỉnh Lai Châu được áp dụng cơ chế đặc thù trong khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường phục vụ thi công dự án như các dự án đường cao tốc được áp dụng cơ chế đặc thù khai thác khoáng sản theo quy định tại Nghị quyết số 133/NQ-CP ngày 19/10/2021 của Chính phủ.

Ủy ban nhân dân tỉnh Lai Châu kính gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét, tổng hợp./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Văn phòng Chính phủ (B/c);
- Lãnh đạo UBND tỉnh: U;
- Các Sở: Kế hoạch và Đầu tư, Tài chính, Giao thông vận tải, NN&PTNT, Tài nguyên và Môi trường;
- V1, V5;
- Lưu: VT, Kt1, Kt2.

**TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH**



Giàng A Tính

Số: 3161 /SKHĐT-TH
V/v 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

Long An, ngày 14 tháng 7 năm 2023

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Căn cứ Công văn số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư 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;

Căn cứ Công văn số 5740/UBND-KTTC ngày 29/6/2023 của UBND tỉnh về việc ủy quyền Sở Kế hoạch và Đầu tư ký gửi báo cáo Bộ Kế hoạch và Đầu tư về 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.

Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Long An báo cáo, đề xuất Bộ Kế hoạch và Đầu tư cơ chế đặc thù đối với dự án Đầu tư xây dựng đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh – đoạn qua địa bàn tỉnh Long An như sau:

1. Thông tin dự án:

- Tên dự án: Đầu tư xây dựng đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh – đoạn qua địa bàn tỉnh Long An.

- Hình thức đầu tư: Đầu tư theo phương thức đối tác công tư PPP (dự kiến Hợp đồng BOT).

- Dự kiến tổng mức đầu tư (phân kỳ đầu tư giai đoạn 1): 45.816 tỷ đồng.

Trong đó:

+ Chi phí GPMB: 18.653 tỷ đồng.

+ Chi phí xây dựng và thiết bị: 20.217 tỷ đồng.

+ Chi phí QLDA, TVĐTXD, chi phí khác: 2.022 tỷ đồng.

+ Chi phí dự phòng: 4.924 tỷ đồng.

- Cơ cấu nguồn vốn: dự kiến Ngân sách nhà nước và vốn của Nhà đầu tư. Dự kiến cơ cấu nguồn vốn tính trên tổng mức đầu tư (bao gồm cả chi phí GPMB) như sau:

Nội dung	Tổng mức (tỷ đồng)	Doanh nghiệp	Ngân sách Nhà nước		
			Tổng cộng	Trong đó:	
				Long An	TP.HCM
Số vốn	45.816	19.897	25.919	23.419	2.500
Tỷ lệ	100%	43,43%	56,57%	51,11%	5,46%

Đối với phần vốn NSNN đảm nhận cho đoạn tuyến đi qua địa bàn tỉnh Long An: Dự kiến đề xuất Trung ương xem xét hỗ trợ tỉnh Long An theo tỷ lệ vốn ngân sách Trung ương là 90% (khoảng 21.077 tỷ đồng) và ngân sách tỉnh là 10% (2.341,9 tỷ đồng).

- Địa điểm xây dựng: Huyện Đức Hòa, Đức Huệ, Bến Lức, Cần Đước, Cần Giuộc tỉnh Long An và huyện Nhà Bè, TP. Hồ Chí Minh.

- Tổng chiều dài đoạn tuyến: Khoảng 78,3km, trong đó đoạn qua địa bàn tỉnh Long An dài 74,5km và qua Thành phố Hồ Chí Minh dài 3,8km, do UBND tỉnh Long An là cơ quan có thẩm quyền triển khai thực hiện theo văn bản số 1263/TTg-CN ngày 29/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ.

- Thực trạng hoàn thiện thủ tục đầu tư dự án: UBND tỉnh Long An đang hoàn thiện hồ sơ báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án.

- Dự kiến thời gian khởi công, hoàn thành: năm 2025-2028.

2. Khó khăn, vướng mắc:

- Đối với đề xuất sử dụng vốn ngân sách nhà nước cho dự án 25.919 tỷ đồng, chiếm 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% TMĐT là chưa phù hợp theo quy định tại Điều 69 của Luật PPP về tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP không quá 50% tổng mức đầu tư dự án.

- Các biện pháp đã áp dụng:

+ Đã xây dựng nhiều phương án quy mô đầu tư và nhiều kịch bản về phương án tài chính. Tuy nhiên, trong tất cả các kịch bản, trường hợp điều chỉnh tỷ lệ vốn góp của Nhà nước tham gia vào dự án $\leq 50\%$ TMĐT thì thời gian hoàn vốn của dự án từ 25 năm trở lên, sẽ khó thu hút được nhà đầu tư tham gia vào dự án, khi đó phương án thực hiện dự án theo hình thức PPP theo đúng tiến độ kế hoạch đề ra như trên là rất khó khả thi.

+ Đối với việc tách dự án giải phóng mặt bằng thành dự án độc lập sử dụng 100% vốn nhà nước; chỉ dự án xây lắp mới đầu tư theo hình thức PPP để đảm bảo tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP $\leq 50\%$ theo quy định tại Khoản 2 Điều 69

của Luật PPP thì hiện nay chưa có chủ trương của cấp có thẩm quyền (thực hiện PPP toàn dự án hay chỉ PPP đối với phần xây lắp).

3. Sự cần thiết áp dụng cơ chế:

Khi được áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù thì dự án sẽ đảm bảo tính khả thi trong việc triển khai thực hiện kêu gọi được nhà đầu tư thực hiện dự án theo hình thức PPP (hợp đồng BOT) vì thời gian hoàn vốn của dự án tối đa 20 năm sẽ thu hút được các nhà đầu tư tham gia thực hiện dự án.

4. Cam kết của tỉnh Long An trong việc thực hiện dự án đường vành đai 4

- Với phương án đề xuất trên, tỉnh Long An cam kết sẽ bố trí vốn ngân sách địa phương 2.341,9 tỷ đồng để thực hiện dự án.

- Nếu được phép áp dụng chính sách đặc thù, tỉnh Long An cam kết quyết liệt chỉ đạo, có kế hoạch, biện pháp cụ thể để hoàn thành dự án theo kế hoạch, mục tiêu đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

5. Đề xuất kiến nghị:

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:

- 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 thì không có quy định tách riêng việc bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, giải phóng mặt bằng thành dự án độc lập.

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 phần xây dựng với tổng mức đầu tư khoảng 27.163 tỷ đồng. Nguồn vốn đầu tư sẽ là nguồn vốn của nhà đầu tư 19.897 tỷ đồng, chiếm 73,25% tổng mức đầu tư và ngân sách nhà nước 7.266 tỷ đồng, chiếm 26,75% tổng mức đầu tư sẽ phù hợp theo quy định tại Điều 69 của Luật PPP.

- Kiến nghị Chính phủ hỗ trợ cho tỉnh Long An 21.077 tỷ đồng để triển khai đầu tư xây dựng tuyến đường này.

- Kiến nghị Quốc hội 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 việc 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 pháp luật về đấu thầu.

- Kiến nghị Quốc hội 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.

Căn cứ Giấy ủy quyền số 3118/GUQ-SKHĐT ngày 12/7/2023 của Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Long An, Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Long An báo cáo và kính gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư tổng hợp./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- UBND tỉnh “b/c”;
- Sở Giao thông Vận tải;
- Ban Giám đốc;
- Lưu VT-TH/Lâm.

**KT. GIÁM ĐỐC
PHÓ GIÁM ĐỐC**



Nguyễn Thị Diễm Quỳnh

ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH QUẢNG TRỊ

Số: 3923/UBND-KT

V/v đề xuất các dự án giao thông đường bộ áp dụng cơ chế chính sách tháo gỡ khó khăn, vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan tới đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ.

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

Quảng Trị, ngày 09 tháng 8 năm 2023

71000
Sao TH

BỘ KẾ HOẠCH VÀ ĐẦU TƯ	
ĐẾN	Số: ... 29229 ...
	Ngày: 09.8.2023
Chuyên:
	Số và ký hiệu HS:.....

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Bộ Kế hoạch và Đầu tư có Văn bản số 6173/BKHĐT-TH ngày 02/8/2023 về việc đề xuất các dự án giao thông đường bộ áp dụng cơ chế chính sách tháo gỡ khó khăn, vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan tới đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ và số 6090/BKHĐT-PTHĐT ngày 31/7/2023 về việc xin ý kiến đối 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 kèm theo Danh mục dự án; sau khi rà soát, UBND tỉnh Quảng Trị có ý kiến như sau:

1. 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.

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:

2. Dự án xây dựng đường bộ cao tốc Cam Lộ - Lao Bảo theo phương thức đối tác công tư (PPP):

2.1. Thông tin dự án:

- Tên dự án: Dự án xây dựng đường bộ cao tốc Cam Lộ - Lao Bảo theo phương thức đối tác công tư (PPP).

- 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.

- 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 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.

- Địa điểm xây dựng: Các huyện: Triệu Phong, Cam Lộ, Đăkrông và Hướng Hóa, tỉnh Quảng Trị.

- Thực trạng hoàn thiện thủ tục đầu tư dự án:

+ Đường bộ cao tốc Cam Lộ - Lao Bảo nằm trong Quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 và

Quy hoạch mạng đường bộ Việt Nam thời kỳ 2021-2030 tầm nhìn đến năm 2050 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại các Quyết định số 326/QĐ-TTg ngày 01/3/2016 và Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021, tiến trình thực hiện đầu tư là hoàn thành trước năm 2030.

+ Dự án đã được Bộ Chính trị (tại Nghị quyết số 26-NQ/TW ngày 03/11/2022) và Chính phủ (tại Nghị quyết số 168/NQ-CP ngày 29/12/2022) xác định là tuyến đường cao tốc trọng điểm, chiến lược của tuyến hành lang kinh tế Đông Tây cần được kêu gọi và thúc đẩy đầu tư. Các Bộ Giao thông Vận tải, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài Chính và Bộ Tư pháp đã có ý kiến đồng thuận cao, thống nhất và đã được Thủ tướng Chính phủ chấp thuận đầu tư theo phương thức đối tác công tư PPP, giao cho UBND tỉnh Quảng Trị là cơ quan có thẩm quyền tại Văn bản số 350/TTg-CN ngày 15/4/2022. Quy mô dự kiến của dự án dài khoảng 56km, điểm đầu tại Nút giao với đường cao tốc Cam Lộ - La Sơn (vị trí cầu vượt đường tỉnh ĐT 579), huyện Triệu Phong, điểm cuối tại Cửa khẩu Lao Bảo; Thiết kế theo tiêu chuẩn đường cao tốc 04+06 làn xe;

+ 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 đường bộ cao tốc Cam Lộ - Lao Bảo, tỉnh Quảng Trị theo phương thức đối tác công tư (PPP) tại Văn bản số 3590/UBND-KT ngày 19/7/2023. Thời gian thực hiện lập hồ sơ đề xuất dự án trong vòng 6 tháng kể từ ngày UBND tỉnh có Văn bản chấp thuận. Hiện nay, Tập đoàn Sơn Hải đang triển khai lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi theo quy định.

- Dự kiến thời gian khởi công, hoàn thành: Dự kiến từ năm 2024 - 2029.

2.2. Khó khăn, vướng mắc và các biện pháp đã áp dụng nhưng vẫn chưa khắc phục được các khó khăn, vướng mắc nêu trên:

- Khó khăn, vướng mắc: Hiện nay, dự án đang gặp khó khăn trong quá trình tìm kiếm nguồn vốn, xác định phương án đầu tư nguồn vốn ngân sách nhà nước để làm cơ sở triển khai các bước tiếp theo.

- Các biện pháp đã áp dụng nhưng vẫn chưa khắc phục được các khó khăn, vướng mắc nêu trên: Năm 2022, để tìm kiếm nguồn vốn Ngân sách nhà nước tham gia vào dự án, UBND tỉnh đã có các phiên làm việc với Đại sứ quán Nhật Bản tại Việt Nam và đại diện Bộ Tài chính để hỗ trợ vay vốn ODA từ Chính phủ Nhật Bản làm nguồn vốn Nhà nước tham gia vào dự án PPP. Tuy nhiên, do địa phương còn khó khăn về thu ngân sách, ngân sách đầu tư công trung hạn 2021-2025 chủ yếu do trung ương hỗ trợ; do đó việc tiếp cận khoản vay ODA theo phương án vay lại hoàn toàn vốn vay nước ngoài làm phần vốn nhà nước tham gia trong dự án đối tác công tư (PPP) để thực hiện Dự án từ nguồn ngân sách địa phương đã không còn tính khả thi.

2.3. Sự cần thiết phải áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù; đánh giá tác động và hiệu quả dự án mang lại khi áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù:

- Sự cần thiết phải áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù:

+ Xây dựng cơ chế đặc thù để phát triển hệ thống đường bộ cao tốc nhằm đạt mục tiêu hơn 3.800 km trong vòng 9 năm tới là bước đi cần thiết, vừa nhằm tháo gỡ các điểm khó khăn, vừa tạo điều kiện để Việt Nam bứt phá phát triển kinh tế là hết sức đúng đắn.

+ Để đầu tư thêm nhiều dự án cao tốc theo hình thức PPP và thực hiện khối lượng lớn về đường cao tốc trong thời gian ngắn, cần thiết phải có những cơ chế, chính sách đặc thù, nhất là việc nâng tỷ lệ vốn góp Nhà nước, cho phép Chính phủ phát hành trái phiếu cho địa phương vay lại. 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, huy động được các nguồn lực tham gia khi thực hiện các dự án PPP.

- Đánh giá tác động và hiệu quả dự án mang lại khi áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù: Phát huy được thế mạnh của địa phương, phát triển kinh tế xã hội phân cấp, phân quyền mạnh mẽ hơn, chủ động và linh hoạt quyết định các vấn đề liên quan về nguồn lực đất đai, tài chính, con người.... các cơ chế này đã và đang phát huy tác dụng tích cực, tạo tiền đề để địa phương phát triển, góp phần tăng thu ngân sách nhà nước, tạo tác động lan tỏa.

2.4. Cam kết của địa phương về phần vốn ngân sách địa phương sẽ bố trí để tham gia thực hiện dự án: 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.

2.5. Cam kết của địa phương trong quá trình thực hiện nếu được áp dụng các cơ chế đặc thù: UBND tỉnh Quảng Trị cam kết sẽ nỗ lực quyết liệt chỉ đạo, có kế hoạch, biện pháp cụ thể để hoàn thành dự án đúng tiến độ, mục tiêu được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

2.6. Các đề xuất, kiến nghị khác:

- Về đề nghị phần vốn nhà nước tham gia vào dự án PPP: UBND tỉnh Quảng Trị đã có Báo cáo tại các Văn bản số 19/BC-UBND ngày 10/02/2023, số 30/BC-UBND ngày 03/3/2023 và số 52/BC-UBND ngày 30/3/2023 gửi Thủ tướng Chính phủ và Bộ Kế hoạch Đầu tư đề nghị bố trí phần vốn ngân sách nhà nước tham gia vào dự án PPP. Trên cơ sở đề nghị của tỉnh, Bộ Giao thông vận tải đã có các Văn bản số 1514/BC-BGTVT ngày 17/02/2023 và số 5690/BGTVT-KHĐT ngày 02/6/2023; Bộ Kế hoạch và Đầu tư tại Văn bản số 2885/BKHĐT-PHTHTĐT ngày 17/4/2023; Bộ Tài chính tại Văn bản số 5727/BTC-ĐT ngày 05/6/2023 báo cáo Thủ tướng Chính phủ.

- Hiện nay, Bộ Kế hoạch và Đầu tư đang phối hợp với các cơ quan liên quan tổng hợp danh mục các dự án PPP sử dụng nguồn tăng thu ngân sách trung ương năm 2022 (theo mục 2 Văn bản số 2885/BKHĐT-PHTHTĐT ngày 17/4/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư). Do đó, trong điều kiện nguồn lực địa phương còn hạn hẹp, việc tiếp cận khoản vay ODA làm phần vốn nhà nước tham gia vào dự án không khả thi (theo Báo cáo số 19/BC-UBND ngày 10/02/2023 của UBND

tỉnh), nhằm sớm hoàn thiện các thủ tục triển khai dự án, UBND tỉnh Quảng Trị đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư (theo đề nghị của Bộ Tài chính tại Văn bản số 5727/BTC-ĐT ngày 05/6/2023) quan tâm, hỗ trợ bố trí vốn đầu tư công từ nguồn vốn ngân sách nhà nước tham gia dự án là 3.169 tỷ đồng, báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định để sớm có cơ sở kêu gọi các nhà đầu tư cùng triển khai thực hiện theo hình thức PPP, hoàn thành trước năm 2030 theo định hướng, quy hoạch được phê duyệt.

3. Dự án ĐTXD QL15D đoạn từ đường cao tốc Cam Lộ - La Sơn đến đường Hồ Chí Minh nhánh Tây

3.1. Thông tin dự án:

- Tên dự án: Dự án ĐTXD QL15D đoạn từ đường cao tốc Cam Lộ - La Sơn đến đường Hồ Chí Minh nhánh Tây.

- Hình thức đầu tư: Đầu tư theo hình thức đối tác công tư PPP.

- 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)

- Địa điểm xây dựng: Huyện Hải Lăng, Đăkrông, tỉnh Quảng Trị.

- Thực trạng hoàn thiện thủ tục đầu tư dự án:

+ Thực hiện Thông báo kết luận số 60/TB-UBND của UBND tỉnh về việc nghiên cứu khảo sát đầu tư xây dựng đường nối từ cửa khẩu La Lay đến cảng Mỹ Thủy; đầu tư xây dựng cụm cảng Mỹ Thủy và khu du lịch hậu cần cảng. Ngày 30/5/2023, Ban QLDA đầu tư xây dựng tỉnh đã có Văn bản số 1119/BQLDA-PPP báo cáo UBND tỉnh về giải pháp, phương án hướng tuyến dự án đầu tư xây dựng Quốc lộ 15D đoạn từ Quốc lộ 1 đến đường Hồ Chí Minh nhánh Tây, tỉnh Quảng Trị (Dự án); trong đó lựa chọn phương án tuyến để giảm thiểu tối đa ảnh hưởng đến diện tích chiếm dụng rừng với chiều dài 30,8km.

+ Ngày 06/6/2023, Ban QLDA đã có văn bản số 1189/BQLDA-PPP gửi Sở Nông nghiệp và Phát triển nông thôn và Sở Nông nghiệp và Phát triển nông thôn đã có văn bản số 1721/SNN-KHTC ngày 11/7/2023 trả lời về rà soát số liệu diện tích đất rừng chiếm dụng của Dự án; theo đó diện tích rừng chiếm dụng là 41,24ha (gồm rừng đặc dụng 25,5ha và rừng phòng hộ là 15,74ha).

+ Về nghiên cứu, khảo sát đề xuất dự án đầu tư xây dựng Quốc lộ 15D đoạn từ cao tốc Cam Lộ - La Sơn đến đường Hồ Chí Minh nhánh Tây, tỉnh Quảng Trị: UBND tỉnh đã có văn bản số 3581/UBND-KT ngày 19/7/2023 thống nhất cho Liên danh Công ty TNHH Nam Tiến và Công ty TNHH Phonesack Việt Nam thực hiện, thời gian thực hiện nghiên cứu, khảo sát đề xuất dự án trong vòng 3 tháng kể từ ngày UBND tỉnh có Văn bản thống nhất nói trên.

- Dự kiến thời gian khởi công, hoàn thành: Dự kiến khởi công tháng 8/2025 và hoàn thành vào tháng 8/2028.

3.2. Những khó khăn, vướng mắc:

- Đoạn tuyến đi qua khu vực rừng chiếm dụng là 41,24ha (gồm rừng đặc dụng 25,5ha và rừng phòng hộ là 15,74ha), theo quy định, việc chuyển mục đích sử dụng rừng bảo đảm thực hiện đúng theo chỉ đạo của Ban Bí thư tại Chỉ thị số 13-CT/TW ngày 12 tháng 01 năm 2017 và Nghị quyết số 71/NQ-CP ngày 08 tháng 8 năm 2017 của Chính phủ: “không chuyển diện tích rừng tự nhiên hiện có sang mục đích sử dụng khác (trừ các Dự án phục vụ cho mục đích quốc phòng, an ninh, hoặc các Dự án đặc biệt, cấp thiết do Chính phủ quyết định)”; đảm bảo phù hợp quy định tại khoản 2 Điều 14 của Luật Lâm nghiệp năm 2017: “Không chuyển mục đích sử dụng rừng tự nhiên sang mục đích khác, trừ Dự án quan trọng quốc gia; Dự án phục vụ quốc phòng, an ninh quốc gia; Dự án cấp thiết khác được Chính phủ phê duyệt”.

- QL15D được bổ sung là tuyến đường bộ nối cửa khẩu Quốc tế La Lay đến cảng biển nước sâu Mỹ Thủy, tỉnh Quảng Trị (QL15D) vào Quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường bộ đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 (phê duyệt tại Quyết định số 356/QĐ-TTg ngày 25/2/2013) đã được Thủ tướng Chính phủ chấp thuận tại Văn bản số 2226/TTg-KTN ngày 08/12/2015; Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021; Do đó, kính đề nghị UBND tỉnh kiến nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư tham mưu Chính phủ thống nhất một số nội dung:

+ Xem xét QL15D là dự án nằm trong danh sách “Dự án quan trọng quốc gia; Dự án phục vụ quốc phòng, an ninh quốc gia; Dự án cấp thiết khác được Chính phủ phê duyệt” để có cơ sở chuyển đổi mục đích sử dụng rừng.

+ Áp dụng một số cơ chế đặc thù đối với dự án như: Cho phép triển khai đồng thời một số công việc liên quan đến công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư trong giai đoạn chuẩn bị đầu tư; cơ chế liên quan đến việc khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường, đánh giá tác động môi trường

3.3. Sự cần thiết phải áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù; đánh giá tác động và hiệu quả dự án mang lại khi áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù:

- Sự cần thiết phải áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù: Theo Nghị quyết số 26-NQ/TW ngày 03/11/2022 của Bộ Chính trị và Nghị quyết số 168/NQ-CP ngày 29/12/2022 của Chính phủ thì Quốc lộ 15D - Hành lang La Lay - Mỹ Thủy là hành lang có tầm chiến lược, quan trọng, kết nối vùng với các nước trong khu vực, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội và đảm bảo quốc phòng - an ninh của quốc gia, vùng nói chung và tỉnh Quảng Trị nói riêng; đồng thời việc đầu tư Quốc lộ 15D cũng được Lãnh đạo Đảng, Nhà nước: Tổng Bí thư Nguyễn Phú Trọng (Thông báo số 107-TB/VPTW ngày 12/02/2015 và số 35-TB/VPTW ngày 21/4/2017 của Ban Chấp hành Trung ương); Thủ tướng Chính phủ Nguyễn Xuân Phúc (Thông báo số 210/TB-VPCP ngày 08/6/2018 của Văn phòng Chính phủ); Chủ tịch Quốc hội Nguyễn Thị Kim Ngân (Thông báo số 127/TB-TTKQH ngày 13/01/2020 của Tổng Thư ký Quốc hội), Phó Thủ tướng Chính phủ Vương Đình Huệ (Thông báo số 434/TB-VPCP ngày 18/12/2019 của Văn phòng Chính phủ) và các Bộ, ngành Trung ương đồng thuận cao.

- Đánh giá tác động và hiệu quả dự án mang lại khi áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù: Việc áp dụng các cơ chế đặc thù để đầu tư xây dựng dự án có tác dụng rất lớn trong việc triển khai, cụ thể:

+ Có cơ sở đẩy nhanh công tác chuyển đổi mục đích sử dụng rừng trong việc đầu tư xây dựng dự án.

+ Thực hiện nhanh hơn, đồng bộ hơn đối với các công tác chuẩn bị dự án, đặc biệt là liên quan đến công tác GPMB.

3.4. Cam kết của địa phương về phần vốn ngân sách địa phương để thực hiện dự án: 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.

3.5. Cam kết của địa phương trong quá trình thực hiện nếu được áp dụng các cơ chế đặc thù: UBND tỉnh Quảng Trị sẽ nỗ lực quyết liệt chỉ đạo, có kế hoạch, biện pháp cụ thể để hoàn thành dự án đúng tiến độ, mục tiêu được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

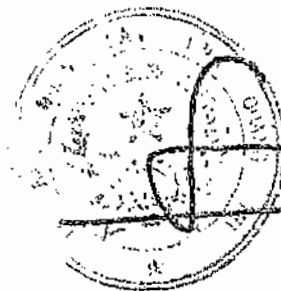
3.6. Các đề xuất, kiến nghị khác: Hiện nay, UBND tỉnh Quảng Trị đã đang đề xuất Thủ tướng Chính phủ giao là cơ quan nhà nước có thẩm quyền để triển khai thực hiện dự án; do đó, kính đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Giao thông vận tải và các Bộ, ngành liên quan quan tâm, tạo điều kiện hỗ trợ để UBND tỉnh Quảng Trị có cơ sở triển khai các bước tiếp theo.

Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Trị báo cáo và kính đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư quan tâm, tổng hợp./. *Đ*

Nơi nhận:

- Như trên;
- Chủ tịch, các PCT UBND tỉnh;
- Các Sở: KHĐT, GTVT, TC;
- CVP UBND tỉnh;
- Lưu: VT, KT. *Đ*

TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH



Lê Đức Tiên

Các văn bản

**Đề xuất giao Bộ Giao thông vận tải làm cơ
quan chủ quản các dự án cầu trên đường
tỉnh vùng đồng bằng sông Cửu Long**

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH BẾN TRE**

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

Số: 4390 /UBND-TCĐT

Bến Tre, ngày 21 tháng 7 năm 2023

V/v 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

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Ủy ban nhân dân tỉnh Bến Tre có nhận được công văn số 4825/BKHĐT-TH ngày 22 tháng 6 năm 2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư 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. Qua rà soát, Ủy ban nhân dân tỉnh Bến Tre có ý kiến như sau:

- *Việc thực hiện rà soát, đề xuất các dự án giao thông đường bộ đang được đầu tư theo hình thức đối tác công tư (PPP), các dự án quốc lộ, cao tốc:* Đến thời điểm báo cáo, tỉnh Bến Tre không có dự án giao thông đường bộ đi qua địa bàn đang được đầu tư theo các hình thức nêu trên; vì vậy Ủy ban nhân dân tỉnh Bến Tre không có nhu cầu đề xuất áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù trong 3 năm cho các dự án này theo đề nghị.

- *Đối với dự án giao thông đường bộ qua nhiều địa phương:* Hiện nay, theo Chương trình DPO của Chính phủ, tỉnh Bến Tre đang đề xuất phương án đầu tư các cầu kết nối giữa các tỉnh Bến Tre - Tiền Giang - Trà Vinh trên tuyến đường bộ ven biển¹. Trong đó, đề xuất phương án đầu tư bằng nguồn vốn ngân sách Trung ương hỗ trợ mục tiêu với cơ chế cấp phát 100% vốn ngân sách Trung ương cho toàn bộ dự án.

Ủy ban nhân dân tỉnh Bến Tre kính đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét, tổng hợp./.

Nơi nhận:

- Như kính gửi;
- CT và các PCT UBND tỉnh;
- Các Sở: GTVT, KH và ĐT;
- Ban QLDA Giao thông;
- Các Phòng: TCĐT, TH;
- Lưu: VT.

**KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH**

Nguyễn Trúc Sơn

¹ Dự án cầu Cửa Đại kết nối hai tỉnh Bến Tre - Tiền Giang (tổng mức đầu tư khoảng 4.749.800 triệu đồng). Dự án cầu Cổ Chiên 2 kết nối hai tỉnh Bến Tre - Trà Vinh (tổng mức đầu tư khoảng 3.145.100 triệu đồng).

VĂN PHÒNG CHÍNH PHỦ

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 277/TB-VPCP

Hà Nội, ngày 14 tháng 7 năm 2023

CÔNG THÔNG TIN ĐIỆN TỬ CHÍNH PHỦ

ĐẾN Giờ: 5
Ngày: 17/7/2023

THÔNG BÁO

**Kết luận của Thủ tướng Chính phủ Phạm Minh Chính
tại buổi họp về tháo gỡ khó khăn, thúc đẩy các dự án đường cao tốc
và triển khai vốn ODA khu vực Đồng bằng sông Cửu Long**

Ngày 08 tháng 7 năm 2023, tại thành phố Cần Thơ, Thủ tướng Chính phủ Phạm Minh Chính đã chủ trì buổi họp về tháo gỡ khó khăn, thúc đẩy các dự án đường cao tốc và triển khai vốn ODA khu vực Đồng bằng sông Cửu Long. Cùng dự buổi họp có Phó Thủ tướng Chính phủ Trần Lưu Quang, Bộ trưởng Bộ Kế hoạch và Đầu tư Nguyễn Chí Dũng, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải Nguyễn Văn Thắng, Bộ trưởng Bộ Tài nguyên và Môi trường Đặng Quốc Khánh, Bộ trưởng Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn Lê Minh Hoan, Bộ trưởng, Chủ nhiệm Văn phòng Chính phủ Trần Văn Sơn; lãnh đạo Bộ Xây dựng và đại diện lãnh đạo các Bộ: Tài chính, Ngoại giao; các đồng chí Bí thư Tỉnh ủy, Thành ủy và Chủ tịch Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố khu vực Đồng bằng sông Cửu Long. Sau khi nghe báo cáo của Bộ Giao thông vận tải, Bộ Tài nguyên và Môi trường, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, ý kiến của các đại biểu dự họp và ý kiến của Phó Thủ tướng Chính phủ Trần Lưu Quang, Thủ tướng Chính phủ Phạm Minh Chính đã kết luận và chỉ đạo như sau:

I. ĐÁNH GIÁ CHUNG

1. Đồng bằng sông Cửu Long là địa bàn chiến lược đặc biệt quan trọng về chính trị, kinh tế, xã hội, an ninh, quốc phòng, ngoại giao của cả nước; là "Vùng cực Nam - Thành đồng của Tổ quốc", cửa ngõ phía Tây Nam của quốc gia với nhiều tiềm năng, cơ hội nổi trội, lợi thế cạnh tranh, cần được phát triển thành nguồn lực, cần thiết khai thông, tháo gỡ có hiệu quả hơn nữa; việc đầu tư xây dựng các công trình, dự án hạ tầng giao thông khu vực Đồng bằng sông Cửu Long là hết sức cấp thiết nhằm cụ thể hóa Nghị quyết Đại hội lần thứ XIII của Đảng.

2. Trong thời gian qua, Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ quyết liệt chỉ đạo các giải pháp nhằm tháo gỡ khó khăn, đẩy nhanh tiến độ các dự án đường cao tốc (trong đó có các giải pháp tháo gỡ khó khăn về nguồn vật liệu san lấp đắp nền đường) đạt được kết quả bước đầu. Đến nay, vùng Đồng bằng sông Cửu Long đã hoàn thành và đưa vào khai thác theo quy mô phân kỳ giai đoạn 1 (4 làn xe) với tổng chiều dài 171 km; 08 dự án đang được triển khai, bảo đảm cơ bản hoàn thành trong năm 2025, phần đầu đưa vào khai thác trong năm 2026 với tổng chiều dài 463 km, tổng mức đầu tư khoảng 94.400 tỷ đồng; như vậy, đến năm 2026 nếu hoàn thành đúng tiến độ, khu vực Đồng bằng sông Cửu Long sẽ có khoảng 554 km đường cao tốc.

Thay mặt Chính phủ, biểu dương và đánh giá cao sự vào cuộc quyết liệt của cấp ủy Đảng các địa phương, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố vùng Đồng bằng sông Cửu Long đã chủ động, cùng nhau phối hợp với các Bộ: Giao thông vận tải, Tài nguyên và Môi trường, Xây dựng, Kế hoạch và Đầu tư, Nông nghiệp và Phát triển nông thôn, Tài chính và các bộ, ngành có liên quan để cơ bản có phương án tháo gỡ khó khăn vướng mắc đối với các dự án đường cao tốc, đặc biệt là về nguồn vật liệu cát san lấp đắp nền đường, cũng như việc thúc đẩy triển khai các dự án sử dụng vốn ODA và vốn vay ưu đãi nước ngoài trên địa bàn.

Tuy nhiên, khu vực Đồng bằng sông Cửu Long còn nhiều khó khăn, thách thức, chưa phát huy hết tiềm năng, thế mạnh, trong đó có nguyên nhân do kết cấu hạ tầng chưa đồng bộ, còn thiếu và yếu; việc huy động, sử dụng nguồn lực cho phát triển còn hạn chế (trong đó có nguồn vốn ODA, vốn vay ưu đãi nước ngoài); hạ tầng, nhất là hạ tầng giao thông đang là điểm nghẽn, cản trở sự phát triển của Vùng; song, việc triển khai các dự án giao thông tại khu vực Đồng bằng sông Cửu Long còn một số khó khăn như: Giải phóng mặt bằng, nguồn vật liệu san lấp đắp nền đường, điều kiện thi công phức tạp trên nền đất yếu, công tác quản lý dự án, năng lực của nhà thầu, tư vấn, thủ tục giải ngân...

II. NHIỆM VỤ TRONG THỜI GIAN TỚI

Để kịp thời giải quyết các khó khăn, vướng mắc, đẩy nhanh tiến độ triển khai các dự án, đề nghị các bộ, ngành, địa phương chủ động, quyết liệt giải quyết các nhiệm vụ được giao theo thẩm quyền và quy định của pháp luật; trong đó tập trung thực hiện một số nhiệm vụ sau:

1. Các Bộ: Kế hoạch và Đầu tư, Tài chính, Xây dựng, Tài nguyên và Môi trường, đặc biệt là Bộ Giao thông vận tải và các tỉnh, thành phố được giao làm cơ quan chủ quản dự án tập trung quyết liệt chỉ đạo, yêu cầu Ban quản lý dự án, tư vấn giám sát và các nhà thầu phát huy tinh thần trách nhiệm cao nhất, triển khai các dự án bảo đảm tiến độ, chất lượng, an toàn, kỹ - mỹ thuật, giữ gìn vệ sinh môi trường; huy động nhân lực, thiết bị máy móc hiện đại để thi công nhanh nhất có thể; tuyệt đối tuân thủ yêu cầu kỹ thuật, quy định của pháp luật liên quan trong quá trình triển khai các dự án. Đặc biệt nghiêm túc quán triệt 6 yêu cầu: (i) Bảo đảm chất lượng, tiến độ, an toàn, kỹ - mỹ thuật, môi trường sinh thái; (ii) Không được tăng vốn bất hợp lý; (iii) Không chia nhỏ gói thầu; (iv) Chống tham nhũng, tiêu cực, lợi ích nhóm, lãng phí ở tất cả các khâu; (v) Bảo đảm quyền và lợi ích hợp pháp của Nhân dân, bảo đảm hài hòa lợi ích của nhà nước - người dân - doanh nghiệp; (vi) Kịp thời khen thưởng các tập thể, cá nhân làm tốt và xử lý nghiêm theo đúng quy định của pháp luật đối với các sai phạm (nếu có).

2. Đối với các địa phương: Đề nghị đồng chí Bí thư Thành ủy, Tỉnh ủy trực tiếp chỉ đạo theo thẩm quyền; chính quyền vào cuộc một cách chủ động, tích cực, thường xuyên kiểm tra, vừa xây dựng kế hoạch, vừa xây dựng chương trình, huy động cả hệ thống chính trị vào cuộc để giám sát, quản lý chất lượng, đẩy nhanh tiến độ; chỉ đạo các chủ đầu tư, nhất là người đứng đầu cần bám sát thực tiễn, bám sát dự án, quyết liệt trong điều hành, quản lý chất lượng, tiến độ, vốn đầu tư trong

suốt quá trình thực hiện dự án, bảo đảm các dự án hoàn thành đúng và vượt tiến độ; đặc biệt quan tâm đến công tác tái định cư để ổn định đời sống sinh kế và sản xuất của người dân tại nơi ở mới phải bằng và tốt hơn nơi ở cũ.

3. Các bộ, ngành liên quan phối hợp với các Bộ: Kế hoạch và đầu tư, Tài chính, Xây dựng, Tài nguyên và môi trường, Giao thông vận tải và Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố có dự án đi qua sớm hoàn thành các nhiệm vụ được giao về giải phóng mặt bằng, tái định cư, thẩm định các dự án thành phần...; tiếp tục tạo điều kiện thuận lợi, kịp thời tháo gỡ những khó khăn, vướng mắc, vượt qua mọi thách thức để triển khai dự án, kiểm soát tiến độ.

4. Các nhà thầu khẩn trương huy động tối đa nhân lực, phương tiện thi công, bảo đảm tiến độ, hiệu quả, an toàn, kỹ - mỹ thuật; các đơn vị tư vấn nâng cao trách nhiệm, làm việc chuyên nghiệp, độc lập, thường xuyên kiểm tra, giám sát bảo đảm an toàn, chất lượng, tiến độ; tuyệt đối không vì lợi ích cá nhân, không hạ thấp tiêu chuẩn, hạ thấp chất lượng giám sát, tích cực phòng, chống tham nhũng, tiêu cực, lãng phí...

5. Đối với các dự án sử dụng vốn ODA và vốn vay ưu đãi nước ngoài: Giai đoạn hiện nay, còn nhiều dư địa để tiếp tục mở rộng, linh hoạt hơn trong việc vay vốn ODA, vay ưu đãi nước ngoài do nợ công, nợ Chính phủ, nợ nước ngoài quốc gia, bội chi ngân sách nhà nước được kiểm soát tốt theo Nghị quyết của Quốc hội. Đây cũng là nguồn vốn có vai trò quan trọng, cùng với nguồn vốn ngân sách nhà nước, nguồn vốn tư nhân để bảo đảm hoàn thành các mục tiêu phát triển kinh tế - xã hội; riêng vùng Đồng bằng sông Cửu Long, các dự án ODA có vai trò quan trọng trong phát triển bền vững, ứng phó với biến đổi khí hậu, chống sạt lở, hạn hán, xâm nhập mặn, triều cường.

Chính phủ thống nhất sẽ sớm ban hành Nghị quyết để cho phép áp dụng tỷ lệ cho vay lại nguồn vốn vay nước ngoài của Chính phủ là 10% đối với các dự án thuộc nhiệm vụ chỉ của ngân sách tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương vùng Đồng bằng sông Cửu Long theo Nghị quyết số 120/NQ-CP ngày 17 tháng 11 năm 2017 của Chính phủ. Các địa phương trong Vùng cần nghiên cứu, tính toán kỹ lưỡng, lựa chọn các dự án sử dụng vốn ODA, vốn vay ưu đãi cần thiết, hiệu quả, đúng quy định, chống tham nhũng, chống tiêu cực, lãng phí, lợi ích nhóm.

Để chuẩn bị tốt, hiệu quả các dự án mới, tháo gỡ vướng mắc, thúc đẩy giải ngân vốn đầu tư công, vốn ODA của vùng Đồng bằng sông Cửu Long, cần nhận diện đúng tình hình, những mặt đã làm được, những hạn chế, khó khăn, thách thức, yêu cầu các bộ, ngành, địa phương tập trung một số nhiệm vụ sau:

- Chủ tịch Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố vùng Đồng bằng sông Cửu Long cần chỉ đạo quyết liệt các sở, ngành liên quan khẩn trương rà soát, hoàn thiện hồ sơ đề xuất dự án theo quy định; xây dựng kế hoạch và giám sát chặt chẽ tiến độ thực hiện kế hoạch; rà soát giao nhiệm vụ triển khai dự án cho ban quản lý dự án, chủ đầu tư có đủ năng lực, kinh nghiệm và phối hợp với các bộ, ngành và nhà tài trợ thực hiện dự án ngay sau khi hoàn thành thủ tục đầu tư theo quy định của pháp luật.

- Để bảo đảm hiệu quả đầu tư, tính liên kết vùng Đồng bằng sông Cửu Long, kết nối các tuyến đường ven biển giữa các địa phương, đồng ý về nguyên tắc áp dụng cơ chế tài chính cấp phát 100% vốn vay nước ngoài cho một số dự án đầu tư xây dựng cầu kết nối giữa các địa phương có tính chất liên vùng thuộc trách nhiệm chi của ngân sách trung ương. Bộ Kế hoạch và Đầu tư chủ trì, phối hợp với Bộ Tài chính, Bộ Giao thông vận tải và các địa phương liên quan xác định danh mục các dự án này, báo cáo Thủ tướng Chính phủ để giao Bộ Giao thông vận tải là cơ quan chủ quản, triển khai thủ tục đối với các dự án, bảo đảm theo đúng quy định của Luật Ngân sách nhà nước và các quy định pháp luật khác có liên quan.

- Bộ Kế hoạch và Đầu tư chủ trì, phối hợp với Bộ Tài chính và các địa phương, cơ quan liên quan tiếp tục vận động các nguồn vốn viện trợ không hoàn lại; rà soát, trao đổi với các đối tác phát triển nhằm đơn giản hóa, hài hòa các quy trình, thủ tục theo yêu cầu của nhà tài trợ và các quy định của pháp luật Việt Nam, cắt giảm tối đa thủ tục hành chính.

- Bộ Ngoại giao chủ trì, phối hợp với Bộ Tài chính, Bộ Kế hoạch và Đầu tư Bộ Tư pháp và các cơ quan liên quan rà soát các vướng mắc của Luật Điều ước quốc tế năm 2016 trong quá trình đàm phán, ký kết, sửa đổi các Hiệp định vay vốn ODA, vay ưu đãi nước ngoài để kiến nghị cấp có thẩm quyền xem xét, sửa đổi (nếu có); báo cáo Thủ tướng Chính phủ trong tháng 8 năm 2023.

6. Giao Phó Thủ tướng Chính phủ Trần Hồng Hà trực tiếp chỉ đạo quyết liệt các bộ, ngành, địa phương điều phối nguồn vật liệu cát san lấp đắp nền đường cho các dự án trọng điểm ngành giao thông vận tải (trong đó có các dự án tại vùng Đồng bằng sông Cửu Long), tập trung đẩy nhanh tiến độ nghiên cứu phương án và kết luận sớm sử dụng cát biển làm vật liệu đắp nền đường, không để xảy ra tình trạng dự án chậm tiến độ do thiếu vật liệu san lấp, nghiên cứu phương án xây dựng cầu cạn làm đường cao tốc thay cho phương án xây dựng đường trên nền đất; giao Phó Thủ tướng Chính phủ Trần Lưu Quang quyết liệt chỉ đạo các giải pháp thúc đẩy triển khai vốn ODA và vốn vay ưu đãi nước ngoài bảo đảm hiệu quả, đúng quy định.

III. ĐỐI VỚI MỘT SỐ DỰ ÁN CỤ THỂ

1. Dự án cao tốc Cao Lãnh - An Hữu

- Ủy ban nhân dân tỉnh Tiền Giang thống nhất với Ủy ban nhân dân tỉnh Đồng Tháp chỉ đạo chủ đầu tư dự án phối hợp chặt chẽ với Bộ Giao thông vận tải khẩn trương hoàn chỉnh hồ sơ, trình Thủ tướng Chính phủ điều chỉnh chủ trương đầu tư Dự án trong tháng 7 năm 2023.

- Bộ Kế hoạch và Đầu tư cân đối nguồn ngân sách trung ương để báo cáo cấp có thẩm quyền xem xét hỗ trợ đối với phần kinh phí tăng thêm cho Dự án theo đúng quy định của pháp luật.

2. Dự án cao tốc Cần Thơ - Cà Mau

- Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố: Cần Thơ, Hậu Giang, Sóc Trăng, Bạc Liêu, Kiên Giang, Cà Mau tập trung giải quyết các vướng mắc về di dời các công

trình hạ tầng kỹ thuật, đặc biệt là di dời đường điện cao thế... để bàn giao toàn bộ mặt bằng cho chủ đầu tư trong tháng 7 năm 2023.

- Ủy ban nhân dân các tỉnh: An Giang, Đồng Tháp, Vĩnh Long quyết liệt chỉ đạo các sở, ngành của địa phương căn cứ hướng dẫn của Bộ Tài nguyên và Môi trường triển khai ngay thủ tục giao trực tiếp mỏ vật liệu cho các nhà thầu để khai thác theo đúng quy định của pháp luật, không để phát sinh các thủ tục hành chính, không làm ảnh hưởng đến tiến độ dự án. Bộ Giao thông vận tải, Bộ Tài nguyên và Môi trường kiểm tra theo dõi đôn đốc, nếu có vướng mắc thì báo cáo trực tiếp Thủ tướng Chính phủ.

- Ủy ban nhân dân tỉnh Vĩnh Long làm thủ tục giao 02 mỏ vật liệu để các nhà thầu triển khai thủ tục trong tháng 7 năm 2023 và ưu tiên giao các mỏ còn lại cho nhà thầu thi công dự án được khai thác, bảo đảm cung cấp đủ 5 triệu m³ cát san lấp trong năm 2023; Ủy ban nhân dân tỉnh An Giang sớm xem xét có phương án ngay, cụ thể cung cấp phần khối lượng còn lại của năm 2024, bảo đảm đủ khối lượng cát san lấp cho Dự án.

3. Dự án cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng

- Chủ đầu tư tiêu dự án giải phóng mặt bằng bám sát tiến độ để thực hiện công việc liên quan theo đúng quy định của pháp luật, bảo đảm hoàn thành bàn giao toàn bộ mặt bằng trong quý III năm 2023 (chậm nhất trước ngày 31/12/2023).

- Ủy ban nhân dân thành phố Cần Thơ, tỉnh Hậu Giang làm việc ngay với Ủy ban nhân dân tỉnh An Giang để xác định cụ thể đủ nguồn cát san lấp đắp nền đường cho dự án thành phần 2 và dự án thành phần 3, hoàn thành thủ tục khai thác trong quý III năm 2023.

IV. Giao Văn phòng Chính phủ chủ trì theo dõi, đôn đốc các bộ, ngành, địa phương thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại thông báo này, tổng hợp, báo cáo tại các phiên họp Ban Chỉ đạo nhà nước các công trình, dự án quan trọng quốc gia, trọng điểm ngành giao thông vận tải.

Văn phòng Chính phủ xin thông báo để các bộ, cơ quan, đơn vị có liên quan biết, thực hiện./.

Nơi nhận:

- Thủ tướng, các Phó Thủ tướng CP;
- Các Bộ: GTVT, KHĐT, TC, XD, TNMT, NN&PTNT, NG, CT, TTTT;
- TU, UBND các tỉnh, thành phố vùng ĐBSCL;
- VPCP: BTCN, các Phó Chủ nhiệm, Trợ lý TTg, TGD Công TTĐT, các Vụ: TH, TKBT, KTTH, QHQT, NN, KGVX, QHDP;
- Lưu: VT, CN (2) pvc ²²

KT. BỘ TRƯỞNG, CHỦ NHIỆM
PHÓ CHỦ NHIỆM



Các văn bản

**Góp ý cho dự thảo Nghị quyết theo đề nghị
tại Nghị quyết số 115/NQ-CP ngày 28/7/2023**

Số: 8419 /BGTVT-KHĐT

Hà Nội, ngày 03 tháng 08 năm 2023

V/v góp ý kiến đối với dự thảo Tờ trình, Nghị quyết Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số luật liên quan tới đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Bộ Giao thông vận tải (GTVT) nhận được văn bản số 6090/BKHĐT-PTTHĐT ngày 31/7/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư đề nghị tham gia ý kiến đối với dự thảo Tờ trình, Nghị quyết Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số luật liên quan tới đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ kèm theo danh mục dự án. Sau khi rà soát, Bộ GTVT có ý kiến như sau:

1. Về nội dung dự thảo Tờ trình, Nghị quyết của Quốc hội

Trên cơ sở đề nghị của Bộ Kế hoạch và Đầu tư tại văn bản số 5834/BKHĐT-PTTHĐT ngày 24/7/2023, Bộ GTVT đã có văn bản tham gia ý kiến 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 tại văn bản số 8015/BGTVT-KHĐT ngày 26/7/2023.

2. Về danh mục các dự án các dự án thí điểm

Đề nghị rà soát cập nhật các dự án đã được Bộ GTVT gửi Bộ KH&ĐT tổng hợp tại văn bản số 8972/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.

Đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư tổng hợp./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Bộ trưởng (để b/c);
- Lưu: VT, KHĐT VIETNV.

KT. BỘ TRƯỞNG

THỨ TRƯỞNG



Lê Đình Thọ

Số: 8015 /BGTVT-KHĐT

Hà Nội, ngày 26 tháng 07 năm 2023

V/v tham gia ý kiến 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

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Bộ Giao thông vận tải (Bộ GTVT) nhận được văn bản số 5834/BKHĐT-PTHTĐT ngày 24/7/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư lấy ý kiến 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. Sau khi nghiên cứu, Bộ GTVT có ý kiến như sau:

1. 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 kèm theo văn bản số 5834/BKHĐT-PTHTĐT ngày 24/7/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

2. Để hoàn thiện dự thảo Tờ trình, Nghị quyết, Bộ GTVT đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư nghiên cứu điều chỉnh nội dung sau:

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*”.

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.

Đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư nghiên cứu, tổng hợp./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Bộ trưởng (để b/c);
- Lưu: VT, KHĐT VIETNV.

KT. BỘ TRƯỞNG

THỨ TRƯỞNG



Nguyễn Duy Lâm

THÀNH VIÊN CHÍNH PHỦ
BỘ TRƯỞNG BỘ QUỐC PHÒNG
Đại tướng Phan Văn Giang



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

Hà Nội, ngày 28 tháng 7 năm 2023

BỘ KẾ HOẠCH VÀ ĐẦU TƯ	
ĐẾN	Số: ...36.980.....
	Ngày: 31.7.2023.
Chuyên:
Số và ký hiệu HS:

Kính gửi:

- Bộ Tài chính;
- Bộ Kế hoạch và Đầu tư;

Nghiên cứu dự thảo Tờ trình, Báo cáo và dự thảo Nghị quyết của Quốc hội về: (1) Thí điểm một số cơ chế, chính sách tháo gỡ khó khăn vướng mắc quy định tại một số luật liên quan tới đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ; (2) Áp dụng thí điểm chính sách hỗ trợ đầu tư trong lĩnh vực công nghệ cao; (3) Áp dụng thuế thu nhập doanh nghiệp bổ sung theo quy định chống xói mòn cơ sở thuế toàn cầu (gửi kèm theo Công văn số 686/TTg-KTTH ngày 27/7/2023 của Thủ tướng Chính phủ), Tôi có ý kiến như sau:

Nhất trí với nội dung dự thảo Tờ trình, Báo cáo và dự thảo Nghị quyết của Quốc hội về các Nghị quyết trên.

Gửi Bộ Tài chính, Bộ Kế hoạch và Đầu tư tổng hợp, báo cáo./.

Phan Văn Giang

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

Số: 686/TTg-KTTH
V/v góp ý hoàn thiện các hồ sơ
trình Quốc hội tại Phiên họp
Chính phủ chuyên đề về xây dựng
pháp luật tháng 7 năm 2023

Hà Nội, ngày 27 tháng 7 năm 2023

Kính gửi: Các đồng chí thành viên Chính phủ.

Căn cứ nội dung thảo luận, kết luận tại Phiên họp Chính phủ chuyên đề về xây dựng pháp luật tháng 7 năm 2023, Thủ tướng Chính phủ có ý kiến như sau:

1. Các đồng chí thành viên Chính phủ trên cơ sở các ý kiến thảo luận, phát biểu tại cuộc họp, khẩn trương nghiên cứu, rà soát, cho ý kiến đối với các dự thảo Tờ trình, Báo cáo, dự thảo Nghị quyết của Quốc hội được Bộ trưởng Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ trưởng Bộ Tài chính trình bày tại Phiên họp 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; (2) Áp dụng thí điểm chính sách hỗ trợ đầu tư trong lĩnh vực công nghệ cao; (3) Áp dụng thuế thu nhập doanh nghiệp bổ sung theo quy định chống xói mòn cơ sở thuế toàn cầu; có văn bản gửi về Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài chính trước 12 giờ ngày 28 tháng 7 năm 2023.

2. Căn cứ ý kiến của các thành viên Chính phủ tại điểm 1 nêu trên, yêu cầu:

a) Bộ Kế hoạch và Đầu tư theo chức năng, nhiệm vụ được giao:

- Hoàn thiện hồ sơ trình, trong đó lưu ý: (i) Bổ sung nội dung kiến nghị Quốc hội cho phép Chính phủ báo cáo Ủy ban Thường vụ Quốc hội (trong thời gian giữa 2 kỳ họp Quốc hội) xem xét, quyết định áp dụng 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; (ii) Rà soát kỹ lại danh mục các dự án thí điểm (trong đó lưu ý rà soát dự án Chơn Thành- Gia Nghĩa, dự án Ninh Bình – Nam Định – Thái Bình – Hải Phòng); (iii) thực hiện áp dụng thí điểm trong vòng 5 năm; báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định trong ngày 29 tháng 7 năm 2023.

- Tổng hợp, tiếp thu, giải trình đầy đủ ý kiến Thành viên Chính phủ và ý kiến thẩm định của Bộ Tư pháp, hoàn thiện hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị quyết về áp dụng thí điểm chính sách hỗ trợ đầu tư trong lĩnh vực công nghệ cao, báo cáo Chính phủ trong ngày 29 tháng 7 năm 2023.

b) Bộ Tài chính theo chức năng, nhiệm vụ được giao tổng hợp, tiếp thu, giải trình đầy đủ ý kiến Thành viên Chính phủ và ý kiến thẩm định của Bộ Tư pháp, hoàn thiện hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị quyết về áp dụng thuế thu nhập doanh nghiệp bổ sung theo quy định chống xói mòn cơ sở thuế toàn cầu, báo cáo Chính phủ trong ngày 29 tháng 7 năm 2023./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- VPCP: PCN Mai Thị Thu Vân, Trợ lý TTgCP,
Vu TH;
- Lưu: VT, KTTH (2)Tr.



36991
81.F.2023

Đại tướng Tô Lâm
Bộ trưởng Bộ Công an

Hà Nội, ngày 28 tháng 7 năm 2023

Kính gửi: - Văn phòng Chính phủ;
- Bộ Kế hoạch và Đầu tư;
- Bộ Tài chính.

Thực hiện ý kiến chỉ đạo của đồng chí Thủ tướng Chính phủ tại Công văn số 686/TTg-KTTH về việc đề nghị các đồng chí Thành viên Chính phủ cho ý kiến đối với dự thảo Tờ trình, dự thảo Nghị quyết của Quốc hội được Bộ trưởng Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ trưởng Bộ Tài chính trình bày tại phiên họp chuyên đề pháp luật tháng 7/2023 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; (2) áp dụng thuế thu nhập doanh nghiệp bổ sung theo quy định chống xói mòn cơ sở thuế toàn cầu; (3) áp dụng thí điểm chính sách hỗ trợ đầu tư trong lĩnh vực công nghệ cao, tôi có ý kiến như sau:

1. Về dự thảo Tờ trình, 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

a) 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.

b) 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.

2. Về dự thảo Tờ trình đề nghị xây dựng Nghị quyết áp dụng thuế thu nhập doanh nghiệp bổ sung theo quy định chống xói mòn cơ sở thuế toàn cầu

a) Cần nhắc thời điểm áp dụng Nghị quyết từ ngày 01/01/2024 vì theo dự thảo Tờ trình Nghị quyết của Bộ Tài chính thì các quốc gia hiện mới chỉ đồng thuận với Khung giải pháp Hai trụ cột và đang có kế hoạch áp dụng thuế tối thiểu toàn cầu cũng như ứng phó trước tác động của việc áp dụng thuế này, trong trường

hợp Việt Nam áp dụng sắc thuế này từ năm 2024 mà các quốc gia khác chưa có quy định áp dụng thì sẽ ảnh hưởng đến hoạt động cũng như quyền, lợi ích hợp pháp của doanh nghiệp và nhà đầu tư.

Đồng thời, Điều 9 dự thảo Nghị quyết quy định Nghị quyết này có hiệu lực đến ngày Nghị quyết được thay thế bởi Luật Thuế thu nhập doanh nghiệp (sửa đổi). Vì vậy, cần nhắc thực hiện thí điểm việc áp dụng thuế thu nhập doanh nghiệp bổ sung theo quy định chống xói mòn cơ sở thuế toàn cầu.

b) Ngoài nội dung đánh giá tác động về thu thuế và các vấn đề liên quan đến thuế, đề nghị Bộ Tài chính tiếp tục rà soát, bổ sung đánh giá tác động chính sách về xã hội, lao động, việc làm và đối với các nhà đầu tư hiện hữu, tiềm năng... cho đầy đủ, toàn diện.

c) Đề nghị nghiên cứu, bổ sung giải pháp, nguyên tắc áp dụng mức thuế suất tại dự thảo Nghị quyết này để đồng bộ, bảo đảm hoạt động đầu tư kinh doanh của nhà đầu tư trong trường hợp thay đổi pháp luật theo khoản 2 Điều 13 Luật Đầu tư (*Trường hợp văn bản pháp luật mới được ban hành quy định ưu đãi đầu tư thấp hơn ưu đãi đầu tư mà nhà đầu tư được hưởng trước đó thì nhà đầu tư được tiếp tục áp dụng ưu đãi đầu tư theo quy định trước đó cho thời gian hưởng ưu đãi còn lại của dự án đầu tư*).

3. Về dự thảo Tờ trình, Nghị quyết áp dụng thí điểm chính sách hỗ trợ đầu tư trong lĩnh vực công nghệ cao

Cơ bản nhất trí với sự cần thiết ban hành Nghị quyết để hỗ trợ doanh nghiệp, giữ chân và thu hút các nhà đầu tư trong bối cảnh thực thi thuế tối thiểu toàn cầu. Tuy nhiên, cần nghiên cứu, quy định phù hợp để tránh phản ứng quốc tế liên quan đến việc trợ cấp cho các doanh nghiệp trong nước.

Ngoài ra, để bảo đảm tính khả thi, đề nghị bổ sung đánh giá về nguồn hỗ trợ từ ngân sách nhà nước và sự phù hợp với quy định của pháp luật về ngân sách nhà nước (*hiện Luật Ngân sách Nhà nước chưa có quy định các hình thức chi hỗ trợ đầu tư cho doanh nghiệp*). Đồng thời, nghiên cứu bổ sung quy định về thẩm quyền chi và phương thức hỗ trợ đầu tư phù hợp với quy định của pháp luật về thuế.

Trên đây là ý kiến của tôi về nội dung đề nghị cho ý kiến tại các dự thảo Tờ trình, Nghị quyết nêu trên, xin trao đổi với các đồng chí để nghiên cứu, tham khảo.

THÀNH VIÊN CHÍNH PHỦ



Đại tướng Tô Lâm

Số:2523/BKH-CN-PC

Hà Nội, ngày 01 tháng 08 năm 2023

V/v góp ý hoàn thiện các hồ sơ
trình Quốc hội tại Phiên họp CP chuyên đề
xây dựng pháp luật tháng 7 năm 2023.

Kính gửi:

- Văn phòng Chính phủ;
- Bộ Kế hoạch và Đầu tư;
- Bộ Tài chính.

Thực hiện Công văn số 686/TTg-KTTH ngày 27/7/2023 của Thủ tướng Chính phủ về việc rà soát, cho ý kiến đối với các dự thảo Tờ trình, Báo cáo, dự thảo Nghị quyết của Quốc hội được Bộ trưởng Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ trưởng Bộ Tài chính trình bày tại Phiên họp Chính phủ chuyên đề xây dựng pháp luật tháng 7 năm 2023, Bộ trưởng Bộ Khoa học và Công nghệ có ý kiến như sau:

1. Nhất trí với nội dung Tờ trình, nội dung dự thảo Báo cáo về thí điểm một số cơ chế, chính sách tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan tới đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ.

2. Nhất trí đối với dự thảo Tờ trình, Báo cáo, dự thảo Nghị quyết của Quốc hội về áp dụng thuế thu nhập doanh nghiệp bổ sung theo quy định chống xói mòn cơ sở thuế toàn cầu.

3. Đối với dự thảo Báo cáo số 5888/BC-BKHĐT ngày 26/7/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư báo cáo tóm tắt về việc xây dựng cơ chế, chính sách hỗ trợ nhà đầu tư trong bối cảnh thực thi Thuế tối thiểu toàn cầu tại Việt Nam, đề nghị nghiên cứu, bổ sung hình thức hỗ trợ chuyển giao công nghệ theo Thông báo số 122/TB-VPCP ngày 21/7/2023 của Văn phòng Chính phủ để thực hiện các mục tiêu sau:

a) Tiếp tục hoàn thiện chính sách thu hút đầu tư trong lĩnh vực công nghệ cao trước tác động của Thuế tối thiểu toàn cầu nhằm “hoàn thiện thể chế, chính sách thu hút đầu tư” theo Nghị quyết số 50-NQ/TW ngày 20/8/2019 của Bộ Chính trị về định hướng hoàn thiện thể chế, chính sách, nâng cao chất lượng, hiệu quả hợp tác đầu tư nước ngoài đến năm 2030, trong đó có nội dung: “Có chính sách khuyến khích hợp tác, chuyển giao công nghệ dựa trên cơ sở thoả thuận, tự nguyện”; “Khuyến khích chuyển giao công nghệ và quản trị cho doanh nghiệp Việt Nam”.

b) Với Thuế tối thiểu toàn cầu, chính sách ưu đãi đầu tư đặc biệt theo Quyết định số 29/2021/QĐ-TTg ngày 06/10/2021 của Thủ tướng Chính phủ sẽ không còn nhiều ý nghĩa.

Việc bổ sung hoạt động “chuyển giao công nghệ” bên cạnh hoạt động “ứng dụng công nghệ cao” sẽ tiếp tục tạo động lực cho các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài thực hiện chuyển giao công nghệ từ nước ngoài vào Việt Nam và chuyển giao công nghệ cho doanh nghiệp trong nước, nhất là từ các Tập đoàn lớn, các công ty đa quốc gia. Đồng thời, góp phần giải quyết được vấn đề khó khăn trước tác động của Thuế tối thiểu toàn cầu đã được nêu tại mục 5 Phần I Báo cáo số 5888/BC-BKHĐT ngày 27/7/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư: “Khó khăn trong việc thu hút các dự án đầu tư quy mô lớn, dự án thuộc diện đặc biệt khuyến khích đầu tư quy định tại Điều 20 Luật Đầu tư và Quyết định số 29/2021/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ, tạo khó khăn trong việc phát triển lĩnh vực ưu tiên (công nghệ cao, thân thiện với môi trường, đổi mới sáng tạo, tác động lan tỏa, chuyển giao công nghệ)”.

c) Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 12/2023/QĐ-TTg ngày 15/5/2023 về cấp Giấy chứng nhận chuyển giao công nghệ khuyến khích chuyển giao để làm căn cứ xác nhận việc chuyển giao các công nghệ khuyến khích chuyển giao, bao gồm cả công nghệ cao. Đồng thời, việc bổ sung quy định về “chuyển giao công nghệ” sẽ bảo đảm sự đồng bộ giữa các quy định từ phạm vi, đối tượng áp dụng và hình thức hỗ trợ đầu tư.

Trên đây là ý kiến của Bộ trưởng Bộ Khoa học và Công nghệ đối với các dự thảo Tờ trình, Báo cáo, dự thảo Nghị quyết của Quốc hội tại Phiên họp Chính phủ chuyên đề xây dựng pháp luật tháng 7 năm 2023, kính gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài chính nghiên cứu tổng hợp, hoàn thiện các dự thảo văn bản trình Chính phủ và Quốc hội.

Trân trọng,

Nơi nhận:

- Như trên;
- TT Bùi Thế Duy;
- TT Lê Xuân Định;
- Các Vụ: KHTC, CNC, ĐTG;
- Lưu: VT, PC.



BỘ TRƯỞNG

Huỳnh Thành Đạt

Số: 3126 /BT/TT-PC

V/v rà soát, cho ý kiến hoàn thiện các hồ sơ trình Quốc hội tại Phiên họp Chính phủ chuyên đề về xây dựng pháp luật

Hà Nội, ngày 02 tháng 08 năm 2023

Kính gửi:

- Bộ Kế hoạch và Đầu tư
- Bộ Tài chính

Thực hiện ý kiến chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại Công văn số 686/TTg – KTTH ngày 27/7/2023 về việc góp ý hoàn thiện các hồ sơ trình Quốc hội tại Phiên họp Chính phủ chuyên đề về xây dựng pháp luật tháng 7/2023, Bộ Thông tin và Truyền thông đã nghiên cứu, rà soát và nhất trí với các hồ sơ dự thảo Nghị quyết trình Quốc hội tại kỳ họp tháng 10/2023.

Trên đây là ý kiến của Bộ Thông tin và Truyền thông gửi Quý Bộ để nghiên cứu, hoàn thiện hồ sơ.

Trân trọng./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Bộ trưởng (để b/c);
- Thứ trưởng Phan Tâm;
- Lưu: VT, PC, LHL;

**KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG**



Phan Tâm



Bộ Xây dựng
29-07-2023
09:13:12 +07:00

BỘ XÂY DỰNG

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

Số: **3864** /BXD-PC

Hà Nội, ngày **28** tháng **7** năm **2023**

V/v góp ý hoàn thiện các hồ sơ trình Quốc hội tại Phiên họp Chính phủ chuyên đề về xây dựng pháp luật tháng 7 năm 2023

Kính gửi:

- Bộ Kế hoạch và Đầu tư;
- Bộ Tài chính.

Bộ Xây dựng nhận được văn bản số 686/TTg-KTTH ngày 27/7/2023 của Thủ tướng Chính phủ về việc góp ý hoàn thiện các hồ sơ trình Quốc hội tại Phiên họp Chính phủ chuyên đề về xây dựng pháp luật tháng 7 năm 2023. Sau khi nghiên cứu, rà soát, Bộ trưởng Bộ Xây dựng - Thành viên Chính phủ có ý kiến như sau:

1. 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

Bộ Xây dựng cơ bản thống nhất với nội dung dự thảo Nghị quyết của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan tới đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ do Bộ Kế hoạch và Đầu tư soạn thảo gửi kèm theo văn bản số 686/TTg-KTTH.

2. Về đề nghị xây dựng Nghị quyết của Quốc hội áp dụng thí điểm chính sách hỗ trợ đầu tư trong lĩnh vực công nghệ cao

Ngày 28/7/2023, Bộ Xây dựng đã có văn bản số 3351/BXD-HĐXD gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư về đề nghị xây dựng Nghị quyết của Quốc hội áp dụng thí điểm chính sách hỗ trợ đầu tư trong lĩnh vực công nghệ cao (Bộ Xây dựng gửi kèm theo văn bản này).

3. Về đề nghị xây dựng Nghị quyết của Quốc hội áp dụng thuế thu nhập doanh nghiệp bổ sung theo quy định chống xói mòn cơ sở thuế toàn cầu

Ngày 28/7/2023, Bộ Xây dựng đã có văn bản số 3348/BXD-KHTC gửi Bộ Tài chính về việc góp ý đối với đề nghị xây dựng Nghị quyết của Quốc hội áp dụng thuế thu nhập doanh nghiệp bổ sung theo quy định chống xói mòn cơ sở thuế toàn cầu (Bộ Xây dựng gửi kèm theo văn bản này).

Trên đây là ý kiến của Bộ trưởng Bộ Xây dựng, đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài chính tổng hợp. *NT*

Nơi nhận:

- Như trên;
- Thủ tướng Chính phủ (đề b/c);
- Văn phòng Chính phủ;
- Cục, Vụ: HĐXD, KHTC;
- Lưu: VT, PC.



Nguyễn Thanh Nghị

BỘ XÂY DỰNG

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 3351/BXD-HĐXD

Hà Nội, ngày 28 tháng 7 năm 2023

V/v ý kiến Thành viên Chính phủ
đối với Báo cáo của Bộ KHĐT về
xây dựng cơ chế, chính sách hỗ trợ
đầu tư trong bối cảnh thực thi Thuế
tối thiểu toàn cầu tại Việt Nam

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Thực hiện yêu cầu của Văn phòng Chính phủ tại Báo cáo số 5669/BC-VPCP ngày 26/7/2023. Sau khi nghiên cứu Báo cáo tóm tắt số 5888/BC-BKHĐT ngày 26/7/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về việc xây dựng cơ chế, chính sách hỗ trợ nhà đầu tư trong bối cảnh thực thi Thuế tối thiểu toàn cầu tại Việt Nam, Bộ trưởng Bộ Xây dựng có ý kiến như sau:

1. Theo báo cáo của Bộ Kế hoạch và Đầu tư thì mục tiêu là đem lại lợi thế cạnh tranh, thu hút các dự án đầu tư lớn, giữ chân các nhà đầu tư lớn và khuyến khích các doanh nghiệp mở rộng đầu tư kinh doanh tại Việt Nam,... trong tình hình áp dụng thuế tối thiểu toàn cầu. Trong khi đó, (1) Luật Đầu tư đã có quy định khá đầy đủ về hình thức hỗ trợ đầu tư, tuy nhiên, việc triển khai còn nhiều khó khăn do pháp luật về ngân sách nhà nước chưa có quy định cụ thể về việc chi ngân sách cho các hỗ trợ này; (2) các hình thức hỗ trợ dựa trên chi phí đầu tư và chi phí sản xuất sản phẩm ưu tiên chưa được pháp luật quy định; (3) cách thức hỗ trợ có thể được thực hiện thông qua (i) cân trừ vào nghĩa vụ thuế của doanh nghiệp hoặc (ii) trả trực tiếp bằng tiền trình từ ngân sách nhà nước, tuy nhiên, pháp luật về ngân sách nhà nước chưa có quy định cụ thể. Do đó, các kiến nghị của Bộ Kế hoạch và Đầu tư tại mục IV Báo cáo số 5888/BC-BKHĐT là phù hợp với các thông tin, phân tích đã được nêu tại báo cáo này.

2. Một số ý kiến góp ý cụ thể như sau:

- Về đối tượng áp dụng hỗ trợ: đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư phân tích, đánh giá kỹ, khách quan và khoa học đảm bảo hỗ trợ đúng đối tượng, mục tiêu, tránh tràn lan, không ảnh hưởng đến các cam kết đã ký với các nước, tổ chức quốc tế để làm cơ sở cho Chính phủ xem xét quyết định.

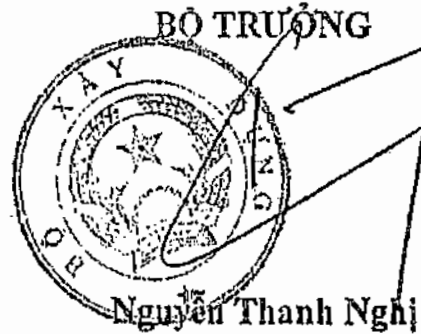
- Về hình thức hỗ trợ: Ngày 05/5/2023, Bộ Xây dựng đã có Văn bản số 135/BXD-QLN (Văn bản mật) gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư và đề xuất một số chính sách ưu đãi ngoài thuế cho phát triển nhà ở xã hội. Đồng thời, tại Thông báo số 122/TB-VPCP ngày 21/7/2023, Thường trực Chính phủ giao Bộ Kế hoạch và Đầu tư nghiên cứu đề xuất các loại hình thức hỗ trợ khác, trong đó có

"... nhà ở xã hội,..." . Tuy nhiên, dự thảo Nghị quyết chưa có các chính sách nhà ở xã hội nêu trên. Do đó, đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư có ý kiến giải trình thêm về nội dung này.

Trên đây là ý kiến của Bộ trưởng Bộ Xây dựng - Thành viên Chính phủ, đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư tổng hợp, báo cáo Chính phủ theo quy định./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- VPCP;
- Lưu: VT, HĐXD.





Bộ Xây dựng
28-07-2023
15:06:43 +07:00

BỘ XÂY DỰNG

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

Số: 3348 /BXD-KHTC
V/v áp dụng thuế tối thiểu toàn cầu
tại Việt Nam

Hà Nội, ngày 28 tháng 7 năm 2023

Kính gửi: Bộ Tài chính

Thực hiện yêu cầu của Văn phòng Chính phủ tại báo cáo số 5668/BC-VPCP ngày 26/7/2023 về việc áp dụng thuế tối thiểu toàn cầu tại Việt Nam. Sau khi nghiên cứu, Bộ trưởng Bộ Xây dựng có ý kiến như sau:

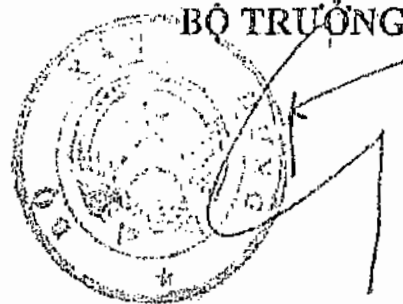
1. Cơ bản thống nhất với nội dung Tờ trình số 166/TTr-BTC ngày 25/7/2023 của Bộ Tài chính về đề nghị xây dựng Nghị quyết của Quốc hội về việc áp dụng thuế thu nhập doanh nghiệp bổ sung theo quy định chống xói mòn cơ sở thuế toàn cầu.

2. Đề nghị Bộ Tài chính làm rõ đối tượng được phép loại trừ nêu tại Khoản 2 Mục III. Đối tượng áp dụng (trang 6 Tờ trình): "e. Tổ chức đầu tư bất động sản là Công ty mẹ tối cao".

Trên đây là ý kiến của Bộ trưởng Bộ Xây dựng, đề nghị Bộ Tài chính tổng hợp, báo cáo Chính phủ.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Văn phòng Chính phủ;
- Lưu: VT, KHTC (H02b).



Nguyễn Thanh Nghị

BỘ TÀI NGUYÊN VÀ MÔI TRƯỜNG

Số: 6384/BTNMT-PC

V/v góp ý hoàn thiện hồ sơ trình Quốc hội tại
Phiên họp Chính phủ chuyên đề về xây dựng
pháp luật tháng 7 năm 2023

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Hà Nội, ngày 08 tháng 8 năm 2023

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại Văn bản số 686/TTg-KTTH ngày 27/7/2023 về việc góp ý hoàn thiện hồ sơ trình Quốc hội tại Phiên họp Chính phủ chuyên đề về xây dựng pháp luật tháng 7 năm 2023, qua nghiên cứu hồ sơ do Quý Bộ chuẩn bị, Bộ Tài nguyên và Môi trường thống nhất với các 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; Áp dụng thí điểm chính sách hỗ trợ đầu tư trong lĩnh vực công nghệ cao.

Bộ Tài nguyên và Môi trường trân trọng gửi Quý Bộ tổng hợp, báo cáo Chính phủ./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Bộ trưởng (để b/c);
- Lưu: VT, PC (NTMH).



KT. BỘ TRƯỞNG

THỦ TRƯỞNG



Nguyễn Thị Phương Hoa

Số: 6031 /NHNN-PC

Hà Nội, ngày 31 tháng 07 năm 2023

V/v Tham gia ý kiến đối với DT Nghị quyết của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách tháo gỡ vướng mắc quy định tại Luật liên quan tới đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Thực hiện ý kiến chỉ đạo của Phó Thủ tướng Chính phủ Lê Minh Khái tại Công văn số 686/TTg-KTTH ngày 27/7/2023 về việc góp ý hoàn thiện các hồ sơ trình Quốc hội tại Phiên họp Chính phủ chuyên đề về xây dựng pháp luật tháng 7 năm 2023, sau khi nghiên cứu, Ngân hàng Nhà nước Việt Nam không có ý kiến bổ sung đối với nội dung dự thảo Tờ trình, Báo cáo tóm tắt 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.

Trên đây là ý kiến của Ngân hàng Nhà nước Việt Nam gửi Quý Bộ. /.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Thống đốc;
- Lưu VP, PC2.TMAnh.

THÔNG ĐỐC



Nguyễn Thị Hồng

ỦY BAN DÂN TỘC

Số: 1348/UBDT-KHTC

V/v tham gia ý kiến hoàn thiện các hồ sơ trình Quốc hội tại Phiên họp Chính phủ chuyên đề về xây dựng pháp luật tháng 7 năm 2023.

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Hà Nội, ngày 01 tháng 8 năm 2023

Kính gửi: - Bộ Kế hoạch và Đầu tư;
- Bộ Tài chính.

Thực hiện Công văn số 686/TTg-KTTH ngày 27 tháng 7 năm 2023 của Thủ tướng Chính phủ về việc tham gia ý kiến hoàn thiện các hồ sơ trình Quốc hội tại Phiên họp Chính phủ chuyên đề về xây dựng pháp luật tháng 7 năm 2023, 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; (2) Áp dụng thí điểm chính sách hỗ trợ đầu tư trong lĩnh vực công nghệ cao; (3) Áp dụng thuế thu nhập doanh nghiệp bổ sung theo quy định chống xói mòn cơ sở thuế toàn cầu do Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài chính xây dựng. Về chi tiết, Ủy ban Dân tộc có một số ý kiến như sau:

- Đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư tiếp tục đôn đốc các địa phương còn lại¹ có văn bản đề xuất các dự án được áp dụng cơ chế, chính sách tháo gỡ vướng mắc tại một số Luật liên quan tới đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ, để đảm bảo Danh mục dự án đề xuất được đầy đủ.

- 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 quan 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 cụm 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.

¹ Theo báo cáo của Bộ Kế hoạch và Đầu tư, đến ngày 25/7/2023 mới có văn bản đề nghị của Bộ Giao thông vận tải và 43/63 địa phương.

Trên đây là ý kiến của Ủy ban Dân tộc, kính gửi các quý Bộ tổng hợp, báo cáo Thủ tướng Chính phủ theo quy định./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Văn phòng Chính phủ;
- Bộ trưởng, Chủ nhiệm UBĐT;
- Các Thứ trưởng, PCN UBĐT;
- Lưu: VT, KHTC. 2/

BỘ TRƯỞNG, CHỦ NHIỆM



Hầu A Lệnh

Số: 1574 /SKH-QLĐTĐ

Tuyên Quang, ngày 03 tháng 8 năm 2023

V/v tham gia ý kiến đối với dự thảo
Tờ trình và 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

Kính gửi:

- Bộ Kế hoạch và Đầu tư;
- UBND tỉnh Tuyên Quang.

Căn cứ Văn bản số 6090/BKHĐT-TH ngày 31/7/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về việc xin ý kiến đối 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 kèm theo Danh mục dự án;

Thực hiện Văn bản số 3545/UBND-ĐTĐ ngày 01/8/2023 của Ủy ban nhân dân tỉnh về việc thực hiện Văn bản số 6090/BKH-PTHĐT ngày 31/7/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư;

Ngày 02/8/2023, Sở Kế hoạch và Đầu tư có Văn bản số 1570/SKH-QLĐTĐ gửi xin ý kiến các Sở: Tài chính, Xây dựng, Giao thông vận tải; Ban Quản lý dự án đầu tư xây dựng các công trình giao thông tỉnh Tuyên Quang;

Trên cơ sở ý kiến tham gia của các cơ quan, sau khi nghiên cứu, Sở Kế hoạch và Đầu tư trân trọng tham gia ý kiến nội dung dự thảo Tờ trình, Nghị quyết của Quốc hội và báo cáo Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Ủy ban nhân dân tỉnh, nội dung như sau:

1. 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.

Tuy nhiên, 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).

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).

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.

2. 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”

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 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 phần đường dây và trạm biến áp cho ngành điện quản lý.

Sở Kế hoạch và Đầu tư trân trọng tham gia ý kiến./.

Nơi nhận:

- Như trên (Báo cáo);
- Các sở: TC, XD, GTVT;
- BQLDA ĐTXD CCTGT;
- Lãnh đạo sở;
- Lưu: VT, QLĐTXD.

GIÁM ĐỐC



Vân Đình Thảo

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH SƠN LA**

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

Số: 2951 /UBND- TH

Sơn La, ngày 02 tháng 8 năm 2023

V/v tham gia ý kiến 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

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Thực hiện công văn số 6090/BKHĐT-PTHTĐT ngày 31/7/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về việc xin ý kiến đối 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 kèm theo danh mục dự án (đôn đốc).

UBND tỉnh Sơn La trân trọng báo cáo Bộ Kế hoạch và Đầu tư các nội dung sau:

1. UBND tỉnh Sơn La không nhận được báo cáo số 5894/BC-BKHĐT và tờ trình số 5895/TTr-BKHĐT ngày 26/7/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

2. Trên cơ sở nghiên cứu báo cáo số 5894/BC-BKHĐT và tờ trình số 5895/TTr-BKHĐT ngày 26/7/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư (gửi kèm công văn số 6090/BKHĐT-PTHTĐT), UBND tỉnh Sơn La nhất trí với nội dung báo cáo, nội dung tờ trình và dự thảo Nghị quyết của Quốc hội, đồng thời đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư 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.

UBND tỉnh Sơn La trân trọng báo cáo Bộ Kế hoạch và Đầu tư./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Đ/c Chủ tịch UBND tỉnh (b/c);
- Các đ/c PCT UBND tỉnh;
- Sở Kế hoạch và Đầu tư;
- Sở Giao thông vận tải;
- BQLDA ĐTXD công trình giao thông;
- VP UBND tỉnh (LĐ, đ/c Toàn);
- Lưu: VT, TH (V.Hải).

**TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH**



Lê Hồng Minh

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH CÀ MAU**

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

Số: 6065 /UBND-XD

Cà Mau, ngày 02 tháng 8 năm 2023

V/v ý kiến đối với hồ sơ 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

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Thực hiện Nghị quyết số 115/NQ-CP ngày 28/7/2023 của Chính phủ về Phiên họp chuyên đề xây dựng pháp luật tháng 7 năm 2023, Công văn số 6090/BKHĐT-PTHTĐT ngày 31/7/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về việc xin ý kiến đối 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 kèm theo Danh mục dự án, Ủy ban nhân dân tỉnh Cà Mau có ý kiến như sau:

Thực hiện Công văn số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư 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, Ủy ban nhân dân tỉnh Cà Mau đã có Công văn số 5514/UBND-XD ngày 17/7/2023 (gửi kèm theo Công văn) báo cáo Bộ Kế hoạch và Đầu tư về kết quả rà soát, đề xuất danh mục dự án; theo đó, Ủy ban nhân dân tỉnh Cà Mau không 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 do không có dự án phù hợp các tiêu chí lựa chọn. Qua rà soát, Ủy ban nhân dân tỉnh Cà Mau không có ý kiến bổ sung đối với nội dung nêu trên.

Ủy ban nhân dân tỉnh Cà Mau báo cáo Bộ Kế hoạch và Đầu tư nắm, tổng hợp./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Văn phòng Chính phủ (b/c);
- CT, các PCT UBND tỉnh;
- Các Sở: KH&ĐT, GTVT (iO);
- CVP, các PVP UBND tỉnh;
- Phòng: QH-XD (Đ307/8), NC;
- Lưu: VT.

**TL. CHỦ TỊCH
KT. CHÁNH VĂN PHÒNG
PHÓ CHÁNH VĂN PHÒNG**



Nguyễn Thế Châu

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH CÀ MAU**

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

Số: 5514 /UBND-XD

Cà Mau, ngày 17 tháng 7 năm 2023

V/v 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

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Ủy ban nhân dân tỉnh Cà Mau nhận được Công văn số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư 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. Qua rà soát, Ủy ban nhân dân tỉnh Cà Mau có ý kiến như sau:

- Hiện nay, tỉnh Cà Mau không có các loại dự án sau: (i) dự án giao thông đường bộ được đầu tư theo hình thức đối tác công tư cần đề nghị áp dụng tỷ lệ vốn nhà nước tham gia vào dự án không bao gồm chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ tái định cư (khác so với quy định tại khoản 2 Điều 69 Luật PPP); (ii) dự án quốc lộ, cao tốc đi qua các địa phương giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh làm cơ quan chủ quản và được phép cân đối, sử dụng nguồn vốn đầu tư từ ngân sách địa phương (bao gồm cả vốn hỗ trợ từ ngân sách trung ương nếu có) để thực hiện dự án (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).

- Đối với dự án giao thông đường bộ đi qua nhiều địa phương, giao Ủy ban nhân dân tỉnh của một trong các địa phương có dự án đi qua làm cơ quan chủ quản thực hiện dự án và cho phép Hội đồng nhân dân 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 (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):

Hiện nay, tỉnh Cà Mau đang triển khai thực hiện Dự án đầu tư xây dựng cầu sông Ông Đốc, tuyến trục Đông - Tây và cầu Gành Hào (bao gồm 03 dự án thành phần), do Ban Quản lý dự án xây dựng công trình giao thông Cà Mau làm chủ đầu tư, trong đó có Dự án thành phần 3 (đầu tư xây dựng cầu Gành Hào) được thực hiện trên địa bàn 02 tỉnh Cà Mau và Bạc Liêu. Ngày 11/11/2022, Thủ tướng Chính phủ có Công văn số 1084/TTg-CN về việc đầu tư Dự án đầu tư xây dựng cầu sông Ông Đốc, tuyến trục Đông - Tây và cầu Gành Hào, theo đó đã đồng ý giao Ủy ban nhân dân tỉnh Cà Mau thực hiện đầu tư toàn bộ Dự án thành phần đầu tư xây dựng cầu Gành Hào (bao gồm cả phần cầu và đường dẫn thuộc địa bàn tỉnh Bạc Liêu). Đối với chi phí giải phóng mặt bằng, Ủy ban nhân dân tỉnh Bạc Liêu đã bố trí kế hoạch vốn để thực hiện công tác bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ tái định cư trên phạm vi thuộc địa bàn tỉnh Bạc Liêu. Hiện tại, dự án nêu trên đang triển khai thi công xây dựng và chưa có vướng mắc về nguồn vốn.

Qua kết quả rà soát nêu trên, Ủy ban nhân dân tỉnh Cà Mau không 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.

Ủy ban nhân dân tỉnh Cà Mau báo cáo Bộ Kế hoạch và Đầu tư nắm, tổng hợp./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- CT, các PCT UBND tỉnh;
- Các Sở: GTVT, KH&ĐT (iO);
- CVP, các PVP UBND tỉnh;
- Phòng: QH-XD (Đ270/7);
- Lưu: VT, Ktr1042/7.

**KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH**



Lê Văn Sử

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH NAM ĐỊNH**

Số: 760 /UBND-VP5

V/v tham gia ý kiến đối 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 kèm theo Danh mục dự án

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

Nam Định, ngày 01 tháng 8 năm 2023

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Ủy ban nhân dân tỉnh Nam Định nhận được văn bản số 6090/BKHĐT-PTHTĐT ngày 31/7/2023 về việc xin ý kiến đối 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 kèm theo Danh mục dự án (đôn đốc).

Sau khi nghiên cứu các nội dung đề xuất, báo cáo của Bộ Kế hoạch và Đầu tư theo văn bản số 5894/BC-BKHĐT và Tờ trình số 5895/TTr-BKHĐT ngày 26/7/2023; Ủy ban nhân dân tỉnh Nam Định nhất trí đối với các nguyên tắc, tiêu chí lựa chọn và danh mục dự án thí điểm theo đề xuất của Bộ Kế hoạch và Đầu tư tại các văn bản trên.

Ủy ban nhân dân tỉnh Nam Định trân trọng tham gia ý kiến, đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư tổng hợp, báo cáo Chính phủ./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Đồng chí Chủ tịch UBND tỉnh (để b/c);
- Các đ/c PCT UBND tỉnh;
- Các Sở: KH&ĐT, TC;
- Lưu: VP, VP5.

**TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH**



Hà Lan Anh

ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH NINH BÌNH

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

Số: ~~777~~ /UBND-VP4

Ninh Bình, ngày 02 tháng 8 năm 2023

V/v góp ý kiến đối 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

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Ủy ban nhân dân tỉnh nhận được Văn bản số 6090/BKHĐT-PTHTĐT ngày 31 tháng 7 năm 2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về việc xin ý kiến đối 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. 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, 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:

1. Tên 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;

2. Sự cần thiết đầu tư

- Việc đầu tư hoàn thiện trục giao thông trọng yếu này với quy mô đồng bộ (4 làn xe) sẽ hình thành một trục giao thông tốc độ cao, ngắn nhất, kết nối các tỉnh Tây Bắc với phía Nam thông qua hệ thống các tuyến đường Bắc - Nam bao gồm CT01, QL1A, đường Hồ Chí Minh (quy hoạch là tuyến CT.02), đường cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng, đường bộ ven biển và đường sắt bắc nam và đường sắt tốc độ cao trong tương lai.

- Trục giao thông này cũng là trục kết nối gần và thuận lợi nhất qua các tỉnh Tây Bắc (Hòa Bình, Sơn La, Lai Châu), với hệ thống cảng biển (cảng Quảng Ninh, cảng Hải Phòng, cảng Hải Thịnh - tỉnh Nam Định, cảng Nghi Sơn - tỉnh Thanh Hóa), thúc đẩy phát triển công nghiệp, khoáng sản..., mở ra không gian dự địa thu hút đầu tư trên địa bàn các tỉnh Hòa Bình, Ninh Bình.

- Góp phần hoàn thiện hệ thống giao thông vận tải của cả nước, vùng Tây Bắc, góp phần giảm chi phí logistics của các tỉnh trong khu vực, phát huy tối đa hiệu quả đầu tư của đường trục Đông - Tây tỉnh Ninh Bình, cao tốc Bắc - Nam, đường bộ ven biển, cảng Hải Thịnh, cảng Nghi Sơn, cảng Hải Phòng, cảng Quảng Ninh..., và thời gian tới là đường sắt tốc độ cao, thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội của các tỉnh trong khu vực. Hoạt động vận tải từ các tỉnh Tây Bắc qua Hòa Bình đi các tỉnh phía Nam, cảng Nghi Sơn, cảng Hải Thịnh, cảng Hải Phòng không phải thông qua thành phố Hà Nội.

3. Phạm vi và quy mô đầu tư

a) *Phạm vi đầu tư:* Đi qua 02 tỉnh Ninh Bình và tỉnh Hòa Bình.

- Điểm đầu: Giao với trục đường Đông Tây tại xã Văn Phong, huyện Nho Quan, tỉnh Ninh Bình.

- Điểm cuối: Giao với đường Hồ Chí Minh (là điểm cuối Dự án cải tạo, nâng cấp QL12B), xã Lạc Thịnh, huyện Yên Thủy, tỉnh Hòa Bình.

Tổng chiều dài khoảng: 24km.

b) *Quy mô đầu tư:* Xây dựng tuyến đường nối trục đường Đông Tây với đường Hồ Chí Minh với quy mô 04 làn xe theo tiêu chuẩn đường cấp III-đồng bằng.

4. Tổng mức đầu tư dự kiến: 1.845 tỷ đồng.

5. Thời gian thực hiện: Năm 2023+2027.

6. Đề xuất địa phương làm cơ quan chủ quản: Tỉnh Ninh Bình;

(Chi tiết theo biểu gửi kèm)

Ủy ban nhân dân tỉnh Ninh Bình đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét, tổng hợp báo cáo Thủ tướng Chính phủ./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Thường trực Tỉnh ủy (để báo cáo);
- Chủ tịch, các PCT UBND tỉnh;
- Các Sở: KH&ĐT, GTVT;
- Lưu: VT, VP4.

vnh_vp4_334.cv

TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
CHỦ TỊCH



Phạm Quang Ngọc



PHỤ LỤC

Danh mục dự án đề xuất 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

(Kèm theo Văn bản số **777** /UBND-VP4 ngày **08** tháng 8 năm 2023 của UBND tỉnh Ninh Bình)

DVT: Triệu đồng

T T	Dự án	Tổng mức đầu tư	Thời gian thực hiện	Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025 vốn NSTW đã được TTg	Lũy kế kế hoạch vốn NSTW đã bố trí hằng năm	Đơn vị thuộc phạm vi dự án	Đề xuất địa phương làm cơ quan chủ quản	Thực trạng hoàn thiện thủ tục đầu tư	Kiến nghị	Số công văn đề xuất của tỉnh
1	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	1 845 000	2023-2027			Tỉnh Ninh Bình và tỉnh Hòa Bình	Tỉnh Ninh Bình			

**UBND TỈNH PHÚ THỌ
SỞ KẾ HOẠCH VÀ ĐẦU TƯ**

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

Số: 1421 /SKH&ĐT-KTN

Phú Thọ, ngày 03 tháng 8 năm 2023

V/v tham gia ý kiến đối 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 kèm theo danh mục dự án

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Thực hiện văn bản số 2921/UBND-KTTH ngày 02/8/2023 của Ủy ban nhân dân tỉnh Phú Thọ, văn bản số 6090/BKHĐT-PTHĐT ngày 31/7/2023, văn bản 6173/ BKHĐT-TH ngày 02/8/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về việc tham gia ý kiến đối 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 kèm theo danh mục dự án; thực hiện ủy quyền của Chủ tịch UBND tỉnh, sau khi nghiên cứu, sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Phú Thọ tham gia ý kiến như sau:

Thống nhất với bố cục, 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 do Bộ Kế hoạch và Đầu tư soạn thảo.

Trân trọng báo cáo Bộ Kế hoạch và Đầu tư tổng hợp theo quy định./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- UBND tỉnh (báo cáo);
- GD, PGD (ô.Minh);
- Lưu: VT, KTN.

KT. GIÁM ĐỐC
PHÓ GIÁM ĐỐC

Phạm Quang Minh

**UBND TỈNH QUẢNG NGÃI
SỞ KẾ HOẠCH VÀ ĐẦU TƯ**

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

Số:1503/SKHĐT-ĐTĐGS

Quảng Ngãi, ngày 03 tháng 8 năm 2023

V/v góp ý 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

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Thực hiện Công văn số 6090/BKHĐT-PTHĐT ngày 31/7/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về việc xin ý kiến đối 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 kèm theo Danh mục dự án;

Theo Công văn số 3681/UBND-KTN ngày 02/8/2023 của UBND tỉnh Quảng Ngãi về góp ý 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; trong đó, UBND tỉnh giao Sở Kế hoạch và Đầu tư chủ trì, tổng hợp ý kiến của Sở Giao thông vận tải, nghiên cứu, tham gia góp ý kiến và trực tiếp báo cáo Bộ Kế hoạch và Đầu tư;

Qua nghiên cứu dự thảo Tờ trình và Nghị quyết đính kèm, ý kiến của Sở Giao thông vận tải tại Công văn số 2310/SGTVT-KHTC ngày 03/8/2023; Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Quảng Ngãi tổng hợp và có ý kiến góp ý như sau:

1. Về nguyên tắc, tiêu chí lựa chọn dự án thí điểm: Thống nhất theo đề xuất của Bộ Kế hoạch và Đầu tư tại Báo cáo số 5894/BC-BKHĐT và Tờ trình số 5895/TTr-BKHĐT ngày 26/7/2023.

2. 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.

(Có kèm theo Công văn số 3358/UBND-KTN ngày 18/7/2023 của

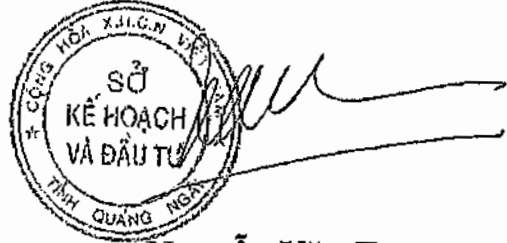
UBND tỉnh Quảng Ngãi)

Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Quảng Ngãi kính báo cáo Bộ Kế hoạch và Đầu tư./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- UBND tỉnh (báo cáo);
- Sở Giao thông vận tải (phối hợp);
- Lưu: VT, ĐTTĐGS.

**KT. GIÁM ĐỐC
PHÓ GIÁM ĐỐC**



Nguyễn Văn Trọng

Số: 1547 /SKHĐT-ĐT

Trà Vinh, ngày 03 tháng 08 năm 2023

V/v góp ý 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

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Căn cứ Công văn số 6090/BKHĐT-PTHTĐT ngày 31/7/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về việc ý kiến đối 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 kèm theo Danh mục dự án (đơn đốc).

Thực hiện Thực hiện Công văn số 3361/UBND-CNXD ngày 02/8/2023 của Ủy ban nhân dân tỉnh Trà Vinh, trong đó giao Sở Kế hoạch và Đầu tư phối hợp với các đơn vị có liên quan góp 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 (đơn đốc) và có ý kiến gửi về Bộ Kế hoạch và Đầu tư,

Qua rà soát, Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Trà Vinh có ý kiến đến Bộ Kế hoạch và Đầu tư, cụ thể như sau:

1. 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.

2. 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 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 Cổ 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 Cổ Chiên 2 từ “UBND tỉnh Bến Tre” thành “UBND tỉnh Trà Vinh”.

Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Trà Vinh có ý kiến Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét, tổng hợp./.

(Kèm theo (Đính kèm Công văn số 3792/UBND-TCĐT ngày 27/6/2023 của Chủ tịch UBND tỉnh Bến Tre))

Nơi nhận:

- Như trên;
- UBND tỉnh (b/c);
- Các Sở: TC, GTVT;
- BQLDA ĐTXD các CT GT;
- Ban GD Sở;
- Lưu: VT, ĐT. Lợi *AA*

GIÁM ĐỐC



Châu Văn Hòa

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH NINH THUẬN**

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

Số: 3184 /UBND-KTTH

Ninh Thuận, ngày 04 tháng 8 năm 2023

V/v góp ý 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

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Thực hiện công văn số 6096/BKHĐT-PTHTĐT ngày 31/7/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về việc có ý kiến đối 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 kèm theo Danh mục các dự án, Ủy ban nhân dân tỉnh Ninh Thuận báo cáo như sau:

Qua nghiên cứu, Ủy ban nhân dân tỉnh Ninh Thuận 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 do Bộ Kế hoạch và Đầu tư soạn thảo.

Ủy ban nhân dân tỉnh Ninh Thuận báo cáo Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét, tổng hợp./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- CT, các PCT UBND tỉnh;
- Các Sở: KHĐT, GTVT;
- VPUB: LĐ, KTTH;
- Lưu: VT. MT

**KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH**



Phan Tấn Cảnh

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH THÁI BÌNH**

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

Số: 2588 /UBND-CTXDGT

Thái Bình, ngày 02 tháng 8 năm 2023

Vv tham gia ý kiến đối 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 kèm theo danh mục dự án.

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình nhận được Nghị quyết số 115/NQ-CP ngày 28/7/2023 của Chính phủ (*Nghị quyết Phiên họp chuyên đề về xây dựng pháp luật tháng 7 năm 2023*) và Công văn số 6090/BKHĐT-PTHTĐT ngày 31/7/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về việc xin ý kiến đối 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 kèm theo danh mục dự án;

Sau khi nghiên cứu, Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình tham gia ý kiến như sau:

1. 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.

2. Đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư nghiên cứu, xem xét điều chỉnh, bổ sung một số nội dung tại dự thảo Nghị quyết của Quốc hội, cụ thể:

2.1. 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:

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

- 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.*

- Lý do: Phù hợp với điểm 5 mục II Nghị quyết 115/NQ-CP ngày 28/7/2023 của Chính phủ.

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

a) 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:

“- 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”.

- Đối với các dự án giao thông đường bộ chuyên 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.”

b) 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:

- 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 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 chuyển 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.

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.

2.3. 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:

- 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)"*

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 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.

2.4. 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 công¹. Đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư nghiên cứu bổ sung vào các Dự thảo.

¹ 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; 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)

Trên đây là ý kiến tham gia đối 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, Ủy ban nhân dân tỉnh Thái Bình trân trọng đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét, tổng hợp báo cáo Thủ tướng Chính phủ trình Quốc hội./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Chủ tịch, các PCT UBND tỉnh;
- Các Sở: KHĐT, GTVT;
- Lãnh đạo VP;
- Lưu VT, CTXDGT.

ĐS

CHỦ TỊCH



Nguyễn Khắc Thận



**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH LÂM ĐỒNG**

**CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập – Tự Do – Hạnh phúc**

Ký bởi: UBND tỉnh Lâm Đồng
Giờ ký: 03/08/2023 16:57:59

Số: 6805/UBND-GT

Lâm Đồng, ngày 03 tháng 8 năm 2023

V/v góp ý 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

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Thực hiện Văn bản số 6090/BKHĐT-PTHĐT ngày 31/7/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về việc góp ý 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.

Qua nghiên cứu 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 kèm theo văn bản số 6090/BKHĐT-PTHĐT ngày 31/7/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Ủy ban nhân dân tỉnh Lâm Đồng thống nhất nội dung dự thảo.

Trên đây là nội dung góp ý của Ủy ban nhân dân tỉnh Lâm Đồng, đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư tổng hợp, báo cáo cấp có thẩm quyền theo quy định.

Nơi nhận:

- Như trên;
- CT, các PCT UBND tỉnh;
- Các Sở KHĐT, GTVT, TC;
- BQLDA giao thông;
- LĐVP;
- Lưu: VT, GT.

**KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH**



Võ Ngọc Hiệp

PTHT

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH BẮC KẠN**

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

Số: **5021** /UBND-GTCNXD
V/v góp ý 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

Bắc Kạn, ngày **03** tháng 8 năm 2023

BỘ KẾ HOẠCH VÀ ĐẦU TƯ	
ĐẾN	Số: ... 3827.7 ...
	Ngày: ... 4.8.2023 ...
Chuyển:	
Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư ký hiệu HS:	



Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư ký hiệu HS:

Thực hiện Văn bản số 6090/BKHĐT-PTHĐT ngày 31/7/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về việc xin ý kiến đối 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 kèm theo danh mục dự án; sau khi nghiên cứu, UBND tỉnh Bắc Kạn tham gia ý kiến như sau:

1. 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.

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*".

3. Cập nhật thông tin dự án Xây dựng tuyến đường thành phố Bắc Kạn - Hồ Ba Bè kết nối sang Na Hang, Tuyên Quang tại danh mục dự án thí điểm của dự thảo Nghị quyết:

- 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.

Với nội dung trên, UBND tỉnh Bắc Kạn báo cáo Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét, tổng hợp./.

- Nơi nhận:**
- Như kính gửi;
 - CT, PCT UBND tỉnh (ô. Tuyên);
 - Các sở: KH&ĐT, GTVT;
 - Ban QLDA ĐTXD CTGT tỉnh;
 - CVP, PCVP (ô. Nguyễn);
 - Lưu VT. GTCNXD (11sv).

**TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH**



Đình Quang Tuyên

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH KON TUM**

Số: 2511/UBND-KTTH

V/v ý kiến 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.

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

Kon Tum, ngày 04 tháng 8 năm 2023

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Ủy ban nhân dân tỉnh Kon Tum nhận được Công văn số 6090/BKHĐT-PTHTĐT ngày 01 tháng 8 năm 2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về việc xin ý kiến đối 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 kèm theo Danh mục dự án (đôn đốc).

Qua xem xét, Ủy ban nhân dân tỉnh Kon Tum cơ bản thống nhất với các nội dung dự thảo do Bộ Kế hoạch và Đầu tư xây dựng, lấy ý kiến tại Công văn nêu trên.

Ủy ban nhân dân tỉnh Kon Tum có ý kiến đề Bộ Kế hoạch và Đầu tư biết, tổng hợp./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Chủ tịch, các PCT UBND tỉnh;
- Sở Kế hoạch và Đầu tư;
- VP UBND tỉnh: CVP, PCVP;
- Lưu: VT, KTTH. SKHĐT.

**TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
TU. CHỦ TỊCH
GIÁM ĐỐC
SỞ KẾ HOẠCH VÀ ĐẦU TƯ**



Chanh
Ngô Việt Thành

Số: 3800 /UBND-XD

Lào Cai, ngày 04 tháng 08 năm 2023

V/v tham gia ý kiến đối 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 kèm theo Danh mục dự án.

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Thực hiện Văn bản số 6090/BKHĐT-PTHĐT ngày 31/7/2023 về việc xin ý kiến đối 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 kèm theo Danh mục dự án. Sau khi nghiên cứu, UBND tỉnh Lào Cai có ý kiến tham gia như sau:

1. Nhất trí với nội dung chính sách của dự thảo Nghị quyết của Quốc hội và danh mục dự án được lựa chọn (dự án: Hàm đường bộ qua đèo Hoàng Liên kết nối thị xã Sa Pa, tỉnh Lào Cai với huyện Tam Đường, tỉnh Lai Châu, áp dụng chính sách 3: Dự án qua địa bàn nhiều địa phương, phân cấp cho 01 địa phương là cơ quan chủ quản, được thể hiện tại mục số 7 thuộc phụ biểu danh mục đề xuất áp dụng chính sách 3 kèm theo dự thảo Nghị quyết của Quốc hội).

2. Ngoài ra, 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:

(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*).

(2) Đề nghị tháo gỡ khó khăn trong việc chuyển đổi mục đích sử dụng rừng theo quy định của Luật Lâm nghiệp.

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.

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:

- Xem xét bổ sung dự án: Cải tạo, nâng cấp tuyến Tỉnh lộ 153 (đoạn Bắc Ngầm - Bắc Hà) và Tỉnh lộ 159 (đoạn Bắc Hà - Lùng 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).

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.

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.

- 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.

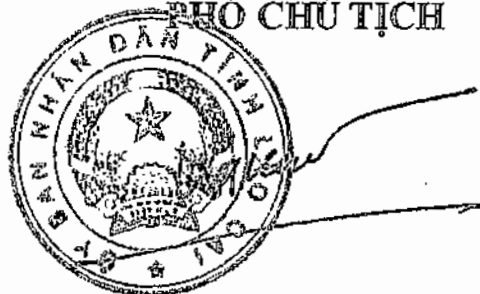
Lý do: Thực tế hiện nay việc chuyển mục đích sử dụng rừng đối với trường hợp thuộc thẩm quyền của Thủ tướng Chính phủ theo quy định của Luật Lâm nghiệp là hết sức khó khăn (việc này đã được thể hiện qua rất nhiều dự án), thời gian thực hiện kéo dài, gây ảnh hưởng lớn đến hiệu quả đầu tư dự án cũng như 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.

Trên đây là ý kiến tham gia của UBND tỉnh Lào Cai, đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư tổng hợp./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- TT. UBND tỉnh;
- Sở KH&ĐT;
- CVP;
- Lưu VT, XD2.

TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH



Nguyễn Trọng Hải

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH LẠNG SON**

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

Số:1039/UBND-KT

Lạng Sơn, ngày 05 tháng 8 năm 2023

V/v tham gia ý kiến đối 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 kèm theo danh mục dự án

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Thực hiện Công văn số 6090/BKHĐT-PTHTĐT ngày 31/7/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về việc tham gia ý kiến đối 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 kèm theo danh mục dự án, UBND Lạng Sơn báo cáo như sau:

1. Thực hiện Công văn số 1882/BKHĐT-PTHTĐT ngày 17/3/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về việc tham gia ý kiến dự thảo Nghị quyết của Quốc hội về thí điểm tháo gỡ một số cơ chế, chính sách quy định tại các Luật về đầu tư xây dựng đường bộ và Công văn số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về việc rà soát, đề xuất danh mục dự án giao thông đường bộ áp dụng các cơ chế, chính sách tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan, UBND tỉnh Lạng Sơn đã tham gia ý kiến gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư tại các văn bản: số 365/UBND-KT ngày 30/3/2023 và số 908/UBND-KT ngày 13/7/2023.

2. Sau khi nghiên cứu Báo cáo tóm tắt số 5894/BC-BKHĐT ngày 26/7/2023 và Tờ trình số 5895/TTr-BKHĐT ngày 26/7/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư; dự thảo Tờ trình của Chính phủ, dự thảo Nghị quyết của Quốc hội, 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.

UBND tỉnh Lạng Sơn trân trọng báo cáo Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Văn phòng Chính phủ (b/c);
- Chủ tịch, các Phó Chủ tịch UBND tỉnh;
- Các Sở: KHĐT, GTVT, TC, XD, TP;
- C, PCVP UBND tỉnh, các phòng CM,
Trung tâm Thông tin;
- Lưu: VT, KT(cvd).

TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
KT. CHỦ TỊCH
HỒ CHỦ TỊCH



Lương Trọng Quỳnh

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH LAI CHÂU**

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

Số: 2973 /UBND-KTN
V/v tham gia ý kiến 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

Lai Châu, ngày 07 tháng 8 năm 2023

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Ngày 02/8/2023, UBND tỉnh Lai Châu nhận được Công văn số 6090/BKHĐT-PTHTĐT ngày 31/7/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về việc lấy ý kiến đối 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. Sau khi nghiên cứu, Ủy ban nhân dân tỉnh Lai Châu nhất trí với bố cục, nội dung dự thảo Tờ trình, Nghị quyết của Quốc hội do Quý Bộ soạn thảo.

Ủy ban nhân dân tỉnh Lai Châu kính gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét, tổng hợp./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Chủ tịch và các PCT UBND tỉnh;
- Sở Kế hoạch và Đầu tư;
- V1, V5;
- Lưu: VT, Kt1, Kt2.

**TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH**



Giàng A Tính

Số: 3525 /SKHĐT-TH

Long An, ngày 04 tháng 8 năm 2023

V/v góp ý 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

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Căn cứ Công văn số 7054/UBND-KTTC ngày 04/8/2023 của UBND tỉnh Long An ủy quyền Sở Kế hoạch và Đầu tư ký góp ý dự thảo Tờ trình và 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, gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư theo yêu cầu tại Công văn số 6090/BKHĐT-PTHTĐT ngày 31/7/2023.

Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Long An có ý kiến như sau:

1. 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.

2. Tuy nhiên, theo phụ lục kèm theo Nghị quyết không có các dự án trên địa bàn tỉnh Long An, Sở Kế hoạch và Đầu tư 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:

2.1. Dự án Đầu tư xây dựng đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh – đoạn qua địa bàn tỉnh Long An:

a) Thông tin dự án:

- Tên dự án: Đầu tư xây dựng đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh – đoạn qua địa bàn tỉnh Long An.

- Hình thức đầu tư: Đầu tư theo phương thức đối tác công tư PPP (dự kiến Hợp đồng BOT).

- Dự kiến tổng mức đầu tư (phân kỳ đầu tư giai đoạn 1): 48.140 tỷ đồng. Trong đó: Chi phí GPMB là 18.653 tỷ đồng; phần còn lại 29.487 tỷ đồng bao gồm chi phí xây dựng và thiết bị, chi phí QLDA, TVĐTXD, chi phí khác và chi phí dự phòng khoảng 12%.

- Cơ cấu nguồn vốn: dự kiến ngân sách nhà nước và vốn của nhà đầu tư. Dự kiến cơ cấu nguồn vốn theo tổng mức đầu tư (bao gồm cả chi phí GPMB) như sau:

Nội dung	Tổng mức (tỷ đồng)	Doanh nghiệp	Ngân sách nhà nước		
			Tổng cộng	Trong đó:	
				Long An	TP.HCM
Số vốn	48.140	19.897	28.243	25.743	2.500
Tỷ lệ	100%	41,33%	58,67%	53,48%	5,19%

Đối với phần vốn NSNN đảm nhận cho đoạn tuyến đi qua địa bàn tỉnh Long An: 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 10% (khoảng 2.824 tỷ đồng).

- Địa điểm xây dựng: các huyện Đức Hòa, Đức Huệ, Bến Lức, Cần Đước, Cần Giuộc tỉnh Long An và huyện Nhà Bè TP. Hồ Chí Minh.

- Tổng chiều dài đoạn tuyến: Khoảng 78,3km, trong đó đoạn qua địa bàn tỉnh Long An dài 74,5km và qua Thành phố Hồ Chí Minh dài 3,8km, do UBND tỉnh Long An là cơ quan có thẩm quyền triển khai thực hiện theo văn bản số 1263/TTg-CN ngày 29/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ.

- Thực trạng hoàn thiện thủ tục đầu tư dự án: UBND tỉnh Long An đang hoàn thiện hồ sơ báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án.

- Dự kiến thời gian khởi công, hoàn thành: năm 2025-2028.

b) Khó khăn, vướng mắc:

- Đối với đề xuất sử dụng vốn ngân sách nhà nước cho dự án 28.243 tỷ đồng, chiếm tỷ lệ vốn góp của Nhà nước tham gia vào dự án là 58,67% tổng mức đầu tư. Như vậy tỷ lệ vốn đóng góp ngân sách nhà nước trên 50% tổng mức đầu tư là chưa phù hợp theo quy định tại Điều 69 của Luật PPP về tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP không quá 50% tổng mức đầu tư dự án.

- Các biện pháp đã áp dụng:

+ Đã xây dựng nhiều phương án quy mô đầu tư và nhiều kịch bản về phương án tài chính. Tuy nhiên, trong tất cả các kịch bản, trường hợp điều chỉnh tỷ lệ vốn góp của Nhà nước tham gia vào dự án $\leq 50\%$ TMĐT thì thời gian hoàn vốn của dự án từ 25 năm trở lên, sẽ khó thu hút được nhà đầu tư tham gia vào dự án, khi đó phương án thực hiện dự án theo hình thức PPP theo đúng tiến độ kế hoạch đề ra như trên là rất khó khả thi.

+ Đối với việc tách dự án giải phóng mặt bằng thành dự án độc lập sử dụng 100% vốn nhà nước; chỉ dự án xây lắp mới đầu tư theo hình thức PPP để đảm bảo tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP $\leq 50\%$ theo quy định tại Khoản 2 Điều 69

của Luật PPP thì hiện nay chưa có chủ trương của cấp có thẩm quyền (thực hiện PPP toàn dự án hay chỉ PPP đối với phần xây lắp).

c) Sự cần thiết áp dụng cơ chế:

Khi được áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù thì dự án sẽ đảm bảo tính khả thi trong việc triển khai thực hiện kêu gọi được nhà đầu tư thực hiện dự án theo hình thức PPP (hợp đồng BOT) vì thời gian hoàn vốn của dự án tối đa 20 năm sẽ thu hút được các nhà đầu tư tham gia thực hiện dự án.

d) Tỉnh Long An cam kết thực hiện dự án đường vành đai 4

- Với phương án đề xuất trên, tỉnh Long An cam kết sẽ bố trí vốn ngân sách địa phương 2.824 tỷ đồng để thực hiện dự án.

- Nếu được phép áp dụng chính sách đặc thù, tỉnh Long An cam kết quyết liệt chỉ đạo, có kế hoạch, biện pháp cụ thể để hoàn thành dự án theo kế hoạch, mục tiêu đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

đ) Đề xuất, kiến nghị:

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:

- 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.

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 phần 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.

- Kiến nghị **Trung ương hỗ trợ cho tỉnh Long An 25.419 tỷ đồng** (tương đương 90% phân vốn ngân sách nhà nước) để triển khai đầu tư xây dựng tuyến đường này.

Lý do:

+ Trong giai đoạn 2021-2025 ngân sách tỉnh cân đối bố trí vốn cho dự án Vành Đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh đoạn qua tỉnh Long An 852 tỷ đồng. Mặt khác, tỉnh Long An phải cân đối bố trí vốn các công trình trọng điểm, các dự án

thuộc chương trình đột phá về giao thông của tỉnh và dự án liên kết vùng theo Nghị quyết tỉnh Đảng bộ lần thứ XI.

+ Bên cạnh đó, trong điều kiện ngân sách tỉnh Long An còn gặp nhiều khó khăn, đặc biệt năm 2023 là năm đầu tiên tỉnh Long An thực hiện cơ chế tự cân đối ngân sách, có điều tiết về Trung ương 5%, được xem là tiền đề, đánh dấu cho bước đi mới, với tâm thế chủ động trong điều hành ngân sách, cân đối, bố trí nguồn lực của địa phương để phục vụ cho các công trình trọng điểm, đầu tư kết cấu hạ tầng kỹ thuật – xã hội, công tác an sinh xã hội, đảm bảo an ninh trật tự, an toàn xã hội.

+ Do đó, nhằm có đủ nguồn lực đầu tư, sớm triển khai dự án để phát triển kinh tế - xã hội, đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa và nhu cầu đi lại của nhân dân, tỉnh Long An kiến nghị Trung ương xem xét, hỗ trợ 90% vốn ngân sách Trung ương (phần dự kiến NSNN thực hiện dự án theo hình thức PPP), ngân sách tỉnh Long An cân đối bố trí 10% trong kế hoạch đầu tư công trung hạn và các nguồn vốn tăng thu khác trong các giai đoạn để thực hiện dự án Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh đoạn qua tỉnh Long An theo đúng lộ trình đầu tư và thời gian triển khai dự án sau khi được cấp có thẩm quyền phê duyệt dự án.

- 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 pháp luật về đấu thầu.

- 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.

2.2. Dự án 03 cầu bắc qua sông Cần Giuộc, sông Cà Mồ Đông, sông Vàm Cỏ Tây (trên tuyến đường tỉnh 827E được quy hoạch là Quốc lộ 50B)

a) Thông tin dự án

- Tên dự án: 03 cầu bắc qua sông Cần Giuộc, sông Cà Mồ Đông, sông Vàm Cỏ Tây.

- Dự kiến tổng mức đầu tư: 4.798 tỷ đồng.

- Cơ cấu nguồn vốn: 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.

b) Cơ sở pháp lý

- 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.

- 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.

c) Đề xuất, kiến nghị:

- 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 03 cầu bắc qua sông Cần Giuộc, sông Cầm 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.

- 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.

2.3. Dự án Đường dẫn vào 03 cầu trên ĐT.827E (quy hoạch là Quốc lộ 50B)

a) Thông tin dự án

- Tên dự án: Đường dẫn vào 03 cầu trên ĐT.827E.
- Dự kiến tổng mức đầu tư: 9.600 tỷ đồng.
- Cơ cấu nguồn vốn: đề xuất ngân sách trung ương hỗ trợ, ngân sách tỉnh và các nguồn vốn huy động hợp pháp khác

- Dự kiến thời gian thực hiện: 2025-2028

b) Cơ sở pháp lý: giống như cơ sở pháp lý của Dự án 03 cầu bắc qua sông Cần Giuộc, sông Cà Mồ Đông, sông Vàm Cỏ Tây nêu trên.

c) Đề xuất, kiến nghị:

- 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).

- Để triển khai thực hiện đồng bộ với dự án 03 cầu bắc qua sông Cần Giuộc, sông Cà Mồ 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.

Với nội dung trên, Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Long An kính gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư tổng hợp/.

Nơi nhận:

- Như trên;
- UBND tỉnh (báo cáo);
- Sở Giao thông vận tải;
- Ban Giám đốc;
- Lưu VT-TH/Lâm.

Q.GIÁM ĐỐC



Trương Văn Liếp

UBND TỈNH GIA LAI
SỞ KẾ HOẠCH VÀ ĐẦU TƯ

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

Số: 2234 /SKHĐT-ĐTĐ&GSĐT

Gia Lai, ngày 03 tháng 8 năm 2023

V/v tham gia ý kiến 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

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Thừa ủy quyền của Ủy ban nhân dân tỉnh Gia Lai tại văn bản số 2034/UBND-CNXD ngày 02/8/2023; Văn bản số 6090/BKHĐT-PTHTĐT ngày 31/7/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về việc xin ý kiến đối 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 công trình đường bộ kèm theo danh mục dự án (đơn độc); Sở Kế hoạch và Đầu tư báo cáo như sau:

1. 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).

2. Sở Kế hoạch và Đầu tư thông 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.

Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Gia Lai báo cáo Bộ Kế hoạch và Đầu tư để tổng hợp theo quy định./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- UBND tỉnh (báo cáo);
- Sở GTVT (phối hợp);
- Lưu VT-ĐTĐ&GSĐT (Longvk).

KT. GIÁM ĐỐC
PHÓ GIÁM ĐỐC



Đinh Hữu Hòa

UBND TỈNH HẢI DƯƠNG
SỞ KẾ HOẠCH VÀ ĐẦU TƯ

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

Số: 2/09 /SKHĐT-KTN
V/v tham gia ý kiến đối 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 kèm theo Danh
mục dự án

Hải Dương, ngày 03 tháng 8 năm 2023

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Thực hiện nhiệm vụ được UBND tỉnh giao tại Văn bản số 2813/UBND-VP ngày 02/8/2023 về việc tham gia ý kiến đối với dự thảo Tờ trình và Nghị quyết của Quốc hội, trong đó giao Sở Kế hoạch và Đầu tư chủ trì, phối hợp với các sở, ban, ngành, địa phương, đơn vị có liên quan khẩn trương nghiên cứu, tổng hợp, tham gia ý kiến đối với dự thảo Tờ trình và Nghị quyết theo nội dung Văn bản số 6090/BKHĐT-PTHTĐT ngày 31/7/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư, gửi văn bản tham gia ý kiến về Bộ Kế hoạch và Đầu tư và báo cáo kết quả thực hiện về UBND tỉnh,

Theo yêu cầu của Bộ Kế hoạch và Đầu tư tại Văn bản số 6090/BKHĐT-PTHTĐT ngày 31/7/2023 về việc xin ý kiến đối 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 kèm theo Danh mục dự án,

Sau khi rà soát và nghiên cứu Văn bản số 6090/BKHĐT-PTHTĐT ngày 31/7/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư và tài liệu kèm theo, Sở Kế hoạch và Đầu tư tham gia một số ý kiến như sau:

1 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.

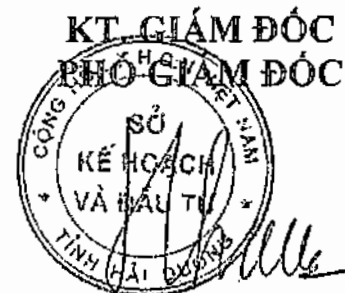
2. Về danh mục dự án thí điểm kèm theo dự thảo Nghị quyết:

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, 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. 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.

Trên đây là ý kiến tham gia của Hải Dương đối 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 kèm theo Danh mục dự án. Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Hải Dương báo cáo Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét, tổng hợp./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- UBND tỉnh {thay báo cáo};
- Giám đốc Sở;
- Phó GD Sở: Nguyễn Hải Châu;
- Các phòng: ĐT, TĐ&GSĐT; THQH;
- Lưu: VT; KTN.



Nguyễn Hải Châu

ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH QUẢNG TRỊ

Số: 3923/UBND-KT

V/v đề xuất các dự án giao thông đường bộ áp dụng cơ chế chính sách tháo gỡ khó khăn, vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan tới đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ.

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

Quảng Trị, ngày 04 tháng 8 năm 2023

7101
Sao TH

BỘ KẾ HOẠCH VÀ ĐẦU TƯ	
ĐẾN	Số: ... 3923/... Ngày: 04.8.2023
Chuyên:	
Số và ký hiệu HS:	

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Bộ Kế hoạch và Đầu tư có Văn bản số 6173/BKHĐT-TH ngày 02/8/2023 về việc đề xuất các dự án giao thông đường bộ áp dụng cơ chế chính sách tháo gỡ khó khăn, vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan tới đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ và số 6090/BKHĐT-PTHTĐT ngày 31/7/2023 về việc xin ý kiến đối 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 kèm theo Danh mục dự án; sau khi rà soát, UBND tỉnh Quảng Trị có ý kiến như sau:

1. 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.

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:

2. Dự án xây dựng đường bộ cao tốc Cam Lộ - Lao Bảo theo phương thức đối tác công tư (PPP):

2.1. Thông tin dự án:

- Tên dự án: Dự án xây dựng đường bộ cao tốc Cam Lộ - Lao Bảo theo phương thức đối tác công tư (PPP).

- 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.

- 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 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.

- Địa điểm xây dựng: Các huyện: Triệu Phong, Cam Lộ, Đăkrông và Hướng Hóa, tỉnh Quảng Trị.

- Thực trạng hoàn thiện thủ tục đầu tư dự án:

+ Đường bộ cao tốc Cam Lộ - Lao Bảo nằm trong Quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 và

Quy hoạch mạng đường bộ Việt Nam thời kỳ 2021-2030 tầm nhìn đến năm 2050 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại các Quyết định số 326/QĐ-TTg ngày 01/3/2016 và Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021, tiến trình thực hiện đầu tư là hoàn thành trước năm 2030.

+ Dự án đã được Bộ Chính trị (tại Nghị quyết số 26-NQ/TW ngày 03/11/2022) và Chính phủ (tại Nghị quyết số 168/NQ-CP ngày 29/12/2022) xác định là tuyến đường cao tốc trọng điểm, chiến lược của tuyến hành lang kinh tế Đông Tây cần được kêu gọi và thúc đẩy đầu tư. Các Bộ Giao thông Vận tải, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài Chính và Bộ Tư pháp đã có ý kiến đồng thuận cao, thống nhất và đã được Thủ tướng Chính phủ chấp thuận đầu tư theo phương thức đối tác công tư PPP, giao cho UBND tỉnh Quảng Trị là cơ quan có thẩm quyền tại Văn bản số 350/TTg-CN ngày 15/4/2022. Quy mô dự kiến của dự án dài khoảng 56km, điểm đầu tại Nút giao với đường cao tốc Cam Lộ - La Sơn (vị trí cầu vượt đường tỉnh ĐT 579), huyện Triệu Phong, điểm cuối tại Cửa khẩu Lao Bảo; Thiết kế theo tiêu chuẩn đường cao tốc 04÷06 làn xe;

+ 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 đường bộ cao tốc Cam Lộ - Lao Bảo, tỉnh Quảng Trị theo phương thức đối tác công tư (PPP) tại Văn bản số 3590/UBND-KT ngày 19/7/2023. Thời gian thực hiện lập hồ sơ đề xuất dự án trong vòng 6 tháng kể từ ngày UBND tỉnh có Văn bản chấp thuận. Hiện nay, Tập đoàn Sơn Hải đang triển khai lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi theo quy định.

- Dự kiến thời gian khởi công, hoàn thành: Dự kiến từ năm 2024 - 2029.

2.2. Khó khăn, vướng mắc và các biện pháp đã áp dụng nhưng vẫn chưa khắc phục được các khó khăn, vướng mắc nêu trên:

- Khó khăn, vướng mắc: Hiện nay, dự án đang gặp khó khăn trong quá trình tìm kiếm nguồn vốn, xác định phương án đầu tư nguồn vốn ngân sách nhà nước để làm cơ sở triển khai các bước tiếp theo.

- Các biện pháp đã áp dụng nhưng vẫn chưa khắc phục được các khó khăn, vướng mắc nêu trên: Năm 2022, để tìm kiếm nguồn vốn Ngân sách nhà nước tham gia vào dự án, UBND tỉnh đã có các phiên làm việc với Đại sứ quán Nhật Bản tại Việt Nam và đại diện Bộ Tài chính để hỗ trợ vay vốn ODA từ Chính phủ Nhật Bản làm nguồn vốn Nhà nước tham gia vào dự án PPP. Tuy nhiên, do địa phương còn khó khăn về thu ngân sách, ngân sách đầu tư công trung hạn 2021-2025 chủ yếu do trung ương hỗ trợ; do đó việc tiếp cận khoản vay ODA theo phương án vay lại hoàn toàn vốn vay nước ngoài làm phần vốn nhà nước tham gia trong dự án đối tác công tư (PPP) để thực hiện Dự án từ nguồn ngân sách địa phương đã không còn tính khả thi.

2.3. Sự cần thiết phải áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù; đánh giá tác động và hiệu quả dự án mang lại khi áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù:

- Sự cần thiết phải áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù:

+ Xây dựng cơ chế đặc thù để phát triển hệ thống đường bộ cao tốc nhằm đạt mục tiêu hơn 3.800 km trong vòng 9 năm tới là bước đi cần thiết, vừa nhằm tháo gỡ các điểm khó khăn, vừa tạo điều kiện để Việt Nam bứt phá phát triển kinh tế là hết sức đúng đắn.

+ Để đầu tư thêm nhiều dự án cao tốc theo hình thức PPP và thực hiện khối lượng lớn về đường cao tốc trong thời gian ngắn, cần thiết phải có những cơ chế, chính sách đặc thù, nhất là việc nâng tỷ lệ vốn góp Nhà nước, cho phép Chính phủ phát hành trái phiếu cho địa phương vay lại. 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, huy động được các nguồn lực tham gia khi thực hiện các dự án PPP.

- Đánh giá tác động và hiệu quả dự án mang lại khi áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù: Phát huy được thế mạnh của địa phương, phát triển kinh tế xã hội phân cấp, phân quyền mạnh mẽ hơn, chủ động và linh hoạt quyết định các vấn đề liên quan về nguồn lực đất đai, tài chính, con người.... các cơ chế này đã và đang phát huy tác dụng tích cực, tạo tiền đề để địa phương phát triển, góp phần tăng thu ngân sách nhà nước, tạo tác động lan tỏa.

2.4. Cam kết của địa phương về phần vốn ngân sách địa phương sẽ bố trí để tham gia thực hiện dự án: 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.

2.5. Cam kết của địa phương trong quá trình thực hiện nếu được áp dụng các cơ chế đặc thù: UBND tỉnh Quảng Trị cam kết sẽ nỗ lực quyết liệt chỉ đạo, có kế hoạch, biện pháp cụ thể để hoàn thành dự án đúng tiến độ, mục tiêu được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

2.6. Các đề xuất, kiến nghị khác:

- Về đề nghị phần vốn nhà nước tham gia vào dự án PPP: UBND tỉnh Quảng Trị đã có Báo cáo tại các Văn bản số 19/BC-UBND ngày 10/02/2023, số 30/BC-UBND ngày 03/3/2023 và số 52/BC-UBND ngày 30/3/2023 gửi Thủ tướng Chính phủ và Bộ Kế hoạch Đầu tư đề nghị bố trí phần vốn ngân sách nhà nước tham gia vào dự án PPP. Trên cơ sở đề nghị của tỉnh, Bộ Giao thông vận tải đã có các Văn bản số 1514/BC-BGTVT ngày 17/02/2023 và số 5690/BGTVT-KHĐT ngày 02/6/2023; Bộ Kế hoạch và Đầu tư tại Văn bản số 2885/BKHĐT-PTHĐT ngày 17/4/2023; Bộ Tài chính tại Văn bản số 5727/BTC-ĐT ngày 05/6/2023 báo cáo Thủ tướng Chính phủ.

- Hiện nay, Bộ Kế hoạch và Đầu tư đang phối hợp với các cơ quan liên quan tổng hợp danh mục các dự án PPP sử dụng nguồn tăng thu ngân sách trung ương năm 2022 (theo mục 2 Văn bản số 2885/BKHĐT-PTHĐT ngày 17/4/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư). Do đó, trong điều kiện nguồn lực địa phương còn hạn hẹp, việc tiếp cận khoản vay ODA làm phần vốn nhà nước tham gia vào dự án không khả thi (theo Báo cáo số 19/BC-UBND ngày 10/02/2023 của UBND

tin), nhằm sớm hoàn thiện các thủ tục triển khai dự án, UBND tỉnh Quảng Trị đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư (theo đề nghị của Bộ Tài chính tại Văn bản số 5727/BTC-ĐT ngày 05/6/2023) quan tâm, hỗ trợ bố trí vốn đầu tư công từ nguồn vốn ngân sách nhà nước tham gia dự án là 3.169 tỷ đồng, báo cáo Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định để sớm có cơ sở kêu gọi các nhà đầu tư cùng triển khai thực hiện theo hình thức PPP, hoàn thành trước năm 2030 theo định hướng, quy hoạch được phê duyệt.

3. Dự án ĐTXD QL15D đoạn từ đường cao tốc Cam Lộ - La Sơn đến đường Hồ Chí Minh nhánh Tây

3.1. Thông tin dự án:

- Tên dự án: Dự án ĐTXD QL15D đoạn từ đường cao tốc Cam Lộ - La Sơn đến đường Hồ Chí Minh nhánh Tây.

- Hình thức đầu tư: Đầu tư theo hình thức đối tác công tư PPP.

- 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)

- Địa điểm xây dựng: Huyện Hải Lăng, Đăkrông, tỉnh Quảng Trị.

- Thực trạng hoàn thiện thủ tục đầu tư dự án:

+ Thực hiện Thông báo kết luận số 60/TB-UBND của UBND tỉnh về việc nghiên cứu khảo sát đầu tư xây dựng đường nối từ cửa khẩu La Lay đến cảng Mỹ Thủy; đầu tư xây dựng cụm cảng Mỹ Thủy và khu du lịch hậu cần cảng. Ngày 30/5/2023, Ban QLDA đầu tư xây dựng tỉnh đã có Văn bản số 1119/BQLDA-PPP báo cáo UBND tỉnh về giải pháp, phương án hướng tuyến dự án đầu tư xây dựng Quốc lộ 15D đoạn từ Quốc lộ 1 đến đường Hồ Chí Minh nhánh Tây, tỉnh Quảng Trị (Dự án); trong đó lựa chọn phương án tuyến để giảm thiểu tối đa ảnh hưởng đến diện tích chiếm dụng rừng với chiều dài 30,8km.

+ Ngày 06/6/2023, Ban QLDA đã có văn bản số 1189/BQLDA-PPP gửi Sở Nông nghiệp và Phát triển nông thôn và Sở Nông nghiệp và Phát triển nông thôn đã có văn bản số 1721/SNN-KHTC ngày 11/7/2023 trả lời về rà soát số liệu diện tích đất rừng chiếm dụng của Dự án; theo đó diện tích rừng chiếm dụng là 41,24ha (gồm rừng đặc dụng 25,5ha và rừng phòng hộ là 15,74ha).

+ Về nghiên cứu, khảo sát đề xuất dự án đầu tư xây dựng Quốc lộ 15D đoạn từ cao tốc Cam Lộ - La Sơn đến đường Hồ Chí Minh nhánh Tây, tỉnh Quảng Trị: UBND tỉnh đã có văn bản số 3581/UBND-KT ngày 19/7/2023 thống nhất cho Liên danh Công ty TNHH Nam Tiến và Công ty TNHH Phonesack Việt Nam thực hiện, thời gian thực hiện nghiên cứu, khảo sát đề xuất dự án trong vòng 3 tháng kể từ ngày UBND tỉnh có Văn bản thống nhất nói trên.

- Dự kiến thời gian khởi công, hoàn thành: Dự kiến khởi công tháng 8/2025 và hoàn thành vào tháng 8/2028.

3.2. Những khó khăn, vướng mắc:

- Đoạn tuyến đi qua khu vực rừng chiếm dụng là 41,24ha (gồm rừng đặc dụng 25,5ha và rừng phòng hộ là 15,74ha), theo quy định, việc chuyển mục đích sử dụng rừng bảo đảm thực hiện đúng theo chỉ đạo của Ban Bí thư tại Chỉ thị số 13-CT/TW ngày 12 tháng 01 năm 2017 và Nghị quyết số 71/NQ-CP ngày 08 tháng 8 năm 2017 của Chính phủ: “*không chuyển diện tích rừng tự nhiên hiện có sang mục đích sử dụng khác (trừ các Dự án phục vụ cho mục đích quốc phòng, an ninh, hoặc các Dự án đặc biệt, cấp thiết do Chính phủ quyết định)*”; đảm bảo phù hợp quy định tại khoản 2 Điều 14 của Luật Lâm nghiệp năm 2017: “*Không chuyển mục đích sử dụng rừng tự nhiên sang mục đích khác, trừ Dự án quan trọng quốc gia; Dự án phục vụ quốc phòng, an ninh quốc gia; Dự án cấp thiết khác được Chính phủ phê duyệt*”.

- QL15D được bổ sung là tuyến đường bộ nối cửa khẩu Quốc tế La Lay đến cảng biển nước sâu Mỹ Thủy, tỉnh Quảng Trị (QL15D) vào Quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường bộ đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 (phê duyệt tại Quyết định số 356/QĐ-TTg ngày 25/2/2013) đã được Thủ tướng Chính phủ chấp thuận tại Văn bản số 2226/TTg-KTN ngày 08/12/2015; Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021; Do đó, kính đề nghị UBND tỉnh kiến nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư tham mưu Chính phủ thống nhất một số nội dung:

+ Xem xét QL15D là dự án nằm trong danh sách “*Dự án quan trọng quốc gia; Dự án phục vụ quốc phòng, an ninh quốc gia; Dự án cấp thiết khác được Chính phủ phê duyệt*” để có cơ sở chuyển đổi mục đích sử dụng rừng.

+ Áp dụng một số cơ chế đặc thù đối với dự án như: Cho phép triển khai đồng thời một số công việc liên quan đến công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư trong giai đoạn chuẩn bị đầu tư; cơ chế liên quan đến việc khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường, đánh giá tác động môi trường

3.3. Sự cần thiết phải áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù; đánh giá tác động và hiệu quả dự án mang lại khi áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù:

- Sự cần thiết phải áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù: Theo Nghị quyết số 26-NQ/TW ngày 03/11/2022 của Bộ Chính trị và Nghị quyết số 168/NQ-CP ngày 29/12/2022 của Chính phủ thì Quốc lộ 15D - Hành lang La Lay - Mỹ Thủy là hành lang có tầm chiến lược, quan trọng, kết nối vùng với các nước trong khu vực, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội và đảm bảo quốc phòng - an ninh của quốc gia, vùng nói chung và tỉnh Quảng Trị nói riêng; đồng thời việc đầu tư Quốc lộ 15D cũng được Lãnh đạo Đảng, Nhà nước: Tổng Bí thư Nguyễn Phú Trọng (Thông báo số 107-TB/VPTW ngày 12/02/2015 và số 35-TB/VPTW ngày 21/4/2017 của Ban Chấp hành Trung ương); Thủ tướng Chính phủ Nguyễn Xuân Phúc (Thông báo số 210/TB-VPCP ngày 08/6/2018 của Văn phòng Chính phủ); Chủ tịch Quốc hội Nguyễn Thị Kim Ngân (Thông báo số 127/TB-TTKQH ngày 13/01/2020 của Tổng Thư ký Quốc hội), Phó Thủ tướng Chính phủ Vương Đình Huệ (Thông báo số 434/TB-VPCP ngày 18/12/2019 của Văn phòng Chính phủ) và các Bộ, ngành Trung ương đồng thuận cao.

- Đánh giá tác động và hiệu quả dự án mang lại khi áp dụng cơ chế, chính sách đặc thù: Việc áp dụng các cơ chế đặc thù để đầu tư xây dựng dự án có tác động hiệu quả rất lớn trong việc triển khai, cụ thể:

+ Có cơ sở đẩy nhanh công tác chuyển đổi mục đích sử dụng rừng trong việc đầu tư xây dựng dự án.

+ Thực hiện nhanh hơn, đồng bộ hơn đối với các công tác chuẩn bị dự án, đặc biệt là liên quan đến công tác GPMB.

3.4. Cam kết của địa phương về phân vốn ngân sách địa phương để thực hiện dự án: UBND tỉnh sẽ báo cáo cấp có thẩm quyền bố trí phân vốn ngân sách địa phương để tham gia vào dự án (nếu có) đảm bảo theo đúng quy định.

3.5. Cam kết của địa phương trong quá trình thực hiện nếu được áp dụng các cơ chế đặc thù: UBND tỉnh Quảng Trị sẽ nỗ lực quyết liệt chỉ đạo, có kế hoạch, biện pháp cụ thể để hoàn thành dự án đúng tiến độ, mục tiêu được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

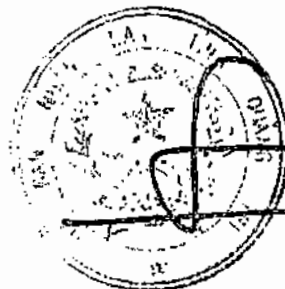
3.6. Các đề xuất, kiến nghị khác: Hiện nay, UBND tỉnh Quảng Trị đã đang đề xuất Thủ tướng Chính phủ giao là cơ quan nhà nước có thẩm quyền để triển khai thực hiện dự án; do đó, kính đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Giao thông vận tải và các Bộ, ngành liên quan quan tâm, tạo điều kiện hỗ trợ để UBND tỉnh Quảng Trị có cơ sở triển khai các bước tiếp theo.

Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Trị báo cáo và kính đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư quan tâm, tổng hợp. / *ĐVL*

Nơi nhận:

- Như trên;
- Chủ tịch, các PCT UBND tỉnh;
- Các Sở: KHĐT, GTVT, TC;
- CVP UBND tỉnh;
- Lưu: VT, KT_H. *ĐVL*

TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH



Lê Đức Tiêm

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH THANH HOÁ**

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

Số:11445 /UBND-CN

Thanh Hoá, ngày 08 tháng 8 năm 2023

V/v góp ý dự thảo Tờ trình,
Nghị quyết Quốc hội về thí
điểm một số cơ chế, chính
sách tại một số Luật liên quan
tới đầu tư xây dựng công trình
giao thông đường bộ.

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Ủy ban nhân dân tỉnh Thanh Hóa nhận được Công văn số 6090/BKHĐT-PTHTĐT ngày 31/7/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về xin ý kiến đối 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 (kèm theo danh mục dự án). Trên cơ sở đề xuất của các ngành, đơn vị và của Sở Kế hoạch và Đầu tư tại Công văn số 4810/SKHĐT-THQH ngày 03/8/2023, Ủy ban nhân dân tỉnh Thanh Hóa có ý kiến như sau:

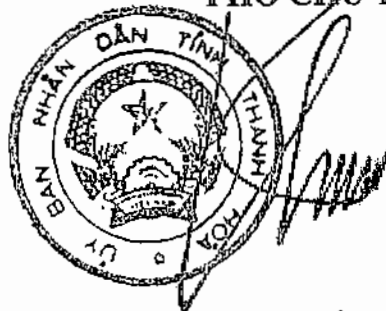
Ủy ban nhân dân tỉnh Thanh Hóa đã có ý kiến tham gia vào dự thảo Tờ trình, Nghị quyết Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách tại một số Luật liên quan tới đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ (lần 1) tại Công văn số 3902/UBND-CN ngày 25/3/2023; đồng thời, đã rà soát, đề xuất dự án giao thông đường bộ áp dụng cơ chế chính sách tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan tại Công văn số 10392/UBND-CN ngày 20/7/2023. Căn cứ các quy định của pháp luật hiện hành và tình hình thực tế, Ủy ban nhân dân tỉnh Thanh Hóa thống nhất với các dự thảo do Bộ Kế hoạch và Đầu tư gửi kèm theo Công văn số 6090/BKHĐT-PTHTĐT ngày 31/7/2023.

Ủy ban nhân dân tỉnh Thanh Hóa kính báo cáo Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét, tổng hợp theo quy định./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Chủ tịch, các PCT UBND tỉnh (đề b/c);
- CVP, các PCVP UBND tỉnh;
- Các sở: KHĐT, GTVT, TC;
- Lưu: VT, CN (V).

**TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH**



Mai Xuân Liêm

UBND TỈNH HẬU GIANG
SỞ KẾ HOẠCH VÀ ĐẦU TƯ

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

Số: 1528 /SKHĐT-THQH

Hậu Giang, ngày 09 tháng 8 năm 2023

Về việc góp ý dự thảo Tờ trình, dự thảo Nghị quyết của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan tới đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ kèm theo Danh mục dự án

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Căn cứ Công văn số 6090/BKHĐT-PTHTĐT ngày 31 tháng 7 năm 2023 của Bộ trưởng Bộ Kế hoạch và Đầu tư về việc xin ý kiến đối 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 kèm theo Danh mục dự án;

Thực hiện Công văn số 38933/VP.UBND-NCTH ngày 02 tháng 8 năm 2023 của Văn phòng UBND tỉnh V/v góp ý dự thảo Tờ trình, dự thảo Nghị quyết của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách tháo gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan tới đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ kèm theo Danh mục dự án.

Qua nghiên cứu nội dung, tỉnh Hậu Giang thống nhất với dự thảo Tờ trình, Nghị quyết của Quốc hội.

Chuyển ý kiến đến Bộ Kế hoạch và Đầu tư tổng hợp. *[Chữ ký]*

Nơi nhận:

- Như trên;
- UBND tỉnh (báo cáo);
- Lưu: VT, THQH.

GIÁM ĐỐC



[Chữ ký]
Nguyễn Đăng Hải

1518 k/c A. Trọng → ~~Nguyễn Văn Tùng~~ L. Hoàng

**ỦY BAN NHÂN DÂN
THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG**

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

Số: 1855 /UBND-GT

Hải Phòng, ngày 03 tháng 8 năm 2023

V/v tham gia ý kiến 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

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Ngày 31/7/2023, Bộ Kế hoạch và Đầu tư có Văn bản số 6090/BKHĐT-PTHTĐT đề nghị tham ý kiến 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.

Sau khi nghiên cứu, Ủy ban nhân dân thành phố Hải Phòng có ý kiến như sau:

1. 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.

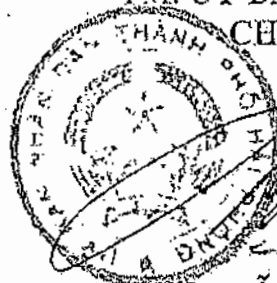
2. Đề nghị bổ sung Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường sau Khu bến cảng Lạch Huyện (có tổng mức đầu tư dự kiến khoảng 1.379.789 triệu đồng, nguồn vốn ngân sách thành phố Hải Phòng và các nguồn hợp pháp khác) vào Danh mục dự án áp dụng Nghị quyết như đã đề xuất tại Văn bản số 1772/UBND-GT ngày 24/7/2023 (Gửi kèm theo).

Kính đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư tổng hợp, báo cáo Chính phủ./

Nơi nhận:

- Như trên;
- CT, các PCT UBND TP;
- Sở: KHĐT, GTVT, TC, Tư pháp;
- Ban QLDA ĐTXD các CTGT HP;
- CVP, các PCVP UBND TP;
- Phòng: XD GT&CT, NC&KTGS;
- CV: GT;
- Lưu: VT.

**TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
CHỦ TỊCH**



Nguyễn Văn Tùng

1518 KLC A. Teong → A. L. Hoang

UBND THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG
SỞ KẾ HOẠCH VÀ ĐẦU TƯ

Số: 2395/SKHĐT-KTN

V/v góp ý nội dung dự thảo Tờ trình,
Nghị quyết của Quốc hội về thí điểm tháo
gỡ vướng mắc quy định tại một số Luật
liên quan tới đầu tư xây dựng công trình
giao thông đường bộ

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

Đà Nẵng, ngày 15 tháng 8 năm 2023

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Thực hiện ý kiến chỉ đạo của UBND thành phố tại Công văn số 4115/UBND-ĐTĐT ngày 03/8/2023 trong đó giao Sở Kế hoạch và Đầu tư chủ trì, phối hợp với Sở Giao thông vận tải và các đơn vị liên quan tiếp tục khẩn trương nghiên cứu 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 kèm theo danh mục dự án tại Công văn số 6090/BKHĐT-PTHĐT ngày 31/7/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư; có văn bản góp ý và gửi trực tiếp Bộ Kế hoạch và Đầu tư theo quy định.

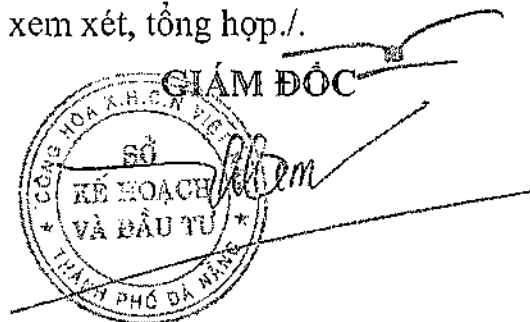
Căn cứ nội dung tham gia ý kiến của Sở Giao thông Vận tải thành phố Đà Nẵng tại Công văn số 3538/SGTVT-KH ngày 09/8/2023, Sở Kế hoạch và Đầu tư thành phố Đà Nẵng có ý kiến như sau:

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.

Trên đây là ý kiến tham gia của Sở Kế hoạch và Đầu tư thành phố Đà Nẵng, kính đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét, tổng hợp./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- UBND TP Đà Nẵng (b/c);
- Sở Giao thông Vận tải;
- Lưu: VT, KTN.



Trần Thị Thanh Tâm

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH BẮC NINH**

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

Số: 262 /UBND-XDCB

Bắc Ninh, ngày 14 tháng 8 năm 2023

V/v tham gia ý kiến đối 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

Kính gửi:

- Bộ Kế hoạch và Đầu tư;
- Bộ Giao thông vận tải.

Thực hiện Văn bản số 6090/BKHĐT-PTHTĐT ngày 31/7/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về việc xin ý kiến đối 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 kèm theo Danh mục dự án (đơn độc).

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.

Tuy nhiên, 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:

Hiện nay, nhu cầu của các dự án đầu tư thuộc nhiệm vụ chi 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:

1. Nguồn vốn đầu tư: Ngân sách trung ương bổ sung có mục tiêu, ngân sách địa phương. Trong đó:

- 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.

2. Tiến độ thực hiện Dự án:

- Thời gian chuẩn bị đầu tư: Năm 2024-2025.
- Thời gian thực hiện dự án: Năm 2026-2030.

UBND tỉnh Bắc Ninh trân trọng đề nghị./

Nơi nhận:

- Như kính gửi;
- Văn phòng Chính phủ;
- TT Tỉnh ủy; TT HĐND tỉnh;
- Chủ tịch, các PCT UBND tỉnh;
- Các Sở: KH&ĐT, GTVT, TC;
- Lãnh đạo VP UBND tỉnh;
- Lưu: VT, CN.XDCB.

TM. ỦY BAN NHÂN DÂN
KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH



Văn phòng Ủy ban Nhân dân tỉnh
14-06-2023 15:44:08 +07:00

Ngô Tân Phụng

Số: 2813 /UBND-TH

Bình Phước, ngày 15 tháng 8 năm 2023

V/v đề xuất các dự án giao thông đường bộ áp dụng cơ chế chính sách tháo gỡ khó khăn, vướng mắc quy định tại một số Luật liên quan

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Thực hiện Công văn số 6173/BKHĐT-TH ngày 02/8/2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về việc báo cáo 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 tới đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ.

Sau khi nghiên cứu (Công văn số 2022/SKHĐT-ĐT ngày 14/8/2023 của Sở Kế hoạch và Đầu tư), Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Phước đề xuất các dự án giao thông đường bộ được áp dụng cơ chế chính sách đặc thù, để 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:

1. Dự án xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước)

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.

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%.

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.

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.

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 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.

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.

3. Đối với dự án Nâng cấp, mở rộng đường QL.14 đoạn Đồng Xoài - Chơn Thành

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.

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.

Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Phước báo cáo Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét. / *M*

Nơi nhận:

- Như trên;
- CT, PCT UBND tỉnh;
- Sở: KH&ĐT, GTVT;
- Ban QLDA ĐTXD tỉnh;
- LĐVP, Phòng: TH, KT;
- Lưu: VT, (298Bình).

KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH



Trần Tuyết Minh
Trần Tuyết Minh

1718 KLC A. Lương → Lê Hoàng



Ký bởi: Ủy ban nhân dân tỉnh Sóc Trăng
Cơ quan: Tỉnh Sóc Trăng

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH SÓC TRĂNG**

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

Số: 2235 /UBND-XD

Sóc Trăng, ngày 16 tháng 8 năm 2023

V/v góp ý đối với dự thảo
Tờ trình, Nghị quyết của
Quốc hội về thí điểm một số
cơ chế, chính sách liên quan
tới đầu tư xây dựng công
trình giao thông đường bộ

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

Thực hiện Công văn số 6090/BKHĐT-PTHTĐT ngày 31 tháng 7 năm 2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về việc xin ý kiến đối 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 kèm theo Danh mục dự án (đôn đốc).

Qua nghiên cứu dự thảo Tờ trình, Nghị quyết của Quốc hội nêu trên, Ủy ban nhân dân tỉnh Sóc Trăng thống nhất với nội dung, bố cục của dự thảo, không có ý kiến đóng góp gì thêm.

Ủy ban nhân dân tỉnh Sóc Trăng kính gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét, tổng hợp.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Các Sở: KH&ĐT, TC, GTVT;
- Lưu: VT, XD.

**KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH**



Lâm Hoàng Nghiệp

12/8 KIC #120ng → #3, 12

SAY Y...
Cơ quan: Tỉnh Đồng Nai

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH ĐỒNG NAI**

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

Số: 8400 /UBND-KTN

Đồng Nai, ngày 16 tháng 8 năm 2023

V/v góp ý dự thảo 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

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

UBND tỉnh Đồng Nai nhận được Văn bản số 6090/BKHĐT-PTHĐT ngày 31 tháng 7 năm 2023 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về việc xin ý kiến đối 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 kèm theo danh mục dự án.

Sau khi xem xét Văn bản số 3674/SKHĐT-TĐ ngày 14 tháng 7 năm 2023 của Sở Kế hoạch và Đầu tư Đồng Nai, UBND tỉnh Đồng Nai có ý kiến như sau:

Qua nghiên cứu 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 kèm theo văn bản nêu trên của Bộ Kế hoạch và Đầu tư, UBND tỉnh Đồng Nai cơ bản thống nhất nội dung dự thảo, đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư xem xét, tổng hợp.

Trân trọng./.

Nơi nhận:

- Như trên;
 - Văn phòng Chính phủ;
 - Bộ Giao thông vận tải;
 - Chủ tịch và các Phó Chủ tịch UBND tỉnh;
 - Các Sở: Kế hoạch và Đầu tư, Giao thông vận tải;
 - Chánh, Phó Chánh VP UBND tỉnh;
 - Lưu: VT, KTNS, KTN, Tan. *Z*
- <P:A2023\UBT\Góp ý>



**KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH**

Nguyễn Thị Hoàng

7777 MC 2.1108 5 4. HUNG
P.V. H.U

**ỦY BAN NHÂN DÂN
TỈNH THỪA THIÊN HUẾ**

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

Số: 8248/UBND-GT

Thừa Thiên Huế, ngày 08 tháng 8 năm 2023

V/v 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.

BỘ KẾ HOẠCH VÀ ĐẦU TƯ	
ĐẾN	Số: ... 19308
	Ngày: ... 11.8.2023
	Huyện:
	Số và ký hiệu HS:

Kính gửi: Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Thực hiện ý kiến của Bộ Kế hoạch và Đầu tư tại Công văn số 4825/BKHĐT-TH ngày 22/6/2023 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, UBND tỉnh Thừa Thiên Huế báo cáo các nội dung như sau:

1. Thông tin dự án giao thông đường bộ đầu tư xây dựng trên các tuyến đường quốc lộ thuộc địa bàn tỉnh Thừa Thiên Huế:

Hiện nay, trên địa bàn tỉnh Thừa Thiên Huế đang triển khai đầu tư xây dựng một số dự án giao thông đường bộ thuộc các tuyến đường quốc lộ, cụ thể như sau:

- Dự án tuyến đường bộ Ven biển qua tỉnh Thừa Thiên Huế và cầu qua cửa Thuận An (thuộc Quốc lộ 49B): tổng mức đầu tư là 3.496 tỷ đồng (giai đoạn 1 là 2.400 tỷ đồng); hiện dự án đã được cấp phép để triển khai thi công; công trình khởi công ngày 26/3/2022 và dự kiến hoàn thành ngày 23/3/2025.

- Dự án Nâng cấp, mở rộng đường Bà Triệu (thuộc Quốc lộ 49): phê duyệt dự án tại Quyết định số 1346/QĐ-UBND ngày 10/3/2022 của UBND thành phố Huế với tổng mức đầu tư 541,062 tỷ đồng từ ngân sách địa phương; hiện dự án đã được Phân khu đường bộ Việt Nam chấp thuận quy mô, giải pháp thiết kế và sẽ làm thủ tục cấp phép thi công trước khi triển khai thi công công trình.

- Dự án Chính trang khu trung tâm Phong Hoà (thuộc Quốc lộ 49): phê duyệt dự án tại Quyết định số 3234/QĐ-UBND ngày 27/5/2023 của UBND huyện Phong Điền với tổng mức đầu tư 9,7 tỷ đồng từ ngân sách địa phương; hiện dự án đã được Khu quản lý đường bộ II chấp thuận quy mô, giải pháp thiết kế và sẽ làm thủ tục cấp phép thi công trước khi triển khai thi công công trình.

- Hạng mục Nâng cấp, mở rộng Cầu Vỹ Dạ thuộc dự án Dự án Chương trình phát triển các đô thị loại II (các đô thị xanh) - Tiểu dự án Thừa Thiên Huế do Ban QLDA đầu tư xây dựng Chương trình phát triển các đô thị loại II (các đô thị xanh) - dự án thành phần Thừa Thiên Huế (thuộc Quốc lộ 49): chi phí xây dựng là 51,76 tỷ đồng từ nguồn vốn ODA và ngân sách địa phương; hiện dự án đã được cấp phép để triển khai thi công; công trình khởi công ngày 06/7/2021 và dự kiến hoàn thành ngày 06/01/2024.

- Hạng mục Thoát nước, lề đường Phạm Văn Đồng thuộc dự án Cải thiện môi trường nước thành phố Huế (thuộc Quốc lộ 49): chi phí xây dựng là 168,66 tỷ đồng từ nguồn vốn ODA và ngân sách địa phương; hiện dự án đã được cấp phép để triển khai thi công; công trình khởi công ngày 06/7/2021 và dự kiến hoàn thành ngày 06/01/2024.

2. Đề xuất, kiến nghị:

Đối với các dự án chưa có vướng mắc và nhu cầu áp dụng các cơ chế chính sách đặc thù. Tuy nhiên, để các dự án giao thông đường bộ đầu tư xây dựng trên các tuyến đường quốc lộ thuộc địa bàn tỉnh Thừa Thiên Huế sớm được triển khai thi công, UBND tỉnh Thừa Thiên Huế đề nghị cơ quan quản lý quốc lộ (Cục Đường bộ Việt Nam, Khu quản lý đường bộ II) quan tâm, hỗ trợ để rút ngắn thời gian xin chấp thuận quy mô, giải pháp thiết kế và cấp phép đầu nối, thi công công trình.

UBND tỉnh Thừa Thiên Huế báo cáo và rất mong tiếp tục nhận được sự quan tâm, hỗ trợ của Bộ Kế hoạch và Đầu tư./.

Nơi nhận:

- Như trên.
- Bộ Giao thông vận tải;
- CT và PCT UBND tỉnh;
- Cục Đường bộ Việt Nam;
- Các sở: GTVT, XD, KHĐT, TC;
- BQL Khu Kinh tế, Công nghiệp tỉnh;
- VP: CVP và các PCVP;
- Lưu: VT, TC, GT.

TM. ỦY BAN NHÂN DÂN

KT. CHỦ TỊCH
PHÓ CHỦ TỊCH



Hoàng Hải Minh