

Số: **3986** /BC-BKHĐT

Hà Nội, ngày **15** tháng 6 năm 2022

BÁO CÁO ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CỦA CHÍNH SÁCH

Quyết định của Thủ tướng Chính phủ phân cấp cơ quan chủ quản thực hiện các dự án, dự án thành phần đầu tư các đoạn tuyến đường bộ cao tốc theo hình thức đầu tư công thuộc Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội

I. XÁC ĐỊNH VẤN ĐỀ BẮT CẬP TỔNG QUAN

1. Bối cảnh xây dựng chính sách

Từ đầu năm 2020, dịch bệnh COVID-19 diễn biến phức tạp, tác động toàn diện đến nền kinh tế nước ta, ảnh hưởng nặng nề đến nhiều lĩnh vực của đời sống xã hội và khả năng thực hiện các mục tiêu, chỉ tiêu, nhiệm vụ phát triển kinh tế - xã hội hằng năm và 5 năm 2021-2025.

Triển khai Nghị quyết số 43/2022/QH15 ngày 11 tháng 01 năm 2022 của Quốc hội về chính sách tài khóa, tiền tệ hỗ trợ Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội (sau đây gọi tắt là Chương trình), Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 11/NQ-CP ngày 30 tháng 01 năm 2022 triển khai Nghị quyết nêu trên của Quốc hội với định hướng góp phần đưa nền kinh tế sớm vượt qua khó khăn, không lỡ nhịp với tiến trình phục hồi kinh tế toàn cầu, đồng thời tạo nền tảng và điều kiện thuận lợi cho phát triển kinh tế - xã hội cho cả giai đoạn 2021-2025 và các năm tiếp theo, nâng cao hiệu quả, năng suất lao động, sức cạnh tranh, năng lực nội tại và tính tự chủ trong trung và dài hạn. Trong đó, có việc đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng, cụ thể là hoàn thành toàn tuyến đường cao tốc Bắc - Nam phía Đông, các tuyến kết nối vùng miền núi phía Bắc, Tây Nguyên với Miền Trung, các tuyến cao tốc vùng Đông Nam Bộ, vùng đồng bằng sông Cửu Long...

Trong vòng 05 năm từ 2021 đến 2025, Chính phủ sẽ phải hoàn thành trên 2.000 km (gấp gần 2 lần so với giai đoạn trước); với tổng mức đầu tư khoảng 605.667 nghìn tỷ đồng. Đây là thách thức rất lớn cả về thời gian, nguồn lực và đặc biệt là phương thức tổ chức thực hiện, tạo ra áp lực lớn về quản lý, tổ chức thực hiện cho Bộ Giao thông vận tải trong 4 năm tới.

Chủ trương về phân cấp đã được Đại hội Đảng xác định trong Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 năm 2021-2030: "Đổi mới mạnh mẽ phân cấp, phân quyền, ủy quyền và nâng cao hiệu quả phối hợp trong công tác lãnh đạo, chỉ đạo,

điều hành; phân định rõ trách nhiệm, quyền hạn giữa Trung ương và địa phương. Kết hợp hài hòa giữa phát triển kinh tế địa phương và kinh tế vùng trên cơ sở phát huy hiệu quả các tiềm năng, thế mạnh của từng vùng, địa phương". Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 04/NQ-CP ngày 10 tháng 01 năm 2022 đẩy mạnh phân cấp, phân quyền trong quản lý nhà nước nhằm thể chế hóa quan điểm, chủ trương, chính sách của Đảng, Quốc hội, theo đó đã nêu rõ quan điểm "bảo đảm việc nào, cấp nào sát thực tế hơn, giải quyết kịp thời và phục vụ tốt hơn các yêu cầu của tổ chức và người dân thì giao cho cấp đó thực hiện".

Do đó, cần thiết phải giảm khối lượng công việc cho Bộ Giao thông vận tải thông qua việc phân cấp cho Ủy ban nhân dân cấp tỉnh của các địa phương có tuyến đi qua làm cơ quan chủ quản đồng thời với Bộ Giao thông vận tải nhằm tổ chức thực hiện các dự án đường bộ cao tốc theo quy hoạch được duyệt đảm bảo nhanh chóng và hiệu quả.

2. Mục tiêu xây dựng chính sách

- Mục tiêu chung: Phục hồi, phát triển nhanh hoạt động sản xuất, kinh doanh; thúc đẩy các động lực tăng trưởng. Huy động, tận dụng và phát huy năng lực của cả Trung ương và địa phương để triển khai thực hiện các dự án kết cấu hạ tầng giao thông trọng điểm, trong đó có đường bộ cao tốc nhằm góp phần sớm phục hồi kinh tế trong 02 năm 2022, 2023 và tạo tiền đề cho tăng trưởng và phát triển kinh tế - xã hội các năm tiếp theo.

- Mục tiêu cụ thể: Phân cấp cho Ủy ban nhân dân cấp tỉnh làm cơ quan chủ quản thực hiện các dự án, dự án thành phần đầu tư các đoạn tuyến cao tốc theo hình thức đầu tư công thuộc Chương trình; Huy động, phân bổ, quản lý và sử dụng hiệu quả các nguồn vốn đầu tư; thúc đẩy giải ngân nhanh vốn đầu tư công trong các năm 2022, 2023 để tạo điều kiện phục hồi kinh tế và xây dựng kết cấu hạ tầng trọng điểm.

II. ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CỦA CHÍNH SÁCH

1. Chính sách 1:

Phân cấp cho Ủy ban nhân dân cấp tỉnh làm cơ quan chủ quản thực hiện các dự án, dự án thành phần đầu tư các đoạn tuyến cao tốc theo hình thức đầu tư công thuộc Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội.

1.1. Xác định vấn đề bất cập

Theo quy định tại Luật Giao thông đường bộ và Nghị định hướng dẫn đã nêu rõ trách nhiệm tổ chức quản lý xây dựng, bảo trì hệ thống quốc lộ, các đường tham gia vận tải quốc tế, đường bộ cao tốc (bao gồm cả quốc lộ, cao tốc đi qua đô thị) thuộc Bộ Giao thông vận tải, các địa phương có tuyến đi qua tham gia với trách nhiệm là chủ đầu tư tiêu dự án giải phóng mặt bằng, tái định cư, cấp phép mỏ vật liệu, đảm bảo an ninh, trật tự phục vụ cho việc thi công công trình.

Trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025, Bộ Giao thông vận tải được giao nhiệm vụ đầu tư các dự án kết cấu hạ tầng giao thông vận tải với số vốn đầu tư công rất lớn khoảng 304.000 tỷ đồng và Chương trình dự kiến bố trí thêm khoảng 87.430 tỷ đồng (cao nhất toàn quốc), tạo ra áp lực lớn về quản lý, tổ chức thực hiện với Bộ Giao thông vận tải trong 04 năm tới. Nếu không có có giải pháp điều hành giảm tải cho Bộ Giao thông vận tải, sẽ vượt quá năng lực hiện có, dẫn đến chậm trễ, ảnh hưởng đến tiến độ chung và đặc biệt không đảm bảo mục tiêu của Chương trình theo tinh thần của Nghị quyết số 43/2022/QH15¹.

Tại Nghị quyết số 43/2022/QH15 ngày 11 tháng 01 năm 2022, Quốc hội đã quyết nghị 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 và có văn bản đề xuất làm cơ quan chủ quản thực hiện các đoạn tuyến đường cao tốc theo hình thức đầu tư công đi qua địa bàn thuộc Chương trình. Theo quy định của Luật Tổ chức chính quyền địa phương (được sửa đổi, bổ sung năm 2019), việc phân cấp phải được quy định trong văn bản quy phạm pháp luật của cơ quan nhà nước phân cấp.

1.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề

Nhằm giảm tải cho Bộ Giao thông vận tải, đồng thời nâng cao sự chủ động, sáng tạo và phát huy hiệu quả các nguồn lực, tiềm năng, lợi thế sẵn có của địa phương có tuyến đường cao tốc đi qua, tạo thuận lợi trong việc triển khai thực hiện huy động, phân bổ, quản lý và sử dụng hiệu quả các nguồn vốn đầu tư; thúc đẩy giải ngân nhanh vốn đầu tư công trong các năm 2022, 2023, tạo tiền đề cần thiết để sớm phục hồi kinh tế sau đại dịch COVID-19.

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

a) Giải pháp 1:

Giữ nguyên hiện trạng, tiếp tục thực hiện theo hệ thống pháp luật hiện hành được quy định tại các Luật Giao thông đường bộ và Nghị định hướng dẫn; Luật Xây dựng; Luật Ngân sách Nhà nước; Luật Đầu tư công...

b) Giải pháp 2:

Thực hiện theo Nghị quyết số 43/2022/QH15, theo đó Thủ tướng Chính phủ quyết định phân cấp cho Ủy ban nhân dân cấp tỉnh làm cơ quan chủ quản thực hiện các dự án, dự án thành phần đầu tư các đoạn tuyến đường bộ cao tốc theo hình thức đầu tư công thuộc Chương trình.

1.4. Đánh giá tác động của các giải pháp

¹ Hiện nay, nhiệm vụ trọng tâm của Bộ Giao thông vận tải là huy động toàn bộ các đơn vị trực thuộc để phấn đấu hoàn thành, đưa vào khai thác sử dụng trước năm 2026 đối với các dự án thành phần trên tuyến cao tốc Bắc - Nam phía đông (trong đó 11 dự án của giai đoạn 2017-2020 hoàn thành trước năm 2023 và 12 dự án của giai đoạn 2021-2025 hoàn thành trong năm 2026).

a) Đối với giải pháp 1:

- Tác động về kinh tế:

+ Đối với Nhà nước: Không làm xáo trộn về trình tự, thủ tục đầu tư các tuyến đường bộ cao tốc theo hình thức đầu tư công. Tuy nhiên, gia tăng áp lực giải ngân lên ngân sách Trung ương do các dự án do Bộ Giao thông vận tải đầu tư đều sử dụng nguồn vốn ngân sách Trung ương, đồng thời có khả năng gây chậm trễ tiến độ do Bộ Giao thông vận tải đang tập trung nguồn nhân lực để triển khai các dự án cao tốc Bắc - Nam phía đông để phân đầu hoàn thành trước năm 2026.

+ Đối với người dân, doanh nghiệp và các tổ chức khác: Không có tác động trực tiếp, tuy nhiên nếu công trình chậm đưa vào khai thác sử dụng sẽ dẫn tới người dân, doanh nghiệp và các tổ chức khác không được hưởng lợi ích sớm hơn. Đồng thời, việc vận chuyển hành khách và hàng hóa không được thuận lợi do hiệu quả của tuyến đường cao tốc đem lại.

- Tác động về xã hội: Do đặc tính của đường cao tốc là đường dành riêng cho xe cơ giới, chất lượng cao, tốc độ lưu thông lớn nên so với việc đi lại trên quốc lộ, người sử dụng đường cao tốc sẽ tiết kiệm được thời gian và tiết kiệm chi phí vận hành phương tiện. Do đó, nếu áp dụng theo quy định hiện hành, việc đưa công trình vào vận hành có thể chậm hơn so với giải pháp 2.

- Tác động về giới: Không có tác động về giới.

- Tác động về thủ tục hành chính: giữ nguyên nên không có tác động về thủ tục hành chính.

- Tác động đối với hệ thống pháp luật: giữ nguyên nên không có tác động đến hệ thống pháp luật.

b) Đối với giải pháp 2

- Tác động về kinh tế:

+ Đối với Nhà nước:

Lợi ích chung đường cao tốc mang lại: Giải quyết vấn đề lưu thông hàng hóa do giao thông thuận tiện; tiết kiệm thời gian di chuyển của hành khách (tốc độ lưu thông trên đường cao tốc đạt khoảng 60-80km/h trong khi tốc độ lưu thông trên quốc lộ song hành chỉ đạt 35-50km/h tùy từng loại phương tiện trong điều kiện lưu lượng giao thông trung bình); tiết kiệm chi phí vận hành phương tiện (chất lượng mặt đường tốt, tốc độ cao và ít tăng giảm tốc độ sẽ làm giảm chi phí khai thác phương tiện so với lưu thông trên quốc lộ); Mở rộng thị trường, kết nối, lan tỏa; Rút ngắn khoảng cách vùng miền, nâng cao đời sống văn hóa xã hội...

Việc phân cấp cho Ủy ban nhân dân cấp tỉnh làm cơ quan chủ quản sẽ góp phần giảm tải cho Bộ Giao thông vận tải, tăng năng suất của nền kinh tế, nâng cao

hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước, tạo chủ động, sáng tạo và phát huy hiệu quả các nguồn lực, tiềm năng, lợi thế sẵn có của địa phương, thuận lợi trong triển khai thực hiện. Trên thực tế địa phương là cơ quan nắm rõ về địa hình, địa lý, đặc thù địa bàn quản lý, do đó sẽ chủ động trong công tác quy hoạch, đầu nối hạ tầng, xác định vị trí các nút giao cần thiết để tạo không gian cho phát triển kinh tế; thu hút đầu tư, khai thác quỹ đất dọc tuyến; phát huy tối đa hiệu quả đầu tư của tuyến cao tốc; kiểm soát mỏ nguyên vật liệu ngay từ giai đoạn cấp phép; quản lý giá cả, tránh tình trạng đầu cơ, trục lợi, kiểm soát tổng mức đầu tư, giảm chi phí phát sinh, hạn chế sử dụng kinh phí dự phòng.

+ Đối với người dân, doanh nghiệp và các tổ chức khác: Thu hút được lực lượng lao động, các nhà thầu tư vấn, thi công xây lắp, cung ứng nguyên vật liệu, thiết bị máy móc của địa phương.

- Tác động về xã hội:

Ngoài lợi ích chung do đường cao tốc mang lại đối với xã hội: Giảm thiểu ùn tắc; giảm tai nạn giao thông, việc phân cấp cho Ủy ban nhân dân cấp tỉnh làm cơ quan chủ quản sẽ góp phần sớm đưa công trình vào khai thác sử dụng, tiết kiệm được thời gian và chi phí vận hành phương tiện của xã hội, tạo công ăn việc làm cho số lượng cán bộ, công nhân viên tham gia trực tiếp vào việc xây dựng tuyến đường cũng như vận hành, khai thác sau này.

- Tác động về giới: Không có tác động về giới.

- Tác động về thủ tục hành chính: Tạo thuận lợi trong công tác giải phóng mặt bằng, rút ngắn thời gian thực hiện, giảm trách nhiệm của các bên liên quan. Giảm thủ tục bàn giao cọc giải phóng mặt bằng; cắt giảm một số thủ tục như: phân khai kế hoạch vốn, ban hành quy chế phối hợp; trình, báo cáo Bộ Giao thông vận tải xem xét, chấp thuận phương án tổng thể giải phóng mặt bằng, quyết toán chi phí... Tuy nhiên, các Ban quản lý dự án, cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành của các địa phương sẽ phải nhận thêm khối lượng công việc sau khi được phân cấp, sẽ phát sinh thêm nhiều thủ tục về lập, thẩm định, quyết định đầu tư và chỉ đạo, điều hành trong quá trình tổ chức thực hiện.

- Tác động đối với hệ thống pháp luật: Chính sách nêu trên chỉ áp dụng cho đối tượng duy nhất là các dự án đường bộ cao tốc đầu tư xây dựng trong Chương trình, không gây xáo trộn trong việc ban hành và áp dụng các văn bản quy phạm trong hệ thống pháp luật. Tuy nhiên, có điều chỉnh về trách nhiệm quản lý đầu tư các tuyến đường cao tốc từ trung ương sang địa phương.

1.5. Kiến nghị giải pháp lựa chọn

Kiến nghị lựa chọn giải pháp 2, Thủ tướng Chính phủ ban hành quyết định phân cấp cho Ủy ban nhân dân cấp tỉnh của địa phương có đủ năng lực, kinh nghiệm

quản lý và có văn bản đề xuất làm cơ quan chủ quản thực hiện các dự án, dự án thành phần đầu tư các đoạn tuyến cao tốc theo hình thức đầu tư công thuộc Chương trình.

2. Chính sách 2

Ủy ban nhân dân các tỉnh bố trí đủ vốn đầu tư theo cam kết để hoàn thành các dự án, dự án thành phần đúng tiến độ. Trường hợp dự án, dự án thành phần tăng tổng mức đầu tư so với tổng mức đầu tư được cấp có thẩm quyền phê duyệt, Ủy ban nhân dân tỉnh có trách nhiệm bố trí vốn ngân sách địa phương và các nguồn vốn hợp pháp khác để hoàn thành theo quy định.

2.1. Xác định vấn đề bất cập

Theo quy định tại Luật Giao thông đường bộ và Luật Ngân sách nhà nước, dự án đường bộ cao tốc thuộc nhiệm vụ chi của ngân sách trung ương. Hiện nay, ngân sách trung ương đang phải cân đối cho nhiều dự án quan trọng quốc gia, đặc biệt là các dự án đường bộ cao tốc theo Văn kiện Đại hội Đảng lần thứ XIII. Trong khi đó, sau khi tuyến đường hoàn thành, đưa vào khai thác sử dụng, địa phương là đối tượng được hưởng lợi trực tiếp từ việc đầu tư các dự án hạ tầng giao thông, tăng nguồn thu từ khai thác quỹ đất, phát triển kinh tế dọc tuyến...

Việc các địa phương bố trí ngân sách địa phương để tham gia đầu tư các công trình thuộc nhiệm vụ chi của ngân sách trung ương là chưa được quy định trong pháp luật hiện hành.

2.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề

Nhằm nâng cao trách nhiệm của các địa phương trong việc thực hiện chủ trương lớn của Đảng và Nhà nước về đầu tư các dự án kết cấu hạ tầng giao thông chiến lược, chia sẻ một phần áp lực đối với ngân sách trung ương, gắn lợi ích đi liền với trách nhiệm, Ban cán sự đảng Chính phủ đã tổ chức họp và các địa phương đồng thuận cao bằng văn bản tham gia một phần vốn ngân sách địa phương². Cụ thể như sau:

Đối với 03 dự án cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng, cao tốc Khánh Hòa - Buôn Ma Thuột và cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu, Bộ Chính trị đã đồng ý chủ trương đầu tư bằng vốn đầu tư công từ ngân sách trung ương và ngân sách địa phương. Các địa phương đã có cam kết bố trí vốn từ ngân sách địa phương để tham gia đầu tư tuyến đường. Chính phủ đã trình Quốc hội xem xét, quyết định cơ chế này tại các tờ trình đề nghị phê duyệt chủ trương đầu tư các dự án³.

² Thông báo số 702/TB-BCSDCP ngày 31/3/2022 của Ban cán sự đảng Chính phủ.

³ Các Tờ trình số 156/TTr-CP ngày 30/4/2022 về cao tốc Châu Đốc - Cần Thơ - Sóc Trăng; số 190/TTr-CP ngày 21/5/2022 về cao tốc Khánh Hòa - Buôn Ma Thuột; số 154/TTr-CP ngày 30/4/2022 về cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu.

Đối với 01 dự án cao tốc An Hữu - Cao Lãnh, Bộ Giao thông vận tải đề xuất Thủ tướng Chính phủ đầu tư toàn bộ bằng nguồn vốn đầu tư công trong kế hoạch đầu tư công trung hạn 2021-2025 của Bộ Giao thông vận tải⁴.

Đối với 03 dự án còn lại là: cao tốc Hòa Bình - Mộc Châu, cao tốc Tuyên Quang - Hà Giang và dự án cầu vượt sông Đáy nổi tỉnh Ninh Bình và tỉnh Nam Định trên tuyến đường bộ cao tốc Ninh Bình - Nam Định - Thái Bình - Hải Phòng, ngoài phần vốn ngân sách trung ương hỗ trợ từ Chương trình, các địa phương đều có cam kết bố trí vốn để hoàn thành dự án⁵.

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

a) Giải pháp 1:

Giữ nguyên hiện trạng, tiếp tục thực hiện theo hệ thống pháp luật hiện hành được quy định tại Luật Giao thông đường bộ và Luật Ngân sách Nhà nước. Theo đó, Bộ Giao thông vận tải sẽ cân đối, bố trí vốn trong kế hoạch đầu tư công trung hạn của Bộ, các địa phương không bố trí vốn tham gia đầu tư.

b) Giải pháp 2:

Cho phép địa phương được bố trí vốn ngân sách địa phương để tham gia đầu tư các dự án cùng với ngân sách trung ương.

2.4. Đánh giá tác động của các giải pháp

a) Đối với giải pháp 1:

- Tác động về kinh tế:

+ Đối với Nhà nước: Không làm xáo trộn về trình tự, thủ tục lập, thẩm định và phân bổ vốn cho các dự án theo quy định hiện hành.

+ Đối với người dân, doanh nghiệp và các tổ chức khác: Không có tác động trực tiếp.

- Tác động về xã hội: Không có tác động trực tiếp.

- Tác động về giới: Không có tác động về giới.

- Tác động về thủ tục hành chính: giữ nguyên nên không có tác động về thủ tục hành chính.

- Tác động đối với hệ thống pháp luật: giữ nguyên nên không có tác động đến hệ thống pháp luật.

b) Đối với giải pháp 2

⁴ Tờ trình số 5239/TTr-BGTVT ngày 26/5/2022 về cao tốc An Hữu - Cao Lãnh.

⁵ Văn bản số 1068/UBND-KTTH ngày 19/4/2022 của Ủy ban nhân dân tỉnh Hà Giang; số 52/BC-UBND ngày 19/4/2022 của tỉnh Tuyên Quang; số 74/BC-UBND ngày 22/3/2022 của tỉnh Nam Định.

- Tác động về kinh tế:

+ Đối với Nhà nước: Tổng chi ngân sách nhà nước không thay đổi, tuy nhiên có sự điều chỉnh giữa nhiệm vụ chi của các cấp ngân sách. Khi địa phương bố trí ngân sách địa phương tham gia đầu tư các dự án, áp lực đối với ngân sách trung ương sẽ được chia sẻ một phần. Tuy nhiên, địa phương sẽ phải bổ sung, điều chỉnh kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021-2025 để dành phần vốn đầu tư công tham gia dự án.

+ Đối với người dân, doanh nghiệp và các tổ chức khác: Không có tác động trực tiếp.

- Tác động về xã hội: Không có tác động trực tiếp.

- Tác động về giới: Không có tác động về giới.

- Tác động về thủ tục hành chính: Ủy ban nhân dân cấp tỉnh phải trình Hội đồng nhân dân để quyết nghị việc sử dụng ngân sách địa phương để tham gia dự án.

- Tác động đối với hệ thống pháp luật: Chính sách nêu trên chỉ áp dụng cho đối tượng duy nhất là các dự án đường bộ cao tốc đầu tư xây dựng trong Chương trình, không gây xáo trộn trong việc ban hành và áp dụng các văn bản quy phạm trong hệ thống pháp luật. Tuy nhiên, có thay đổi linh hoạt về nhiệm vụ chi giữa ngân sách địa phương và trung ương để đáp ứng các mục tiêu của Nghị quyết số 43/2022/QH15.

2.5. Kiến nghị lựa chọn giải pháp: Lựa chọn giải pháp 2.

3. Chính sách 3

Căn cứ chủ trương đầu tư dự án tổng thể được cấp có thẩm quyền phê duyệt, cơ quan chủ quản tiến hành lập, thẩm định, trình cấp có thẩm quyền phê duyệt hoặc phê duyệt quyết định đầu tư theo quy định hiện hành.

3.1. Xác định vấn đề bất cập

Theo quy định của Luật Đầu tư công, đối với các dự án quan trọng quốc gia, thẩm quyền quyết định đầu tư là của Thủ tướng Chính phủ (Thủ tướng Chính phủ thành lập Hội đồng thẩm định nhà nước do Bộ trưởng Bộ Kế hoạch và Đầu tư là Chủ tịch hội đồng để thẩm định tương tự đối với bước báo cáo nghiên cứu tiền khả thi đang triển khai thực hiện).

Từ thực tiễn triển khai đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc trong gần 20 năm qua cho thấy công tác chuẩn bị đầu tư, thực hiện đầu tư cho đến khi hoàn thành đầu tư thường kéo dài từ 5-6 năm, cá biệt có những dự án kéo dài gần 10 năm. Ngoài các nguyên nhân chủ quan, có nguyên nhân do quá trình thực hiện qua nhiều cấp, nhiều khâu với nhiều trình tự, thủ tục làm kéo dài thời gian triển khai dự án; chưa đẩy mạnh phân cấp, sự phối hợp giữa các cấp, các ngành chưa kịp thời, hiệu quả.

3.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề

Nhằm đẩy mạnh phân cấp, nâng cao trách nhiệm và tăng tính chủ động cho các địa phương trong quá trình đầu tư các công trình hạ tầng quốc gia, Chính phủ kiến nghị trình tự, thủ tục, thẩm quyền thẩm định và quyết định đầu tư các dự án thành phần được thực hiện như dự án nhóm A theo quy định của pháp luật về đầu tư công, tương tự cơ chế chính sách đối với Dự án đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2021-2025 được Quốc hội thông qua tại Nghị quyết số 44/2022/QH15.

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

a) Giải pháp 1:

Giữ nguyên hiện trạng, tiếp tục thực hiện theo hệ thống pháp luật hiện hành được quy định tại Luật Đầu tư công. Theo đó, Thủ tướng Chính phủ là cấp quyết định đầu tư các dự án quan trọng quốc gia.

b) Giải pháp 2:

Trình tự, thủ tục, thẩm quyền thẩm định và quyết định đầu tư các dự án thành phần được thực hiện như dự án nhóm A theo quy định của pháp luật về đầu tư công. Theo đó, căn cứ chủ trương đầu tư dự án tổng thể được cấp có thẩm quyền phê duyệt cơ quan chủ quản tiến hành lập, thẩm định, trình cấp có thẩm quyền phê duyệt hoặc phê duyệt quyết định đầu tư theo quy định hiện hành.

3.4. Đánh giá tác động của các giải pháp

a) Đối với giải pháp 1:

- Tác động về kinh tế:

+ Đối với Nhà nước: Không làm xáo trộn về trình tự, thủ tục lập, thẩm định quyết định đầu tư các dự án theo quy định hiện hành.

+ Đối với người dân, doanh nghiệp và các tổ chức khác: Không có tác động trực tiếp.

- Tác động về xã hội: Không có tác động trực tiếp.

- Tác động về giới: Không có tác động về giới.

- Tác động về thủ tục hành chính: giữ nguyên nên không có tác động về thủ tục hành chính.

- Tác động đối với hệ thống pháp luật: giữ nguyên nên không có tác động đến hệ thống pháp luật.

b) Đối với giải pháp 2

- Tác động về kinh tế:

+ Đối với Nhà nước: Trình tự các bước quyết định đầu tư không thay đổi, tuy nhiên có sự điều chỉnh trách nhiệm phê duyệt báo cáo nghiên cứu khả thi giữa Bộ Giao thông vận tải và địa phương được giao làm cơ quan chủ quản.

Để đảm bảo tính tổng thể, cần quy định thêm nhiệm vụ cho Bộ Giao thông vận tải: Thực hiện nhiệm vụ quản lý nhà nước về thẩm định thiết kế cơ sở; quy định việc tổ chức bảo trì, quản lý sử dụng, khai thác công trình sau khi hoàn thành theo thẩm quyền; kiểm tra, giám sát việc tuân thủ quy chuẩn xây dựng, quy hoạch, kế hoạch đầu tư, xây dựng công trình, dự án, kết nối đồng bộ với mạng lưới công trình giao thông đang khai thác; Hướng dẫn quy trình triển khai dự án cho các địa phương nhằm bảo đảm thực hiện đồng bộ và thống nhất giữa các địa phương; hỗ trợ kỹ thuật, phối hợp tháo gỡ khó khăn, vướng mắc; hướng dẫn các địa phương được giao làm cơ quan chủ quản kiện toàn năng lực quản trị, chuyên môn (kinh nghiệm chung của tổ chức, kinh nghiệm riêng của cá nhân và chứng chỉ cần thiết...).

+ Đối với người dân, doanh nghiệp và các tổ chức khác: Không có tác động trực tiếp.

- Tác động về xã hội: Không có tác động trực tiếp.

- Tác động về giới: Không có tác động về giới.

- Tác động về thủ tục hành chính: Có thể phát sinh thêm việc Bộ Giao thông vận tải Hướng dẫn quy trình triển khai dự án cho các địa phương nhằm bảo đảm thực hiện đồng bộ và thống nhất giữa các địa phương. Tuy nhiên việc hướng dẫn này không phải là thủ tục hành chính.

- Tác động đối với hệ thống pháp luật: Chính sách nêu trên chỉ áp dụng cho đối tượng duy nhất là các dự án đường bộ cao tốc đầu tư xây dựng trong Chương trình, không gây xáo trộn trong việc ban hành và áp dụng các văn bản quy phạm trong hệ thống pháp luật. Tuy nhiên, có thay đổi về cấp quyết định đầu tư giữa trung ương và địa phương để đáp ứng các mục tiêu của Nghị quyết số 43/2022/QH15. Do đó, một số bước trung gian như thẩm định của Hội đồng thẩm định nhà nước, lấy ý kiến các Bộ, ngành để trình Thủ tướng Chính phủ quyết định đầu tư...

3.5. Kiến nghị lựa chọn giải pháp: Lựa chọn giải pháp 2.

III. Ý KIẾN CƠ QUAN LIÊN QUAN

Chính phủ đã lấy ý kiến các thành viên Chính phủ trước khi báo cáo Quốc hội. Tại các Tờ trình của Chính phủ trình Quốc hội phê duyệt chủ trương đầu tư 03 dự án quan trọng quốc gia, Chính phủ đã đề nghị Quốc hội quyết nghị cho phép thực hiện 03 cơ chế, chính sách nêu trên. Trường hợp Quốc hội thông qua, Chính phủ sẽ có đủ cơ sở pháp lý để thực hiện việc phân cấp với các chính sách nêu tại Báo cáo này.

IV. GIÁM SÁT, ĐÁNH GIÁ

Bộ Kế hoạch và Đầu tư theo dõi, kiểm tra việc phân bổ kế hoạch và triển khai thực hiện các dự án.

Các Bộ ngành liên quan, Chủ tịch Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương được giao làm cơ quan chủ quản thực hiện dự án, dự án thành phần đầu tư các đoạn tuyến đường bộ cao tốc theo hình thức đầu tư công thuộc Chương trình chịu trách nhiệm tổ chức thi hành chính sách, giám sát đánh giá việc thực hiện chính sách tại Quyết định của Thủ tướng Chính phủ.

Ngoài ra, cần tăng cường phối hợp giữa Trung ương và địa phương để triển khai thực hiện Quyết định, tập trung tăng cường chất lượng công tác kiểm tra, giám sát trong quá trình tổ chức thực hiện Quyết định.

Trên đây là báo cáo đánh giá tác động của việc phân cấp cho Ủy ban nhân dân cấp tỉnh làm cơ quan chủ quản thực hiện các dự án, dự án thành phần đầu tư các đoạn tuyến cao tốc theo hình thức đầu tư công thuộc Chương trình. Trong quá trình thực thi chính sách quy định tại Quyết định này, nếu có phát sinh vướng mắc, Bộ Kế hoạch và Đầu tư có trách nhiệm tổng hợp, báo cáo và đề xuất Thủ tướng Chính phủ hướng xử lý./. ↵

Nơi nhận:

- Bộ Tư pháp;
- Văn phòng Chính phủ;
- Lưu: VT, KCHT&ĐT. ^{HS}

**KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG**



Nguyễn Thị Bích Ngọc