|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI** |  | **CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**  **Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**  *Hà Nội, ngày 25 tháng 10 năm 2021* |

**BẢN TỔNG HỢP, GIẢI TRÌNH, TIẾP THU Ý KIẾN GÓP Ý CỦA CÁC BỘ, NGÀNH, ĐỊA PHƯƠNG**

**ĐỐI VỚI HỒ SƠ ĐỀ NGHỊ XÂY DỰNG NGHỊ QUYẾT CỦA QUỐC HỘI VỀ THÍ ĐIỂM MỘT SỐ CƠ CHẾ,   
CHÍNH SÁCH ĐẶC THÙ PHÁT TRIỂN ĐƯỜNG BỘ CAO TỐC GIAI ĐOẠN 2021 - 2025**

**PHẦN I**

**CÁC Ý KIẾN THỐNG NHẤT VỀ SỰ CẦN THIẾT BAN HÀNH NGHỊ QUYẾT CỦA QUỐC HỘI**

| **TT** | **Cơ quan** | **Nội dung góp ý** |
| --- | --- | --- |
| 1 | UBND tỉnh Thái Nguyên  *(văn bản số 2152/SGTVT-QLCLCT&ATGT ngày 21/9/2021)* | 1. Việc thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển đường bộ cao tốc giai đoạn 2021-2025, để tháo gỡ một số khó khăn, vướng mắc, đẩy nhanh tiến độ triển khai các dự án, sớm đưa vào khai thác sử dụng, mang lại hiệu quả cho xã hội là cần thiết.  2. Trong các dự thảo, Bộ GTVT đã phân tích đầy đủ các vấn đề liên quan đến việc ban hành Nghị quyết về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển đường bộ cao tốc giai đoạn 2021 – 2025, phù hợp với thực tiễn trong việc triển khai các dự án đường bộ cao tốc.  3. Sở Giao thông vận tải Thái Nguyên nhất trí với các nội dung dự thảo do Bộ GTVT xây dựng. |
| 2 | UBND tỉnh Quảng Bình  *(văn bản số 2070/UBND-XDCB ngày 23/9/2021)* | Thống nhất với các nội dung như bản Dự thảo Hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị quyết của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển đường bộ cao tốc giai đoạn 2021 - 2025 do Bộ Giao thông vận tải xây dựng. |
| 3 | UBND tỉnh Đắk Lắk  *(văn bản số 1857/SGTVT-KHTH ngày 22/9/2021)* | Thống nhất nội dung như dự thảo. |
| 4 | UBND tỉnh Hà Giang  *(văn bản số 1149/SGTVT-KHTC ngày 22/9/2021)* | Nhất trí với Dự thảo Hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị quyết của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển đường bộ cao tốc giai đoạn 2021 – 2025 |
| 5 | UBND tỉnh Sơn La  *(văn bản số 3064/UBND-KT ngày 22/9/2021)* | Nhất trí với các nội dung của hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị quyết của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển đường bộ cao tốc giai đoạn 2021 – 2025 do Bộ Giao thông vận tải chủ trì soạn thảo. |
| 6 | UBND tỉnh Quảng Trị  *(văn bản số 4444/UBND-CN ngày 22/9/2021)* | Cơ bản thống nhất nội dung của Hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị quyết của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển đường bộ cao tốc giai đoạn 2021 - 2025, được Bộ Giao thông vận tải xây dựng nhằm thể chế hóa kịp thời chủ trương, đường lối của Đảng và nhà nước; Tạo khuôn khổ pháp lý để thực hiện thí điểm các cơ chế, chính sách đặc thù cho các dự án trong giai đoạn 2021 - 2025 với mục tiêu “đến năm 2030, phấn đấu cả nước có khoảng 5.000 km đường bộ cao tốc” mà Nghị quyết Đại hội Đại biểu toàn quốc lần thứ XIII đã thông qua. |
| 7 | UBND tỉnh Phú Yên  (*văn bản số 4402/UBND-ĐTXD ngày 22/9/2021*) | Việc triển khai xây dựng Nghị quyết là cần thiết nhằm tạo nguồn lực triển khai dự án đường bộ cao tốc, đặc biệt khi phân quyền cho địa phương thực hiện, đồng thời đáp ứng tiến độ và mục tiêu Đại hội XIII của Đảng đề ra, cần thiết phải xây dựng các cơ chế, chính sách trình Quốc hội ban hành thực hiện thí điểm trong phát triển đường bộ cao tốc. |
| 8 | UBND tỉnh Trà Vinh  (*văn bản số 1309/SGTVT-KH ngày 22/9/2021)* | Cơ bản thống nhất dự thảo Hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị quyết của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển đường bộ cao tốc giai đoạn 2021-2025. |
| 9 | UBND tỉnh Hà Nam  *(văn bản số 1640/SGTVT-KHTC ngày 22/9/2021)* | Thống nhất các nội dung Dự thảo Hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị quyết của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển đường bộ cao tốc giai đoạn 2021-2025. |
| 10 | UBND tỉnh Lạng Sơn  *(văn bản số 1350/UBND-KT ngày 23/9/2021)* | Cơ bản nhất trí với nội dung dự thảo Hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị quyết của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển đường bộ cao tốc giai đoạn 2021 - 2025 do Bộ Giao thông vận tải soạn thảo. |
| 11 | UBND tỉnh Nghệ An  *(văn bản số 7028/UBND-CN ngày 23/9/2021)* | Thống nhất với nội dung dự thảo Hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị quyết của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển đường bộ cao tốc giai đoạn 2021 - 2025. |
| 12 | UBND tỉnh Cao Bằng  (*văn bản số 2543/UBND-GT ngày 22/9/2021)* | Nhất trí theo nội dung dự thảo của Hồ sơ (Báo cáo đánh giá tác động chính sách, Báo cáo thực trạng quan hệ xã hội liên quan đến dự thảo Nghị quyết, Tờ trình). |
| 13 | Bộ Ngoại giao  *(văn bản số 3850/BNG-THKT ngày 22/9/2021)* | Nhất trí với sự cần thiết xây dựng Nghị quyết, nhằm tạo khuôn khổ pháp lý thực hiện thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù cho các dự án xây dựng đường bộ cao tốc trong giai đoạn 2021 - 2025, qua đó huy động tối đa mọi nguồn lực, tạo đột phá trong phát triển đường bộ cao tốc theo đúng tinh thần Nghị quyết của Đại hội Đảng XIII. |
| 14 | UBND tỉnh An Giang  *(văn bản số 1039/UBND-KTN ngày 22/9/2021)* | Cơ bản thống nhất với dự thảo Hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị quyết của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển đường bộ cao tốc giai đoạn 2021-2025 kèm theo Công văn số 9730/BGTVT-ĐTCT ngày 17 tháng 9 năm 2021 của Bộ Giao thông vận tải. |
| 15 | UBND tỉnh Yên Bái  *(văn bản số 1496/SGTVT-KHTC ngày 23/9/2021)* | Cơ bản thông nhất cao với dự thảo Hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị quyết của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển đường bộ cao tốc giai đoạn 2021 - 2025. |
| 16 | UBND tỉnh Vĩnh Phúc  *(văn bản số 8341/UBND-CN1 ngày 23/9/2021)* | Cơ bản nhất trí với nội dung của Dự thảo Hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị quyết của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển đường bộ cao tốc giai đoạn 2021-2025. |
| 17 | UBND tỉnh Bạc Liêu  *(văn bản số 4120/UBND-KT ngày 23/9/2021)* | Thống nhất với nội dung Dự thảo Dự thảo Hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị quyết của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển đường bộ cao tốc giai đoạn 2021-2025. |
| 18 | UBND tỉnh Tiền Giang  *(văn bản số 2209/SGTVT-KC ngày 23/9/2021)* | Thống nhất đối với nội dung Dự thảo Nghị quyết của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển đường bộ cao tốc giai đoạn 2021 – 2025. |
| 19 | UBND tỉnh Bắc Giang  *(văn bản số 1750/SGTVT-QLCL ngày 24/9/2021)* | Nhất trí với dự thảo nội dung trong hồ sơ và sự cần thiết xây dựng Nghị quyết của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển đường bộ cao tốc giai đoạn 2021-2025, để tạo nguồn lực cho đầu tư triển khai thực hiện dự án đường bộ cao tốc, đáp ứng yêu cầu và mục tiêu Đại hội XIII của Đảng đã đề ra trong giai đoạn 2021-2025. |
| 20 | UBND tỉnh Lâm Đồng  *(văn bản số 1536/SGTVT-KH ngày 24/9/2021)* | Thống nhất cao với 4 chính sách đặc thù đã nêu trong dự thảo Nghị quyết. Các chính sách đặc thù này sẽ góp phần rất lớn trong việc thúc đẩy thu hút đầu tư; tạo nguồn lực đầu tư xây dựng hạ tầng đường cao tốc. |
| 21 | UBND tỉnh Long An  *(văn bản số 4822/SGTVT-QLCLHT ngày 24/9/2021)* | Thống nhất với dự thảo trên. |
| 22 | Bộ Nội vụ  *(văn bản số 4789/BNV-TCBC ngày 25/9/2021)* | Thống nhất với Bộ Giao thông vận tải về việc dự thảo hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị quyết của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển đường bộ cao tốc giai đoạn 2021 – 2025, báo cáo Chính phủ để trình Quốc hội xem xét, ban hành để thực hiện ý kiến chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại Văn bản số 231/TB-VPCP ngày 04/9/2021 của Văn phòng Chính phủ. |
| 23 | UBND tỉnh Cà Mau  *(văn bản số 5797/UBND-XD ngày 27/9/2021)* | Thống nhất về sự cần thiết xây dựng, trình ban hành Nghị quyết theo dự thảo của Bộ Giao thông vận tải. |
| 24 | UBND tỉnh Quảng Ngãi  *(văn bản số 2532/SGTVT-KHTC ngày 24/9/2021)* | Thống nhất với nội dung dự thảo Tờ trình của Bộ GTVT về đề xuất xây dựng Nghị quyết của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển đường bộ cao tốc giai đoạn 2021-2025 gửi kèm theo Công văn số 9730/BGTVT-ĐTCT ngày 17/9/2021 của Bộ Giao thông vận tải. |
| 25 | UBND tỉnh Bình Phước  *(văn bản số 3238/UBND-KT ngày 27/9/2021)* | Thống nhất với Dự thảo Hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị quyết của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển đường bộ cao tốc giai đoạn 2021 - 2025. |
| 26 | Bộ Tài nguyên và Môi trường  *(văn bản số 5938/BTNMT-KHTC ngày 28/9/2021)* | Về sự cần thiết của việc điều chỉnh chính sách liên quan đến cấp phép khai thác khoáng sản vật liệu xây dựng thông thường: Vấn đề khai thác vật liệu xây dựng thông thường ngoài phạm vi dự án để cung cấp cho dự án, hồ sơ dự thảo Nghị quyết đã đề cập đến việc thiếu hụt vật liệu san lấp cho dự án đường cao tốc trong thời gian ngắn, phân tích các nguyên nhân, trong đó có lý do Luật Khoáng sản quy định quy trình, hồ sơ cấp phép khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng được áp dụng chung cho tất cả các loại khoáng sản, dẫn đến quy trình để có thể cấp phép, đưa mỏ vào khai thác kéo dài, trong khi yêu cầu tiến độ thực hiện các dự án đường cao tốc đòi hỏi nhanh nhằm triển khai các hạng mục khác liên quan. Do đó, việc điều chỉnh các chính sách liên quan đến cấp phép khai thác khoáng sản vật liệu xây dựng thông thường để cung ứng cho dự án đường cao tốc là cần thiết. |
| 27 | UBND tỉnh Bắc Kạn  *(văn bản số 1359/SGTVT-VP ngày 27/9/2021)* | Cơ bản nhất trí với nội dung dự thảo Hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị quyết của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển đường bộ cao tốc giai đoạn 2021 - 2025 do Bộ Giao thông vận tải chủ trì soạn thảo. |
| 28 | UBND tỉnh Hậu Giang  *(văn bản số 1512/SGTVT-KHKT ngày 29/9/2021)* | Thống nhất nội dung dự thảo Tờ trình và Nghị quyết của Quốc Hội về quy định thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù để phát triển các dự án đường bộ cao tốc giai đoạn 2021-2025 thuộc Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021-2030 đã được Thủ tưởng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021. |
| 29 | UBND tỉnh Bình Định  *(văn bản số 1518/SGTVT-KHTC ngày 29/9/2021)* | Cơ bản thống nhất với Hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị quyết của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển đường bộ cao tốc giai đoạn 2021 - 2025. |
| 30 | UBND tỉnh Sóc Trăng  *(văn bản số 1724/SGTVT-QLKCHTGT ngày 30/9/2021)* | Cơ bản thống nhất với dự thảo Hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị quyết của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển đường bộ cao tốc giai đoạn 2021 - 2025. |
| 31 | UBND tỉnh Cần Thơ  *(văn bản số 4440/UBND-KT ngày 04/10/2021)* | Thống nhất nội dung Dự thảo Hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị quyết của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển đường bộ cao tốc giai đoạn 2021 - 2025. |
| 32 | UBND tỉnh Hòa Bình  *(văn bản số 1879/UBND-KTN ngày 05/9/2021)* | Cơ bản ủng hộ, đồng thuận Hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị quyết của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển đường bộ cao tốc giai đoạn 2021 - 2025 do Bộ Giao thông vận tải cơ quan chủ trì lập. |
| 33 | UBND tỉnh Vĩnh Long  *(văn bản số 6181/UBND-KTNV ngày 05/10/2021)* | Thống nhất với dự thảo Hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị quyết của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển đường bộ cao tốc giai đoạn 2021 - 2025 của Bộ Giao thông vận tải. |
| 34 | UBND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu  *(văn bản số 14545/UBND-VP ngày 05/10/2021)* | Về cơ bản, UBND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu thống nhất nội dung Hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị quyết của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển đường bộ cao tốc giai đoạn 2021 - 2025 của Bộ Giao thông vận tải. |
| 35 | UBND thành phố Hồ Chí Minh  *(văn bản số 11109/SGTVT-KH ngày 14/10/2021)* | Cơ bản thống nhất với các nội dung của dự thảo Hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị quyết của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển đường bộ cao tốc giai đoạn 2021 - 2025 kèm theo Công văn số 9730/BGTVT-ĐTCT ngày 17/9/2021 của Bộ Giao thông vận tải. |
| 36 | Bộ Tư pháp  *(văn bản số 3602/BTP-PLDSKT ngày 12/10/2021)* | Việc Bộ Giao thông vận tải đề xuất xây dựng Nghị quyết của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển đường bộ cao tốc giai đoạn 2021 - 2025 là đúng với nhiệm vụ được Thủ tướng Chính phủ giao. |

**PHẦN II**

**CÁC Ý KIẾN GÓP Ý KHÁC**

| **TT** | **Nội dung góp ý** | **Cơ quan** | **Tiếp thu, giải trình** | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **I** | **DỰ THẢO TỜ TRÌNH** | | |
| 1 | * Về mục đích, đề nghị cân nhắc sửa lại như sau: Quá trình thực hiện, Bộ GTVT, các địa phương sẽ sơ kết, tổng kết đánh giá để báo cáo Quốc hội. * Về quan điểm, đề nghị sửa lại như sau: Bảo đảm phù hợp với Hiến pháp, chủ trương của Đảng, Nhà nước và không làm cản trở việc thực hiện các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên. * Về quá trình chuẩn bị hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị quyết, đề nghị cân nhắc sự cần thiết trình bày về Đề án Thực hiện xây dựng đường bộ cao tốc giai đoạn 2021 - 2025 và định hướng đến năm 2030; đồng thời, đề nghị bổ sung việc đánh giá thực trạng quan hệ xã hội liên quan đến đề nghị xây dựng Nghị quyết. | Bộ Ngoại giao  *(văn bản số 3850/BNG-THKT ngày 22/9/2021)* | Tiếp thu ý kiến của Bộ Ngoại giao.  - Về mục đích, quan điểm, Bộ Giao thông vận tải cập nhật tại Dự thảo Tờ trình.  - Về quá trình chuẩn bị hồ sơ xây dựng Nghị quyết, do các cơ chế đề xuất tại Nghị quyết được căn cứ trên các cơ chế, chính sách đã xây dựng, nghiên cứu, lấy ý kiến trong quá trình thực hiện Đề án nên Bộ Giao thông vận tải trình bày nội dung này, đảm bảo các thông tin về quá trình xây dựng cơ chế, chính sách đầy đủ.  - Về bổ sung đánh giá thực trạng quan hệ xã hội liên quan đến đề nghị xây dựng Nghị quyết, Bộ Giao thông vận tải đã xây dựng Báo cáo đánh giá thực trạng quan hệ xã hội liên quan đến đề nghị xây dựng Nghị quyết tại Hồ sơ. | |
| 2 | Để bảo đảm chính sách sau khi được ban hành có ý nghĩa, giá trị tích cực và triển khai một cách hiệu quả, tránh gây thất thoát, lãng phí nguồn lực của Nhà nước, đề nghị Bộ Giao thông vận tải nghiên cứu hoàn thiện một số nội dung trong hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị quyết, cụ thể như sau:  a) Rà soát, đánh giá toàn diện các cơ chế, pháp luật, chính sách phát triển đường bộ cao tốc để đề xuất các cơ chế, chính sách phù hợp.  b) Làm rõ cơ sở để đề xuất từng chính sách (bao gồm: cơ sở chính trị, pháp lý, thực tiễn, kinh nghiệm nước ngoài (nếu có)…); đánh giá tác động cụ thể đối với từng chính sách; cơ quan có thẩm quyền quyết định, cơ quan chủ trì thực hiện, cơ quan phối hợp (quyền hạn, trách nhiệm, nội dung phân cấp cho địa phương (nếu có)…). | Bộ Nội vụ  *(văn bản số 4789/BNV-TCBC ngày 25/9/2021)* | Tiếp thu ý kiến của Bộ Nội vụ.   1. Thời gian qua, thực hiện chỉ đạo của Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ, Bộ GTVT đã xây dựng Đề án “Thực hiện xây dựng đường bộ cao tốc giai đoạn 2021 - 2025 và định hướng đến năm 2030”, trong đó đã đề xuất các cơ chế để hoàn thành mục tiêu “*phấn đấu đến năm 2030 đưa vào khai thác trên 5.000 km đường bộ cao tốc*” được Đại hội XIII của Đảng thông qua. Các cơ chế chính sách đã được bàn bạc, cân nhắc kỹ lưỡng, đảm bảo đủ cơ sở thực tiễn, có tính khả thi và đã được Chính phủ đồng ý nội dung tại Nghị quyết Chính phủ số 58/NQ-CP ngày 08/6/2021 về phiên họp Chính phủ thường kỳ tháng 5 năm 2021.   Bên cạnh đó, Bộ Giao thông vận tải đã có các văn bản số số 8522/BGTVT-PC ngày 17/8/2021 về việc rà soát khó khăn vướng mắc theo Nghị quyết 66/NQ-CP, văn bản số 8517/BGTVT-ĐTCT ngày 17/8/2021 báo cáo Thủ tướng Chính phủ về một số cơ chế chính sách liên quan đến triển khai xây dựng các tuyến đường bộ cao tốc. Theo đó, đối với các khó khăn, vướng mắc tại các văn bản dưới luật (Nghị định, Thông tư), Bộ Giao thông vận tải sẽ tiếp tục rà soát, kiến nghị trong quá trình sửa đổi các văn bản này.   1. *Về cơ sở đề xuất, đánh giá tác động chính sách*: Bộ Giao thông vận tải đã xây dựng hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị quyết theo quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật và các văn bản hướng dẫn. Đồng thời, trong quá trình xây dựng, Bộ Giao thông vận tải sẽ tiếp thu ý kiến các Bộ, ngành, địa phương, ý kiến thẩm định của Bộ Tư pháp và cập nhật tại hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị quyết.   *Về cơ quan chủ trì thực hiện, cơ quan phối hợp*: hiện nay, Điều 5 Luật PPP đã quy định về việc địa phương có thể là cơ quan có thẩm quyền các dự án do trung ương quản lý. Đồng thời, đã quy định trách nhiệm khi trình, phối hợp giữa trung ương và địa phương khi thực hiện dự án PPP. Thẩm quyền của các cơ quan, đơn vị được thực hiện theo quy định pháp luật. | |
| 3 | Về đơn vị làm cơ quan có thẩm quyền thực hiện dự án: Nội dung giao địa phương triển khai thực hiện dự án đường bộ cao tốc chưa được đưa vào nội dung dự thảo Nghị quyết của Quốc hội. Đề nghị Bộ Giao thông vận tải xem xét làm rõ nội dung này tương ứng với nội dung Tờ trình tại cơ chế Chính phủ phát hành trái phiếu cho địa phương vay lại. | UBND tỉnh Đồng Nai  *(văn bản số 11810/UBND-KTN ngày 28/9/2021)* | Bộ Giao thông vận tải giải trình như sau:  Dự thảo Nghị quyết được xây dựng theo quy định tại điểm b khoản 2 Điều 15 Luật Ban hành quy phạm pháp luật, theo đó chỉ đề xuất một số cơ chế chính sách mới khác với quy định của luật hiện hành. Hiện nay, Điều 5 Luật PPP đã quy định về việc địa phương có thể là cơ quan có thẩm quyền các dự án do trung ương quản lý, do vậy, căn cứ vào tình hình thực tế của từng địa phương, từng dự án sẽ quyết định cơ quan có thẩm quyền phù hợp theo quy định pháp luật.  Đồng thời, hiện nay, Bộ Giao thông vậy tải đang xây dựng các Đề án phân cấp trong ngành giao thông vận tải, các nội dung liên quan đến phân cấp, phân quyền sẽ được cập nhật và kiến nghị tại Đề án. | |
| 4 | Về cơ sở pháp lý và cơ sở thực tiễn nêu tại gạch đầu dòng thứ 4, Mục 3, Phần I của Tờ trình đề nghị xây dựng Nghị quyết của Quốc hội cần xem xét, phân tích, đánh giá thêm các nội dung như: Nêu tổng thời gian trung bình trên thực tiễn (qua số liệu thống kê) để lựa chọn xong một nhà thầu tư vấn theo hình thức đấu thầu rộng rãi và theo hình thức chỉ định thầu để so sánh, xác định thời gian có thể rút ngắn khi áp dụng hình thức chỉ định thầu; Đánh giá việc đấu thầu rộng rãi đối với các gói thầu tư vấn trên thực tiễn đã tiết kiệm cho ngân sách nhà nước với tỷ lệ khoảng bao nhiêu %/giá gói thầu? để làm cơ sở đánh giá mặt trái (thiệt hại về ngân sách có thể có) đối với hình thức chỉ định thầu. | UBND tỉnh Bắc Kạn  *(văn bản số 1359/SGTVT-VP ngày 27/9/2021)* | Bộ Giao thông vận tải giải trình như sau:  - Tại Mục 3, Phần I của Tờ trình đã có nội dung báo cáo, đánh giá, so sánh về thời gian lựa chọn nhà thầu giữa đấu thầu rộng rãi so với chỉ định thầu, theo đó, chỉ định thầu sẽ rút ngắn thời gian lựa chọn nhà thầu mỗi gói thầu từ 40 đến 50 ngày, không phải xử lý tình huống đấu thầu và đảm bảo 100% hoàn thành việc lựa chọn nhà thầu (không phải hủy thầu). Do đó có thể rút ngắn được thời gian lựa chọn nhà thầu các gói thầu thuộc 1 dự án từ 04 đến 05 tháng so với đấu thầu rộng rãi.  - Đồng thời, trong dự thảo Tờ trình đã báo cáo cụ thể về việc áp dụng hình thức chỉ định thầu có thể giảm tính cạnh tranh so với đấu thầu rộng rãi; tuy nhiên, các gói thầu Tư vấn lập dự án, Tư vấn thiết kế kỹ thuật là các gói thầu có yêu cầu kỹ thuật cao, giá trị lớn; số lượng nhà thầu chuyên ngành đáp ứng yêu cầu thực hiện các gói thầu trên không nhiều; mặt khác, giá trị các gói thầu trên chiếm tỷ trọng thấp trong tổng mức đầu tư dự án nên mức độ ảnh hưởng đến cạnh tranh là không nhiều.  Khi được áp dụng cơ chế đặc thù chỉ định thầu, Cơ quan có thẩm quyền có trách nhiệm tính toán, yêu cầu các nhà thầu bố trí, huy động nguồn lực thực hiện công việc, rút ngắn tối đa thời gian thực hiện hợp đồng để đẩy nhanh tiến độ thực hiện dự án; điều đó sẽ mang lại hiệu quả kinh tế - xã hội lớn khi sớm hoàn thành dự án đưa vào khai thác sử dụng. | |
| **II** | **BÁO CÁO ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CHÍNH SÁCH** | | |
| 1 | Đề nghị cập nhật, bổ sung nội dung nêu tại Điểm a, Khoản 4, Mục I của “Báo cáo đánh giá tác động của chính sách”, về mục tiêu tổng thể *“Từng bước hoàn thiện mục tiêu đến năm 2030, phấn đấu đưa vào khai thác trên 5.000 km,…trong đó, ưu tiên những vùng động lực có sức lan tỏa lớn và những vùng khó khăn, tập trung hoàn thành tuyến cao tốc Bắc - Nam phía Đông,…,* ***một số tuyến cao tốc khu vực miền Trung - Tây Nguyên và miền núi phía Bắc****”* | UBND tỉnh Quảng Trị  *(văn bản số 4444/UBND-CN ngày 22/9/2021)* | Tiếp thu ý kiến của UBND tỉnh Quảng Trị.  Căn cứ Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 năm 2021 - 2030 và 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, Bộ Giao thông vận tải đã cập nhật tại Báo cáo. | |
| 2 | Dự thảo báo cáo mới đánh giá được các tác động tốt của các chính sách thí điểm đối với các đối tượng. Đề nghị cơ quan soạn thảo nghiên cứu bổ sung đánh giá thêm một số tác động xấu hoặc tiêu cực đến đối tượng chịu tác động trực tiếp của chính sách, để có cái nhìn tổng quan hơn về các chính sách thí điểm dự kiến ban hành. | UBND tỉnh Gia Lai  *(văn bản số 2132/SGTVT-QLCLCTGT ngày 22/9/2021)* | Tiếp thu ý kiến của UBND tỉnh Gia Lai.  Bộ Giao thông vận tải sẽ nghiên cứu, bổ sung đánh giá tác động và cập nhật tại Báo cáo. | |
| 3 | Khi phân tích các giải pháp, đối với Giải pháp 1, chỉ đánh giá các khó khăn tồn tại; Giải pháp 2, chỉ nêu các thuận lợi, tích cực mà không có khó khăn, vướng mắc phát sinh; điều này dẫn đến việc đánh giá có phần chủ quan, chưa toàn diện các mặt của vấn đề được nêu ra.  Đối với mỗi chính sách đặc thù được đề xuất, dự thảo hồ sơ chưa dự kiến các phương án đề xuất khắc phục các khó khăn, vướng mắc khi thực hiện theo quy định pháp luật hiện hành để xem xét lựa chọn giải pháp có tính tối ưu, hiệu quả (mà chỉ có 01 phương án như dự kiến đề xuất tại dự thảo).  Mặt khác, trong từng giải pháp, chính sách được nêu, chưa có dẫn chứng, thống kê số liệu cụ thể về thực trạng khó khăn vướng mắc, phương pháp đánh giá các phương án làm cơ sở đề xuất chính sách đặc thù như tại dự thảo, cụ thể:  - Đề xuất điều chỉnh quy định về mức vốn nhà nước tham gia dự án PPP cao hơn mức tối đa 50% tổng mức đầu tư dự án như quy định của Luật PPP, tại hồ sơ dự thảo chưa có dẫn chứng, thống kê số liệu cụ thể, đối với các dự án không thu hút được các nhà đầu tư/vướng mắc do quy định khống chế mức vốn nhà nước tham gia tối đa trong tổng mức đầu tư dự án...;  - Đề xuất cho phép thực hiện chỉ định thầu các gói thầu tư vấn lập dự án, tư vấn lập thiết kế kỹ thuật và dự toán, tư vấn giám sát thi công xây dựng, các gói thầu thực hiện công tác di dời công trình hạ tầng kỹ thuật để giải phóng mặt bằng..., tại hồ sơ dự thảo chưa dẫn chứng cụ thể để đánh giá được việc ảnh hưởng tiêu cực gây chậm trễ tiến độ thực hiện các dự án, chưa nêu phương pháp so sánh đánh giá tính hiệu quả giữa việc tiết kiệm thời gian trong chỉ định thầu như tại dự thảo nêu so với tính cạnh tranh về năng lực các đơn vị trúng thầu, tiết kiệm chi phí trong việc tổ chức đấu thầu theo Luật Đấu thầu quy định...;  - Đề xuất chính sách Chính phủ phát hành trái phiếu cho địa phương vay lại, tại hồ sơ dự thảo chưa đánh giá phương án cho phép các địa phương có dự án đường cao tốc (trong trường hợp được đề xuất, thẩm định tính hiệu quả, phù hợp theo quy định) được phép phát hành trái phiếu chính quyền địa phương (đã có quy định trong Luật Ngân sách Nhà nước, Luật Quản lý nợ công) thay vì việc đề xuất Chính phủ phát hành trái phiếu cho địa phương vay lại chưa có trong các quy định của pháp luật hiện hành... | UBND tỉnh Phú Thọ  *(văn bản số 4272/UBND-KTN ngày 22/9/2021)* | Tiếp thu ý kiến của UBND tỉnh Phú Thọ.  Bộ Giao thông vận tải nghiên cứu, bổ sung đánh giá tác động tại Báo cáo. Cụ thể:  - Cơ chế tỷ lệ vốn nhà nước: bổ sung các số liệu về nhu cầu và khả năng cân đối vốn đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông vận tải trong giai đoạn 2021 - 2025, một số kinh nghiệm thực tế trong thời gian qua và các thông tin liên quan.  - Cơ chế chỉ định thầu:  + Về thời gian: *Đối với các gói thầu tư vấn,* trường hợp đấu thầu rộng rãi thông thường phải thực hiện nhiều khâu (ít nhất 60 ngày, nhiều trường hợp phải kéo dài 3 - 4 tháng, thậm chí phải hủy thầu để đấu thầu lại), trong khi đó nếu chỉ định thầu chỉ mất khoảng 7 - 20 ngày và đảm bảo lựa chọn nhà thầu thành công; *đối với việc di dời hạ tầng kỹ thuật,* một số đơn vị chuyên ngành được giao trực tiếp quản lý không đủ điều kiện năng lực để thực hiện, dẫn đến quá trình lựa chọn đơn vị thực hiện kéo dài. Do vậy, khi áp dụng chỉ định thầu sẽ rút ngắn thời gian lựa chọn nhà thầu mỗi gói thầu từ 40 đến 50 ngày và sẽ rút ngắn được tổng thời gian lựa chọn nhà thầu các gói thầu là đường găng nêu trên của dự án từ 04 đến 05 tháng so với đấu thầu rộng rãi.  + Về chi phí: Việc áp dụng hình thức chỉ định thầu sẽ mang lại những lợi ích lớn về kinh tế- xã hội, đảm bảo tiến độ lập dự án đầu tư, tiến độ triển khai công tác giải phóng mặt bằng, tiến độ lập thiết kế kỹ thuật và tiến độ lựa chọn nhà đầu tư để đảm bảo mục tiêu hoàn thành dự án đưa vào sử dụng trong năm 2025; do đó sẽ mang lại hiệu quả tích cực cho kinh tế - xã hội.  + Về tính cạnh tranh năng lực: các dự án đường bộ cao tốc triển khai trong thời gian tới có cấp hạng kỹ thuật cao, đòi hỏi nhà thầu tư vấn phải đáp ứng yêu cầu cao về năng lực, kinh nghiệm (yêu cầu năng lực của tổ chức và yêu cầu về nhân sự thực hiện gói thầu) nên ít ảnh hưởng, tác động đến các nhà thầu tư vấn khác. Ngoài ra, trường hợp chỉ định thầu, chủ đầu tư đã đánh giá kỹ lưỡng để đảm bảo lựa chọn nhà thầu tư vấn có năng lực, kinh nghiệm và uy tín nên sẽ đảm bảo tiến độ, chất lượng thực hiện hợp đồng.  - Cơ chế Chính phủ phát hành trái phiếu cho địa phương vay lại: tiếp thu, làm rõ hơn về ưu, nhược điểm đối với các phương án huy động nguồn lực. | |
| 4 | Việc đầu tư xây dựng các tuyến đường bộ cao tốc thuộc nhiệm vụ chi của ngân sách Trung ương. Trường hợp phân cấp cho địa phương vay lại thì một số địa phương sẽ khó có khả năng bố trí nguồn trả nợ khi thực hiện dự án, do đó cần có thêm giải pháp và cơ chế hỗ trợ nguồn kinh phí cho các địa phương khó khăn để thực hiện. | UBND tỉnh Quảng Ngãi  *(văn bản số 2532/SGTVT-KHTC ngày 24/9/2021)* | Bộ Giao thông vận tải giải trình như sau:  Hiện nay, Điều 5 Luật PPP đã quy định về việc địa phương có thể là cơ quan có thẩm quyền các dự án do trung ương quản lý; đồng thời, khi dự án cao tốc hoàn thành góp phần thúc đẩy tình hình kinh tế - xã hội của địa phương, giúp tăng nguồn thu của địa phương (như huy động nguồn vốn từ việc quy hoạch phát triển quỹ đất dọc đường cao tốc để hình thành các khu đô thị, khu công nghiệp, khu du lịch, dịch vụ tạo nên giá trị gia tăng của đất, thuận lợi trong thu hút các doanh nghiệp, nhà đầu tư).  Do vậy, căn cứ quy định pháp luật, cơ sở thực tiễn và trên cơ sở đề xuất của các bộ, ngành, địa phương tại Hội nghị trực tuyến về Đề án xây dựng đường bộ cao tốc ngày 05/6/2021, dự thảo đề cương Nghị quyết xây dựng cơ chế Chính phủ phát hành trái phiếu cho địa phương vay lại, các địa phương hoàn trả lại ngân sách trung ương từ các nguồn thu hợp pháp. Căn cứ vào tình hình cụ thể của từng địa phương, từng dự án, các Bộ, ngành nghiên cứu, đánh cụ thể về các điều kiện cho vay lại, điều kiện thu hồi khoản vay sau khi được Quốc hội thông qua cơ chế này. | |
| 5 | Về cơ chế tỷ lệ vốn nhà nước: Quy định về tỷ lệ vốn nhà nước tại Điều 69 Luật PPP được xây dựng trên cơ sở cân nhắc, tính toán để vừa đảm bảo mục tiêu thu hút các nguồn lực xã hội, giảm gánh nặng về nguồn vốn nhà nước, đồng thời tăng tính chủ động, trách nhiệm của các nhà đầu tư tư nhân. Do đó, việc ban hành cơ chế đặc thù khác với quy định trên cần được xem xét kỹ lưỡng, quy định chặt chẽ để đảm bảo tốt nhất mục tiêu trên.  Để tránh trường hợp lạm dụng chính sách, tăng gánh nặng về vốn nhà nước, đề nghị bổ sung quy định hoặc giao cơ quan có thẩm quyền quy định cụ thể về điều kiện/những trường hợp được xem xét quyết định tỷ lệ vốn nhà nước vượt quá 50% tổng mức đầu tư của dự án.  Đề nghị nghiên cứu bổ sung quy định chuyển tiếp đối với dự án đã được quyết định chủ trương đầu tư trước ngày Nghị quyết này có hiệu lực mà thỏa mãn trường hợp được xem xét quyết định tỷ lệ vốn nhà nước vượt quá 50% tổng mức đầu tư của dự án theo quy định tại Điều 3 đề cương Nghị quyết. | UBND tỉnh Bắc Kạn  *(văn bản số 1359/SGTVT-VP ngày 27/9/2021)* | Tiếp thu ý kiến của UBND tỉnh Bắc Kạn.  Đối với nội dung này, Bộ Giao thông vận tải đã giải trình tại phần ý kiến của Bộ Kế hoạch và Đầu tư, nội dung về phạm vi điều chỉnh trong Đề cương dự thảo Nghị quyết.  Bộ Giao thông vận tải bổ sung danh mục dự án đầu tư giai đoạn 2021 - 2025 áp dụng cơ chế tại Nghị quyết. Để đảm bảo hiệu quả thu hút vốn từ các nhà đầu tư, tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án sẽ được tính toán, cân nhắc trên cơ sở tính khả thi của từng dự án, đồng thời đảm bảo nguyên tắc quản lý đầu tư (Bộ GTVT đã nêu nguyên tắc này tại phần mục tiêu của chính sách tại dự thảo Tờ trình).  Bộ Giao thông vận tải giải trình như sau:  Cơ chế tỷ lệ vốn nhà nước được xây dựng trên cơ sở nghiên cứu, rà soát các dự án trong danh mục đầu tư, các dự án trong Quy hoạch mạng lưới giao thông đường bộ giai đoạn 2021 - 2030 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt. Đối với các dự án đã quyết định chủ trương đầu tư trước ngày Nghị quyết có hiệu lực, việc phê duyệt chủ trương đầu tư dự án đã căn cứ trên các phân tích về tính hiệu quả, khả thi của từng dự án và theo quy định pháp luật hiện hành. Các dự án có tỷ lệ vốn nhà nước tham gia lớn hơn 50% tổng mức dự án cơ bản đều trình Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư, theo đó có thể kiến nghị Quốc hội quyết định cơ chế đặc thù trong Nghị quyết quyết định chủ trương đầu tư dự án. | |
| 6 | Đề nghị bổ sung số liệu thực tế đối với các dự án đang triển khai làm cơ sở đánh giá đề xuất để đảm bảo tính khả thi khi thực hiện và xem xét đề xuất bổ sung mức trần tối đa vốn nhà nước tham gia dự án PPP. | UBND thành phố Hà Nội  *(văn bản số 3454/UBND-NT ngày 11/10/2021)* | Tiếp thu ý kiến của UBND thành phố Hà Nội.  Bộ Giao thông vận tải bổ sung các số liệu tại Báo cáo đánh giá tác động chính sách. | |
| 7 | Về nội dung báo cáo đánh giá tác động của từng chính sách trong Đề nghị xây dựng Nghị quyết, đề nghị rà soát, thể hiện rõ vấn đề cần được giải quyết; mục tiêu ban hành chính sách; các giải pháp để thực hiện chính sách; các tác động tích cực, tiêu cực của chính sách; chi phí, lợi ích của các giải pháp; so sánh chi phí, lợi ích của các giải pháp; lựa chọn giải pháp của cơ quan, tổ chức và lý do của việc lựa chọn; đánh giá tác động của thủ tục hành chính, đánh giá tác động về giới *(nếu có).* Các chính sách trong đề nghị xây dựng Nghị quyết cần đưa ra ít nhất 03 giải pháp, trong đó, 01 giải pháp giữ nguyên quy định hiện hành và 02 giải pháp đề xuất sửa đổi, bổ sung khác nhau để có cơ sở đánh giá, so sánh chi phí, lợi ích của các giải pháp; bảo đảm có tính thuyết phục hơn trong việc lựa chọn phương án. | Bộ Tư pháp  *(văn bản số 3602/BTP-PLDSKT ngày 12/10/2021)* | Tiếp thu ý kiến của Bộ Tư pháp.  Bộ Giao thông vận tải bổ sung, làm rõ các nội dung Báo cáo đánh giá tác động chính sách. | |
| **II** | **ĐỀ CƯƠNG DỰ THẢO NGHỊ QUYẾT** | | |
| ***1*** | ***Phạm vi điều chỉnh, đối tượng áp dụng*** | | |
| 1 | *- Phạm vi điều chỉnh:*   1. Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030 không phân chia theo từng giai đoạn 2021 - 2025 và 2026 - 2030, đồng thời cũng không xác định phương thức đầu tư đối với từng dự án. Do đó, đề nghị Bộ Giao thông vận tải xác định các dự án đường bộ cao tốc giai đoạn 2021 - 2025 với phương thức đầu tư cụ thể để có cơ sở trình Chính phủ báo cáo Quốc hội ban hành Nghị quyết; trong đó, đề nghị lưu ý chỉ chọn lựa dự án có lưu lượng giao thông tốt, phương án tài chính khả thi để nghiên cứu, triển khai theo phương thức PPP. 2. Ngoài ra, để đảm bảo tính khả thi của Nghị quyết trong việc huy động tối đa nguồn lực của xã hội, đề nghị báo cáo quá trình rà soát các quy định hiện hành (bao gồm cả Luật Thủ đô, các cơ chế đặc thù đã được giao cho các địa phương như thành phố Hà Nội, Hồ Chí Minh, Đã Nẵng,…) để làm rõ lý do chỉ đề xuất Quốc hội ban hành cơ chế, chính sách đặc thù khác với 04 Luật. 3. Đồng thời, đề nghị Bộ Giao thông vận tải nghiên cứu xây dựng và cập nhật danh sách các đối tác tiềm năng, đánh giá mức độ quan tâm của khu vực tư nhân về khả năng tham gia dự án đường bộ cao tốc, khả năng huy động vốn trên thị trường… đảm bảo đủ cơ sở thực tiễn cho việc đề xuất các cơ chế, chính sách đặc thù.  * *Đối tượng điều chỉnh:*   Dự thảo Tờ trình nêu quan điểm xây dựng Nghị quyết là: “quy định một số cơ chế, chính sách đặc thù để phát triển đường bộ cao tốc thuộc thẩm quyền quy định của Quốc hội mà khác với quy định của pháp luật hiện hành áp dụng riêng cho đối tượng duy nhất là các dự án đường bộ cao tốc trong giai đoạn 2021 - 2025” và “Nghị quyết áp dụng đối với các tổ chức, cá nhân liên quan đến đầu tư dự án đường bộ cao tốc giai đoạn 2021 - 2025 thuộc Quy hoạch mạng lưới đường bộ”. Tuy nhiên, dự thảo Nghị quyết chưa quy định các nội dung chi tiết tương ứng với đối tượng được áp dụng được nêu tại dự thảo Tờ trình. Do đó, đề nghị nghiên cứu, làm rõ những nội dung nêu trên để thống nhất về đối tượng áp dụng. | Bộ Kế hoạch và Đầu tư  *(văn bản số 6544/BKHĐT-QLĐT ngày 28/9/2021)* | *- Phạm vi điều chỉnh:*  (i) Tiếp thu ý kiến của Bộ Kế hoạch và Đầu tư. Bộ Giao thông vận tải bổ sung danh mục dự án đầu tư giai đoạn 2021 - 2025 áp dụng cơ chế tại Nghị quyết.  (ii) Đối với việc rà soát các quy định hiện hành, Bộ Giao thông vận tải đã xây dựng Báo cáo đánh giá thực trạng quan hệ xã hội liên quan đến đề nghị xây dựng Nghị quyết, trong đó phân tích các quy định hiện hành và các khó khăn, vướng mắc trong quá trình thực hiện. Các cơ chế chính sách đề xuất tại Nghị quyết đã được bàn bạc, cân nhắc kỹ lưỡng, được xây dựng trên cơ sở các cơ chế chính sách tại Đề án “Thực hiện xây dựng đường bộ cao tốc giai đoạn 2021 - 2025 và định hướng đến năm 2030” đã được Chính phủ đồng ý nội dung tại Nghị quyết Chính phủ số 58/NQ-CP ngày 08/6/2021 về phiên họp Chính phủ thường kỳ tháng 5 năm 2021.  Bên cạnh đó, Bộ Giao thông vận tải đã có các văn bản số số 8522/BGTVT-PC ngày 17/8/2021 về việc rà soát khó khăn vướng mắc theo Nghị quyết 66/NQ-CP, văn bản số 8517/BGTVT-ĐTCT ngày 17/8/2021 báo cáo Thủ tướng Chính phủ về một số cơ chế chính sách liên quan đến triển khai xây dựng các tuyến đường bộ cao tốc. Theo đó, đối với các khó khăn, vướng mắc tại các văn bản dưới luật (Nghị định, Thông tư), Bộ Giao thông vận tải sẽ tiếp tục rà soát, kiến nghị trong quá trình sửa đổi các văn bản này.  Đối với việc rà soát, đánh giá các cơ chế đặc thù đã được giao cho các địa phương như thành phố Hà Nội, Hồ Chí Minh,.., Bộ Giao thông vận tải đã có văn bản xin ý kiến các địa phương có dự án cao tốc đi qua và sẽ cập nhật, tiếp thu ý kiến.  (iii) Bộ Giao thông vận tải giải trình như sau:  + Về việc cập nhật danh sách các đối tác tiềm năng, đánh giá mức độ quan tâm của khu vực tư nhân về khả năng tham gia dự án đường bộ cao tốc: hiện nay, đã có một số nhà đầu tư quan tâm đến các dự án (doanh nghiệp Vingroup quan tâm tới dự án Vành đai 4 Hà Nội, doanh nghiệp SCIC quan tâm đến các dự án kết cấu hạ tầng khu vực Đông Nam Bộ, doanh nghiệp Đèo Cả quan tâm các dự án khu vực Tây Nguyên,..). Theo quy định tại Điều 25 Nghị định 35/2021/NĐ-CP quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành Luật PPP, việc khảo sát sự quan tâm của nhà đầu tư với dự án PPP được thực hiện trong thời gian lập báo cáo nghiên cứu khả thi dự án PPP. Do vậy, tùy vào tiến độ triển khai các dự án cụ thể, Bộ Giao thông vận tải sẽ tiến hành khảo sát sự quan tâm của nhà dầu tư và sẽ có báo cáo đánh giá đầy đủ.  + Về khả năng huy động vốn vay trên thị trường: Bộ GTVT nhận định, việc huy động vốn vay là khó khăn, phụ thuộc vào thị trường và năng lực của các tổ chức tín dụng (*theo báo cáo của Ngân hàng Nhà nước Việt Nam (văn bản số 110/NHNN-TD ngày 17 tháng 02 năm 2020), việc cấp tín dụng đối với các dự án PPP trong thời gian sắp tới là rất khó khăn*). Do vậy, thời gian tới, song song với việc sửa đổi các quy định pháp luật, cần có các giải pháp để huy động nguồn vốn vay thực hiện các dự án quan trọng (như việc hình thành gói tín dụng ưu đãi, phát hành trái phiếu doanh nghiệp PPP,...).  *- Đối tượng điều chỉnh:*  Tiếp thu ý kiến của Bộ Kế hoạch và Đầu tư.  Bộ Giao thông vận tải bổ sung danh mục dự án đầu tư giai đoạn 2021 - 2025 áp dụng cơ chế tại Nghị quyết. | |
| 2 | Đề nghị bổ sung, ghi rõ danh mục dự án dự kiến ưu tiên đầu tư trong giai đoạn 2021-2025 của Nghị quyết. | UBND tỉnh Lạng Sơn  *(văn bản số 1350/UBND-KT ngày 23/9/2021)* | Tiếp thu ý kiến của UBND tỉnh Lạng Sơn.  Bộ Giao thông vận tải bổ sung danh mục dự án đầu tư giai đoạn 2021 - 2025 áp dụng cơ chế tại Nghị quyết. | |
| 3 | Đề nghị cân nhắc điều chỉnh như sau: *“…các dự án đường bộ cao tốc giai đoạn 2021 - 2025 thuộc Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030 ~~được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021~~”* để dự phòng trường hợp Quy hoạch mạng lưới đường bộ được điều chỉnh. | Bộ Ngoại giao  *(văn bản số 3850/BNG-THKT ngày 22/9/2021)* | Tiếp thu ý kiến của Bộ Ngoại giao. | |
| 4 | Để làm rõ, xác định dự án thuộc đối tượng điều chỉnh của Nghị quyết, có thể đưa ra các mốc giai đoạn theo quy trình triển khai dự án như: Dự án đang và sẽ hoàn thành lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi trong giai đoạn 2021 – 2025 thì thuộc đối tượng áp dụng của Nghị quyết. | UBND tỉnh Lâm Đồng  *(văn bản số 1536/SGTVT-KH ngày 24/9/2021)* | Tiếp thu ý kiến của UBND tỉnh Lâm Đồng.  Bộ Giao thông vận tải bổ sung danh mục dự án đầu tư giai đoạn 2021 - 2025 áp dụng cơ chế tại Nghị quyết. | |
| 5 | Đề nghị làm rõ phạm vi điều chỉnh, sắp xếp thứ tự ưu tiên thực hiện dự án, sắp xếp giai đoạn đầu tư (chuẩn bị đầu tư, giai đoạn đầu tư xây dựng) áp dụng cho các dự án đường bộ cao tốc giai đoạn 2021 - 2025. | UBND thành phố Hà Nội  *(văn bản số 3454/UBND-NT ngày 11/10/2021)* | Tiếp thu ý kiến của UBND thành phố Hà Nội.  Bộ Giao thông vận tải bổ sung danh mục dự án đầu tư giai đoạn 2021 - 2025 áp dụng cơ chế tại Nghị quyết. | |
| ***2*** | ***Về tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án đầu tư theo phương thức đối tác công tư*** | | |
| 1 | Bộ Kế hoạch và Đầu tư thấy rằng, một trong những mục tiêu quan trọng của phương thức PPP là nhằm huy động nguồn vốn của khu vực tư nhân cho đầu tư phát triển công trình kết cấu hạ tầng, cung cấp dịch vụ công và nguồn vốn tham gia của Nhà nước trong dự án PPP chỉ nhằm góp phần hỗ trợ, bảo đảm sự thành công của dự án. Vì vậy, dự án PPP có phần vốn Nhà nước tham gia càng thấp thì càng có khả năng bảo đảm tính khả thi, hiểu quả sử dụng vốn của Nhà nước. Khi thông qua Luật PPP, Quốc hội đã cân nhắc kỹ lưỡng vấn đề này và quyết định mức trần vốn Nhà nước tham gia thực hiện dự án không vượt quá 50% tổng mức đầu tư của dự án. Việc quyết định mức vốn trên 50% và không hạn chế mức trần có thể làm mất đi bản chất đối tác công tư, dẫn dến suy giảm mục tiêu, hiệu quả đầu tư của dự án.  Ngoài ra, đối với dự án ở vùng khó khăn, có tác động đến chuyển dịch cơ cấu vùng, bảo đảm an sinh xã hội, xóa đói giảm nghèo có thể ưu tiên bố trí vốn đầu tư công để thực hiện.  Do vậy, trường hợp Quốc hội chấp thuận cơ chế điều chỉnh mức trần 50%, đề nghị Bộ Giao thông vận tải nghiên cứu, tham mưu Chính phủ báo cáo Quốc hội quy định một mức trần cụ thể kèm theo danh mục dự án được áp dụng mức trần tại Nghị quyết, tránh áp dụng tràn lan, không bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ của Luật PPP. | Bộ Kế hoạch và Đầu tư  *(văn bản số 6544/BKHĐT-QLĐT ngày 28/9/2021)* | Bộ Giao thông vận tải giải trình như sau:  Về nguyên tắc, Bộ Giao thông vận tải thống nhất với ý kiến của Bộ Kế hoạch và Đầu tư, theo đó, dự án có tính khả thi cao thì phần hỗ trợ của nhà nước thấp. Tuy nhiên, đối với các dự án có lưu lượng vận tải lớn, nhu cầu cấp bách thời gian qua đã được đầu tư. Một số dự án đang chuẩn bị đầu tư để triển khai giai đoạn tới nhằm tạo động lực phát triển kinh tế - xã hội cho một số vùng, miền khó khăn, các dự án có nhu cầu vận tải giai đoạn đầu chưa cao nên cần có sự tham gia vốn nhà nước nhiều hơn để đảm bảo tính khả thi khi kêu gọi đầu tư theo phương thức PPP.  Đối với mức trần tỷ lệ vốn nhà nước, Bộ Giao thông vận tải thống nhất với quy định tại Luật PPP mang tính nguyên tắc chung, áp dụng đối với tất cả các lĩnh vực. Tuy nhiên, tại giai đoạn hiện nay và trong ngành giao thông vận tải, đặc biệt là các dự án đường bộ cao tốc, đối với một số dự án có nhu cầu vận tải thấp hoặc suất đầu tư cao, nếu áp dụng đúng quy định “*tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án cho mục đích hỗ trợ xây dựng công trình, hệ thống cơ sở hạ tầng thuộc dự án PPP và chi trả kinh phí bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ, tái định cư; hỗ trợ xây dựng công trình tạm không quá 50% tổng mức đầu tư của dự án*” (khoản 2 Điều 69 Luật PPP) sẽ khó bảo đảm hiệu quả tài chính và không thể hấp dẫn các nhà đầu tư, các tổ chức tín dụng để triển khai theo phương thức PPP, đặc biệt một số dự án chỉ tính riêng chi phí giải phóng mặt bằng, tái định cư đã vượt quá 50% tổng mức đầu tư của dự án, một số dự án có thời gian thu hồi vốn của một số dự án lên đến 65 - 85 năm (như dự án Châu Đốc - Cần Thơ - Hậu Giang,…). Trường hợp lựa chọn nhà đầu tư thực hiện dự án PPP không thành công có thể dẫn đến phải chuyển đổi hình thức đầu tư, kéo dài thời gian thực hiện dự án, ảnh hưởng đến tiến độ giải ngân và sự phát triển kinh tế nói chung. *(nội dung này đã được trình bày tại phần hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị quyết)*  Theo kế hoạch phân bổ vốn tại Nghị quyết số 29/2021/QH15 ngày 28/7/2021 của Quốc hội về kế hoạch đầu tư công trung hạn 2021 - 2025, Bộ Giao thông vận tải được bố trí khoảng 304.104 tỷ đồng, tương ứng với khoảng 66% nhu cầu tổng vốn từ nguồn ngân sách để đầu tư hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông giai đoạn 2021 - 2025 (khoảng 462.000 tỷ đồng). Trường hợp có thể ưu tiên bố trí vốn đầu tư công để thực hiện các dự án đường bộ cao tốc, Bộ Giao thông vận tải thống nhất không đề xuất cơ chế tỷ lệ vốn nhà nước này.  Tiếp thu ý kiến của Bộ Kế hoạch và Đầu tư.  Đối với mức tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án, để đảm bảo hiệu quả thu hút vốn từ các nhà đầu tư, tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án sẽ được tính toán, cân nhắc trên cơ sở tính khả thi của từng dự án, đồng thời đảm bảo nguyên tắc quản lý đầu tư. Đồng thời, Bộ Giao thông vận tải bổ sung danh mục dự án đầu tư giai đoạn 2021 - 2025 áp dụng cơ chế tại Nghị quyết. | |
| 2 | Đề nghị cơ quan soạn thảo nghiên cứu, xem xét đề xuất mức tối đa tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án để tránh trường hợp cấp có thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư dự án quyết định vốn nhà nước tham gia dự án PPP quá cao, không phát huy hiệu quả thu hút vốn từ các nhà đầu tư. | UBND tỉnh Vĩnh Phúc  *(văn bản số 8341/UBND-CN1 ngày 23/9/2021);*  UBND tỉnh Đồng Nai  *(văn bản số 11810/UBND-KTN ngày 28/9/2021)* | Bộ Giao thông vận tải giải trình như sau:  Đối với mức tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án, để đảm bảo hiệu quả thu hút vốn từ các nhà đầu tư, tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án sẽ được tính toán, cân nhắc trên cơ sở tính khả thi của từng dự án, đồng thời đảm bảo nguyên tắc quản lý đầu tư. *(Bộ GTVT đã nêu nguyên tắc này tại phần mục tiêu của chính sách tại dự thảo Tờ trình)*. Trường hợp qua kết quả phân tích, tính toán, dự án không phát huy hiệu quả khi đầu tư theo phương thức PPP sẽ được cấp có thẩm quyền xem xét, quyết định hình thức đầu tư phù hợp. | |
| 3 | Đề nghị phân định theo từng nhóm dự án (có tiêu chí đánh giá cụ thể như tính chất dự án, quy mô, tổng mức đầu tư dự án…) gắn với từng mức tỷ lệ vốn nhà nước tham gia; cơ quan có thẩm quyền quyết định đối với từng mức tỷ lệ vốn nhà nước tham gia và từng nhóm dự án nêu trên; trình tự, thủ tục hành chính (nếu có)… Trên cơ sở các lý do đề xuất chính sách này, đề nghị Bộ Giao thông vận tải nghiên cứu các chính sách thay thế bảo đảm tính khả thi hơn. | Bộ Nội vụ  *(văn bản số 4789/BNV-TCBC ngày 25/9/2021)* | Bộ Giao thông vận tải giải trình như sau:  Hiện nay, Luật PPP đã có các quy định về nhóm dự án (quy mô, tổng mức đầu tư của dự án,...), thẩm quyền quyết định tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án. Nội dung của cơ chế này chỉ đề xuất về tỷ lệ tham gia khác so với luật hiện hành, các vấn đề khác thực hiện theo quy định pháp luật.  Đối với thủ tục hành chính, cơ chế này không phát sinh thủ tục hành chính so với quy định pháp luật hiện hành. | |
| 4 | Đề nghị bổ sung nội dung Điều 3 dự thảo Đề cương Nghị Quyết: Về tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án đầu tư theo phương thức đối tác công tư (PPP):  - Theo quy định tại khoản 2 Điều 69 Luật PPP: “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”.  - Qua kết quả rà soát, tổng kết tình hình thực hiện các dự án BOT, BTO, BT trong lĩnh vực giao thông vận tải hầu hết có kinh phí đầu tư lớn, việc khống chế mức vốn nhà nước tham gia dự án không vượt quá 50% tổng mức đầu tư sẽ khó kêu gọi đầu tư vì phần vốn nhà nước tham gia vào dự án chủ yếu cho công tác bồi thường, giải phóng mặt bằng.  Do đó, để đảm bảo tính khả thi đối với một số dự án đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc, kiến nghị rà soát, ban hành cơ chế đặc thù thí điểm khác với quy định tại Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư, áp dụng đối với các dự án đường bộ cao tốc về việc nâng tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP vượt quá 50% tổng mức đầu tư của dự án. | UBND tỉnh Đồng Tháp  *(văn bản số 369/UBND-ĐTXD ngày 22/9/2021)* | Bộ Giao thông vận tải giải trình như sau:  Nội dung rà soát, tình hình thực hiện các dự án đã được xây dựng, trình bày tại Báo cáo thực trạng quan hệ xã hội liên quan đến đề nghị xây dựng Nghị quyết, Báo cáo đánh giá tác động xã hội, dự thảo Tờ trình, đồng thời đã tương ứng với nội dung góp ý của UBND tỉnh Đồng Tháp. Tại đề cương dự thảo Nghị quyết, Bộ Giao thông vận tải xây dựng các cơ chế đặc thù, không bổ sung phân tích, đánh giá. | |
| 5 | Tùy theo điều kiện cụ thể của từng địa phương, từng dự án Chính phủ quyết định mức vốn tham gia của nhà nước đối với dự án PPP, đảm bảo tuân thủ nguyên tắc tổng số vốn nhà nước không vượt quá 50% tổng mức đầu tư cho toàn bộ các dự án đường bộ cao tốc trong giai đoạn 2021 – 2030. Trường hợp tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP vượt quá 50% tổng mức đầu tư của dự án đề nghị tính toán, phân tích, đánh giá cụ thể trên cơ sở tính khả thi của từng dự án, dự án thành phần, phù hợp với khả năng cân đối vốn nhà nước tham gia vào dự án PPP trong giai đoạn 2021-2025. | UBND tỉnh Bình Định *(văn bản số 1518/SGTVT-KHTC ngày 29/9/2021)* | Bộ Giao thông vận tải giải trình như sau:  Hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị quyết có phạm vi áp dụng đối với các dự án đầu tư giai đoạn 2021 - 2025; bên cạnh đó, hiện nay Quốc hội đã ban hành Nghị quyết số 29/2021/QH15 ngày 28/7/2021 về Kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn 2021 - 2025. Do vậy, việc xác định số vốn nhà nước tham gia dự án căn cứ trên tổng mức đầu tư cho toàn bộ các dự án đường bộ cao tốc trong giai đoạn 2021 – 2030 là chưa phù hợp.  Đối với mức tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án, để đảm bảo hiệu quả thu hút vốn từ các nhà đầu tư, tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án sẽ được tính toán, cân nhắc trên cơ sở tính khả thi của từng dự án, đồng thời đảm bảo nguyên tắc quản lý đầu tư PPP. | |
| 6 | Đề nghị Bộ Giao thông vận tải quy định cụ thể tỷ lệ mức vượt vốn nhà nước tham gia dự án PPP trên tổng mức đầu tư của dự án. | UBND tỉnh Sóc Trăng  *(văn bản số 1724/SGTVT-QLKCHTGT ngày 30/9/2021)* | Bộ Giao thông vận tải giải trình như sau:  Đối với mức tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án, để đảm bảo hiệu quả thu hút vốn từ các nhà đầu tư, tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án sẽ được tính toán, cân nhắc trên cơ sở tính khả thi của từng dự án, đồng thời đảm bảo nguyên tắc quản lý đầu tư PPP. | |
| 7 | Nếu nâng tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án thì phần vốn nhà đầu tư thực tế phải huy động là rất thấp. Bộ Tư pháp cho rằng, việc nâng mức vốn nhà nước trong các dự án PPP phải được xem xét cẩn trọng, đảm bảo hiệu quả sử dụng nguồn lực của ngân sách và phù hợp với nguyên tắc “phần vốn nhà nước hỗ trợ dự án PPP là vốn mồi”. Đối với các dự án yêu cầu mức hỗ trợ của nhà nước cao có thể xem xét phương án đầu tư công và nhà nước sẽ thu phí để thu hồi vốn đầu tư công (tương tự như một số dự án thành phần cao tốc Bắc Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020. | Bộ Tư pháp  *(văn bản số 3602/BTP-PLDSKT ngày 12/10/2021)* | Tiếp thu ý kiến của Bộ Tư pháp.  Bộ Giao thông vận tải bổ sung phân tích đối với phương án đầu tư công, nhà nước thu phí để thu hồi vốn tại Báo cáo đánh giá tác động chính sách. | |
| ***3*** | ***Về cơ chế Chính phủ phát hành trái phiếu cho địa phương vay lại*** | | |
| 1 | Để phù hợp với tình hình kinh tế - xã hội của địa phương, đề nghị Bộ Giao thông vận tải bổ sung một số nội dung sau vào Đề cương Nghị quyết:  Đề nghị xem xét đối với các địa phương có nguồn thu ngân sách khó khăn được nhận bổ sung từ Ngân sách Trung ương từ 50% trở lên, khả năng tích lũy nguồn vốn trả nợ rất thấp, nên đầu tư từ nguồn vốn Ngân sách Trung ương | UBND tỉnh Phú Yên  (*văn bản số 4402/UBND-ĐTXD ngày 22/9/2021*) | Tiếp thu ý kiến của UBND tỉnh Phú Yên.  Đối với Điều 4 của dự thảo Đề cương Nghị quyết (về cơ chế phát hành trái phiếu Chính phủ cho địa phương vay lại), căn cứ vào ngân sách nhà nước, tình hình cụ thể của từng địa phương, từng dự án, các Bộ, ngành nghiên cứu, đánh cụ thể về các điều kiện cho vay lại, điều kiện thu hồi khoản vay sau khi được Quốc hội thông qua cơ chế này. | |
| 2 | Đề nghị cơ quan soạn thảo làm rõ hơn nội dung sau: Các địa phương sử dụng nguồn vốn do Chính phủ phát hành trái phiếu cho địa phương vay lại có phải áp dụng “giới hạn mức dư nợ vay ngân sách địa phương trên tổng số thu ngân sách được hưởng theo phân cấp quy định tại khoản 6 Điều 7 Luật Ngân sách Nhà nước” hay không? | UBND tỉnh Gia Lai  *(văn bản số 2132/SGTVT-QLCLCTGT ngày 22/9/2021)* | Tiếp thu ý kiến của UBND tỉnh Gia Lai.  Bộ Giao thông vận tải làm rõ như sau: việc vay Chính phủ của địa phương được tổng hợp chung vào tổng mức vay của ngân sách nhà nước hằng năm theo đúng quy định pháp luật. Tuy nhiên, cho phép mức dư nợ vay của địa phương lớn hơn quy định tại điểm a, b, c khoản 6 Điều 7 Luật Ngân sách nhà nước theo thực tế số vốn Chính phủ phát hành trái phiếu cho địa phương vay lại. | |
| 3 | Chính sách phát hành trái phiếu Chính phủ là giải pháp quan trọng nhằm huy động nguồn lực đầu tư xây dựng các tuyến cao tốc; tuy vậy, việc cho địa phương vay lại và tính vào bội chi của ngân sách địa phương sẽ gây ra khó khăn, áp lực trong cân đối ngân sách đối với các địa phương còn hưởng bổ sung từ ngân sách trung ương (như Hà Tĩnh). Vì vậy, đề nghị Bộ Giao thông vận tải nghiên cứu, xem xét bổ sung vào chính sách trên nội dung hỗ trợ toàn bộ hoặc một phần nguồn vốn huy động được thông qua phát hành trái phiếu Chính phủ đối với các địa phương còn khó khăn trong cân đối ngân sách để phát triển đường bộ cao tốc giai đoạn 2021 - 2025; đặc biệt là công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, giải phóng mặt bằng. | UBND tỉnh Hà Tĩnh  *(văn bản số 6258/UBND-GT ngày 23/9/2021)* | Bộ Giao thông vận tải giải trình như sau:  Đối với đề xuất của UBND tỉnh Hà Tĩnh, UBND tỉnh An Giang về nội dung hỗ trợ giữa ngân sách trung ương - ngân sách địa phương, hiện nay khoản 3 Điều 40 Luật Ngân sách nhà nước đã có cơ chế tương tự: *số bổ sung có mục tiêu từ ngân sách cấp trên cho ngân sách cấp dưới được xác định theo (...) khả năng ngân sách cấp trên và khả năng cân đối ngân sách của từng địa phương cấp dưới, để hỗ trợ ngân sách cấp dưới trong trường hợp sau: Hỗ trợ thực hiện một số chương trình, dự án lớn, đặc biệt quan trọng có tác động lớn đến phát triển kinh tế - xã hội của địa phương. Mức hỗ trợ được xác định cụ thể cho từng chương trình, dự án. Tổng mức hỗ trợ vốn đầu tư phát triển hằng năm của ngân sách trung ương cho ngân sách địa phương quy định tại điểm này tối đa không vượt quá 30% tổng chi đầu tư xây dựng cơ bản của ngân sách trung ương.*  Do vậy, trường hợp có nhu cầu nhận hỗ trợ của ngân sách cấp trên để thực hiện dự án, các cơ quan, đơn vị căn cứ pháp luật về ngân sách nhà nước và kiến nghị phù hợp. | |
| 4 | Đề nghị Bộ Giao thông vận tải nghiên cứu, bổ sung thêm, trường hợp dự án được phân cấp, phân quyền, cho địa phương triển khai đầu tư, tùy theo dự án cụ thể, đối với một số địa phương còn khó khăn (trong đó có tỉnh An Giang), Chính phủ hỗ trợ cho địa phương 100% vốn nhà nước tham gia dự án PPP (kể cả chi phí giải phóng mặt bằng, tái định cư); trường hợp nguồn vốn đầu tư công trung ương chưa cân đối được, Chính phủ phát hành trái phiếu để hỗ trợ cho địa phương thực hiện dự án. | UBND tỉnh An Giang  *(văn bản số 1039/UBND-KTN ngày 22/9/2021)* |
| 5 | Đề nghị xem xét, điều chỉnh nội dung này:*“Chính phủ được phát hành trái phiếu cho địa phương vay lại và tính vào bội chi ngân sách địa phương; đồng thời cho phép các địa phương sử dụng nguồn vốn này được áp dụng mức dư nợ vay theo thực tế số vốn Chính phủ phát hành trái phiếu cho địa phương vay lại* ***và không tính số dư nợ của nguồn vốn vào giới hạn mức dư nợ vay ngân sách địa phương quy định tại khoản 5 Điều 7 Luật Ngân sách nhà nước****”.* | UBND tỉnh Yên Bái  *(văn bản số 1496/SGTVT-KHTC ngày 23/9/2021)* | Bộ Giao thông vận tải giải trình như sau:  Để đảm phù hợp với các nguyên tắc về ngân sách nhà nước (các khoản vay của địa phương phải dược lập dự toán và tính vào dư nợ), số dư nợ của ngân sách địa phương được phản ánh đầy đủ tại các hồ sơ, tài liệu và tính vào dư nợ địa phương.  Trường hợp địa phương vay lại từ trái phiếu chính phủ để thực hiện dự án có thể vượt quá mức dư nợ quy định tại khoản 5 Điều 7 Luật Ngân sách nhà nước, tại dự thảo Hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị quyết, Bộ Giao thông vận tải đã xây dựng cơ chế kiến nghị cho phép mức dư nợ được vượt quá quy định tại khoản 5 Điều 7 Luật này. | |
| 6 | Chức năng quản lý nhà nước về ngân sách, chứng khoán hiện nay Chính phủ đang giao cho Bộ Tài chính (tại Nghị định số 87/2017/NĐ-CP ngày 26/7/2017 của Chính phủ quy định nức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Tài chính). Do đó, đề nghị tổng hợp ý kiến của Bộ Tài chính để hoàn thiện cho phù hợp. | Bộ Nội vụ  *(văn bản số 4789/BNV-TCBC ngày 25/9/2021)* | Tiếp thu ý kiến của Bộ Nội vụ.  Bộ Giao thông vận tải sẽ cập nhật phù hợp sau khi có ý kiến của Bộ Tài chính. | |
| 7 | Đề nghị nghiên cứu bổ sung nội dung quy định hạn mức vốn địa phương được vay lại vốn trái phiếu Chính phủ để đảm bảo an toàn nợ công và phù hợp với khả năng trả nợ vay của ngân sách địa phương.  Đồng thời, đề nghị quy định rõ trách nhiệm của địa phương tham gia các dự án cao tốc liên vùng, đi qua nhiều tỉnh/thành phố để tạo sự thống nhất và trách nhiệm trong thực hiện dự án cao tốc. | UBND tỉnh Cần Thơ  *(văn bản số 4440/UBND-KT ngày 04/10/2021)* | Bộ Giao thông vận tải giải trình như sau:  Đối với hạn mức vốn địa phương vay lại Chính phủ, căn cứ vào ngân sách nhà nước, tình hình cụ thể của từng địa phương, từng dự án, các Bộ, ngành nghiên cứu, đánh cụ thể về các điều kiện cho vay lại, điều kiện thu hồi khoản vay sau khi được Quốc hội thông qua cơ chế này.  Đối với trách nhiệm của địa phương tham gia dự án cao tốc, hiện nay Luật PPP, Luật Tổ chức chính quyền địa phương, Luật Đầu tư công,... đã quy định. Bên cạnh đó, Bộ Giao thông vận tải sẽ phối hợp cùng các bộ, ngành, địa phương nghiên cứu, tham mưu trong việc thực hiện dự án căn cứ vào tình hình cụ thể của từng dự án. | |
| 8 | Đề nghị rà soát chính sách này để đảm bảo trường hợp, Chính phủ phát hành trái phiếu cho địa phương vay lại thì phần vốn vay lại sẽ phải tính vào mức dư nợ vay của ngân sách địa phương theo quy định tại Luật Ngân sách nhà nước, Luật Quản lý nợ công; mức vay nợ hằng năm của địa phương được tổng hợp chung vào tổng mức vay của ngân sách nhà nước hằng năm để báo cáo Quốc hội phê duyệt. | Bộ Tư pháp  *(văn bản số 3602/BTP-PLDSKT ngày 12/10/2021)* | Tiếp thu ý kiến của Bộ Tư pháp.  Hiện nay, do chưa có quy định pháp luật về việc bội chi ngân sách cấp này (địa phương) được bù đắp bằng phương thức vay lại từ nguồn phát hành trái phiếu của cấp khác (Chính phủ) nên chưa có hướng dẫn đối với việc ghi nợ, tính mức dư nợ đối với cơ chế này.  Trường hợp được Quốc hội thông qua cơ chế, Bộ Giao thông vận tải sẽ phối hợp với Bộ Tài chính, các bộ, ngành, địa phương nghiên cứu, báo cáo cấp có thẩm quyền xây dựng phương án triển khai, trong đó đánh giá cụ thể về các điều kiện cho vay lại, điều kiện thu hồi khoản vay, phương thức ghi nợ,... | |
| ***4*** | ***Về cơ chế chỉ định thầu các gói thầu Tư vấn lập dự án, Tư vấn lập thiết kế kỹ thuật, dự toán, Tư vấn giám sát thi công xây dựng, các gói thầu thực hiện công tác di dời công trình hạ tầng kỹ thuật để giải phóng mặt bằng*** | | |
| 1 | Bộ Kế hoạch và Đầu tư thấy rằng việc nghiên cứu, đề xuất các giải pháp rút ngắn tiến độ thực hiện công tác đền bù giải phóng mặt bằng, tiến độ thực hiện các công việc tư vấn sẽ góp phần đẩy nhanh tiến độ thực hiện các dự án xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ nói chung và dự án đường bộ cao tốc nói riêng. Tuy nhiên, việc áp dụng hình thức chỉ định thầu sẽ làm giảm tính cạnh tranh so với đấu thầu rộng rãi, không khuyến khích thị trường tư vấn trong nước phát triển và có thể dẫn đến cơ chế xin cho.  Để rút ngắn thời gian lựa chọn nhà thầu tư vấn, đề nghị nghiên cứu đề xuất áp dụng cơ chế sau:  - Theo quy định của Luật PPP (Điều 57, 58), việc lựa chọn nhà thầu tư vấn lập thiết kế kỹ thuật, dự toán, tư vấn giám sát thi công là trách nhiệm của doanh nghiệp dự án PPP. Do đó, đối với dự án dự kiến đầu tư theo PPP, đề nghị xác định cụ thể các hoạt động thuộc trách nhiệm của Nhà nước dự kiến được áp dụng Nghị quyết, không áp dụng đối với các hoạt động thuộc trách nhiệm của doanh nghiệp dự án PPP.  - Đối với dự án dự kiến sử dụng vốn đầu tư công, đề nghị xem xét áp dụng cơ chế đấu thầu sớm; theo đó, việc lựa chọn nhà thầu tư vấn khảo sát, thiết kế, lập dự thoán được thực hiện ngay từ khi trình, thẩm định báo cáo nghiên cứu khả thi (chỉ ký kết hợp đồng sau khi báo cáo nghiên cứu khả thi được phê duyệt); việc lựa chọn nhà thầu tư vấn giám sát được thực hiện ngay sau khi dự án đầu tư được phê duyệt mà không cần phải chờ đến khi lựa chọn được nhà thầu xây lắp...  - Trường hợp được Chính phủ chấp thuận đề xuất áp dụng chỉ định nhà thầu tư vấn như quy định tại dự thảo Nghị quyết, đề nghị Bộ Giao thông vận tải lưu ý: các dự án đường bộ cao tốc hầu hết là các dự án nhóm A (từ 2.300 tỷ đồng đến 10.000 tỷ đồng) và các dự án quan trọng quốc gia, theo đó giá trị các gói thầu tư vấn của các dự án loại này có giá trị rất lớn (phụ thuộc vào chi phí xây dựng và thiết bị của từng dự án và vượt xa hạn mức chỉ định thầu tư vấn theo Nghị định số 63/2014/NĐ-CP là 500 triệu đồng). Do đó, Bộ Giao thông vận tải cần nghiên cứu thêm về tỷ lệ tiết kiệm để tránh thiệt hại cho ngân sách nhà nước. | Bộ Kế hoạch và Đầu tư  *(văn bản số 6544/BKHĐT-QLĐT ngày 28/9/2021)* | Bộ Giao thông vận tải giải trình như sau:  - Tại dự thảo Tờ trình báo cáo Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải đã báo cáo rõ việc áp dụng hình thức chỉ định thầu có thể giảm tính cạnh tranh so với đấu thầu rộng rãi; tuy nhiên, các gói thầu Tư vấn lập dự án, Tư vấn thiết kế kỹ thuật là gói thầu có yêu cầu kỹ thuật cao, giá trị lớn; số lượng nhà thầu chuyên ngành đáp ứng yêu cầu thực hiện các gói thầu trên không nhiều; mặt khác, giá trị các gói thầu trên chiếm tỷ trọng thấp trong tổng mức đầu tư dự án nên mức độ ảnh hưởng đến cạnh tranh là không nhiều.  Khi được áp dụng cơ chế đặc thù chỉ định thầu, Cơ quan có thẩm quyền có trách nhiệm tính toán, yêu cầu các nhà thầu bố trí, huy động nguồn lực thực hiện công việc, rút ngắn tối đa thời gian thực hiện hợp đồng để đẩy nhanh tiến độ thực hiện dự án; điều đó sẽ mang lại hiệu quả kinh tế - xã hội lớn khi sớm hoàn thành dự án đưa vào khai thác sử dụng.  - Đối với dự án đầu tư theo hình thức PPP:  + Gói thầu Tư vấn giám sát thi công xây dựng: Thống nhất ý kiến của Bộ Kế hoạch và đầu tư, việc lựa chọn tư vấn tư vấn thuộc trách nhiệm của Doanh nghiệp dự án PPP theo quy định tại khoản 1 Điều 59 Luật PPP.  + Gói thầu Tư vấn khảo sát, lập thiết kế kỹ thuật:  Theo khoản 1 Điều 49 Nghị định 35/2021/NĐ-CP hướng dẫn Luật PPP: “*Trường hợp cần thiết, căn cứ yêu cầu thực tế của dự án, cơ quan có thẩm quyền quyết định việc lập hồ sơ mời thầu căn cứ thiết kế sau thiết kế cơ sở và dự toán được duyệt nhưng phải bảo đảm không làm hạn chế tính cạnh tranh trong quá trình lựa chọn nhà đầu tư, không hạn chế quyền thay đổi hoặc tự thực hiện thiết kế cơ sở của nhà đầu tư và không làm kéo dài thời gian thực hiện dự án*”.  Do vậy, cơ chế này được đề xuất trong trường hợp cơ quan có thẩm quyền quyết định tổ chức lựa chọn nhà đầu tư theo thiết kế kỹ thuật, dự toán được duyệt. Để đảm bảo tiến độ hoàn thành 2.000 km cao tốc vào năm 2025 cần phải rút ngắn thời gian thực hiện công tác lựa chọn nhà thầu Tư vấn lập dự án, Tư vấn khảo sát lập thiết kế kỹ thuật và dự toán. Do vậy, cần được Quốc hội cho phép áp dụng cơ chế đặc thù chỉ định thầu mới đáp ứng tiến độ yêu cầu.  Trường hợp đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư sau khi phê duyệt báo cáo nghiên cứu khả thi, việc lựa chọn tư vấn, nhà thầu của nhà đầu tư được thực hiện theo quy định pháp luật, hồ sơ mời thầu,...  - Đối với ý kiến đề nghị nghiên cứu tỷ lệ tiết kiệm để tránh thiệt hại cho ngân sách nhà nước: Như đã nêu ở trên, khi được áp dụng cơ chế đặc thù chỉ định thầu, Cơ quan có thẩm quyền có trách nhiệm tính toán, yêu cầu các nhà thầu bố trí, huy động nguồn lực thực hiện công việc, rút ngắn tối đa thời gian thực hiện hợp đồng để đẩy nhanh tiến độ thực hiện dự án; mang lại hiệu quả kinh tế - xã hội lớn khi sớm hoàn thành dự án đưa vào khai thác sử dụng. Do vậy, việc đề xuất thêm yêu cầu về tỷ lệ tiết kiệm đối với các gói thầu trên sẽ làm ảnh hưởng đến việc thực hiện hợp đồng của các nhà thầu. | |
| 2 | Đề nghị bổ sung thêm nội dung được áp dụng chỉ định thầu đối với các gói thầu tư vấn thẩm tra dự án, thẩm tra thiết kế kỹ thuật và dự toán. | UBND tỉnh Phú Yên  (*văn bản số 4402/UBND-ĐTXD ngày 22/9/2021*) | Bộ Giao thông vận tải giải trình như sau:  Bộ Giao thông vận tải đang nghiên cứu, kiến nghị Chính phủ xem xét nâng hạn mức chỉ định thầu các gói thầu tư vấn từ 500 triệu đồng lên 05 tỷ đồng cho phù hợp sự phát triển của kinh tế-xã hội giai đoạn hiện nay (sửa đổi khoản 1 Điều 54 Nghị định số 63/2014/NĐ-CP); khi đó toàn bộ gói thầu tư vấn thẩm tra dự án, thẩm tra thiết kế và một số gói thầu tư vấn khác của dự án cũng đủ điều kiện được áp dụng hình thức chỉ định thầu sẽ góp phần đẩy nhanh tiến độ chung dự án. | |
| 3 | Đề nghị nghiên cứu bổ sung một số nội dung sau:  - Quy định tỷ lệ tiết kiệm các gói thầu “tư vấn lập dự án, tư vấn lập thiết kế kỹ thuật, dự toán, tư vấn giám sát thi công xây dựng áp dụng hình thức chỉ định thầu, các gói thầu thực hiện công tác di dời công trình hạ tầng kỹ thuật giải phóng mặt bằng” có giá gói thầu vượt hạn mức chỉ định thầu được quy định tại Nghị định 63/2014/NĐ-CP ngày 26 tháng 6 năm 2014 của Chính phủ Quy định chi tiết thi hành Luật đấu thầu về lựa chọn nhà thầu;  - Quy định nội dung “cho phép chỉ định thầu các gói thầu thực hiện xây dựng hạ tầng khu tái định cư để giải phóng mặt bằng”. Vì trong thực tế xây dựng đường cao tốc Nội Bài - Lào Cai (35 khu tái định cư) và Tuyên Quang - Phú Thọ (24 khu tái định cư), quy trình, thủ tục đầu tư xây dựng các khu tái định như đầu tư xây dựng các dự án hạ tầng mất rất nhiều thời gian (đấu thầu: tư vấn tối thiểu 20 ngày, xây dựng từ 10 đến 20 ngày), ảnh hưởng trực tiếp đến công tác bàn giao tái định cư cho các hộ dân bị ảnh hưởng và bàn giao mặt bằng để xây dựng đường cao tốc. | UBND tỉnh Phú Thọ  *(văn bản số 4272/UBND-KTN ngày 22/9/2021)* | Bộ Giao thông vận tải giải trình như sau:  - Về quy định tỷ lệ tiết kiệm:  Việc đề xuất cơ chế chỉ định thầu các gói thầu trên nhằm rút ngắn thời gian thực hiện các công việc liên quan, sớm tổ chức lựa chọn nhà đầu tư PPP và đẩy nhanh tiến độ giải phóng mặt bằng để đảm bảo mục tiêu đến năm 2025 hoàn thành đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông (khoảng 2000km).  Việc rút ngắn thời gian thực hiện dự án nêu trên sẽ mang lại hiệu quả tích cực cho dự án, rút ngắn thời gian di chuyển, giảm chi phí vận tải, nâng cao an toàn giao thông, thúc đẩy phát triển kinh tế-xã hội trong vùng và cả nước.  Mặt khác, các gói thầu đề xuất được áp dụng cơ chế chỉ định thầu nêu trên chủ yếu là gói thầu tư vấn với chi phí chủ yếu là tiền lương cho nhân sự tư vấn; gói thầu di dời công trình hạ tầng có chi phí chủ yếu là vật tư, thiết bị đặc thù chuyên ngành cần được thay thế, lắp đặt bổ sung.  Khi được áp dụng cơ chế đặc thù chỉ định thầu, Cơ quan có thẩm quyền có trách nhiệm tính toán, yêu cầu các nhà thầu bố trí, huy động nguồn lực thực hiện công việc, rút ngắn tối đa thời gian thực hiện hợp đồng để đẩy nhanh tiến độ thực hiện dự án; mang lại hiệu quả kinh tế - xã hội lớn khi sớm hoàn thành dự án đưa vào khai thác sử dụng.  Do vậy, việc đề xuất thêm yêu cầu về giá chỉ định thầu phải tiết kiệm so với dự toán đối với các gói thầu trên sẽ làm ảnh hưởng đến việc thực hiện hợp đồng của các nhà thầu.  - Về việc đề xuất “cho phép chỉ định thầu các gói thầu thực hiện xây dựng hạ tầng khu tái định cư để giải phóng mặt bằng”:  Gói thầu thi công xây dựng hạ tầng khu tái định cư có giá trị chiếm tỷ trọng lớn trong cơ cấu chi phí của dự án xây dựng khu tái định cư. Bộ Giao thông vận tải đang nghiên cứu, kiến nghị Chính phủ xem xét nâng hạn mức chỉ định thầu các gói thầu tư vấn từ 500 triệu đồng lên 05 tỷ đồng; khi đó toàn bộ gói thầu tư vấn của dự án tái định cư được áp dụng hình thức chỉ định thầu sẽ rút ngắn được thời gian và sớm tổ chức lựa chọn nhà thầu gói thầu thi công xây dựng hạ tầng. Do hạn mức chỉ định thầu thuộc thẩm quyền của Chính phủ (theo quy định tại Điều 22 Luật Đấu thầu) nên hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị quyết không kiến nghị Quốc hội về nội dung này. | |
| 4 | Cân nhắc nghiên cứu bổ sung một số điều kiện ràng buộc để đảm bảo các yếu tố về quốc phòng, an ninh. | Bộ Ngoại giao  *(văn bản số 3850/BNG-THKT ngày 22/9/2021)* | Tiếp thu ý kiến của Bộ Ngoại giao.  Quá trình lựa chọn nhà thầu, tư vấn,... sẽ nghiên cứu kỹ lưỡng các quy định của pháp luật về quốc phòng, an ninh và đưa ra các yêu cầu phù hợp. | |
| 5 | Trong đầu tư xây dựng công trình giao thông, đặt biệt là xây dựng các dự án đường bộ cao tốc, công tác giải phóng mặt bằng là công tác cực kỳ quan trọng, góp phần không nhỏ vào tiến độ, chất lượng của công trình, phát huy hiệu quả đầu tư. Do đó, ngoài cơ chế đặc thù thí điểm cho phép chỉ định thầu các gói thầu trên, đề nghị bổ sung cho phép chỉ định thầu các gói thầu Tư vấn liên quan đến công tác hỗ trợ, bồi thường giải phóng mặt bằng như: Tư vấn đo đạc, lập bản đồ thu hồi đất,… | UBND tỉnh Vĩnh Phúc  *(văn bản số 8341/UBND-CN1 ngày 23/9/2021)* | Bộ Giao thông vận tải giải trình như sau:  - Các gói thầu tư vấn thuộc Tiểu dự án giải phóng mặt bằng (gồm gói thầu thuộc dự án xây dựng khu tái định cư) thường có giá gói thầu dưới 500 triệu đồng, đáp ứng điều kiện được áp dụng chỉ định thầu theo Nghị định số 63/2014/NĐ-CP ngày 26/4/2016 của Chính phủ; một số ít gói thầu tư vấn trên 500 triệu đồng phải tổ chức đấu thầu rộng rãi.  - Bộ Giao thông vận tải đang nghiên cứu, kiến nghị Chính phủ xem xét nâng hạn mức chỉ định thầu các gói thầu tư vấn từ 500 triệu đồng lên 05 tỷ đồng cho phù hợp sự phát triển của kinh tế-xã hội giai đoạn hiện nay (sửa đổi khoản 1 Điều 54 Nghị định số 63/2014/NĐ-CP); khi đó toàn bộ gói thầu tư vấn của Tiểu dự án giải phóng mặt bằng sẽ đủ điều kiện được chỉ định thầu, góp phần rút ngắn thời gian thực hiện công tác giải phóng mặt bằng. | |
| 6 | Trường hợp Bộ Giao thông vận tải đề xuất chỉ định thầu với các trường hợp ngoài quy định của Luật Đấu thầu thì đề nghị làm rõ cơ sở đề xuất, xác định rõ phạm vi đối tượng, điều kiện, tiêu chí áp dụng, đặc biệt trong điều kiện thí điểm. | Bộ Nội vụ  *(văn bản số 4789/BNV-TCBC ngày 25/9/2021)* | Bộ Giao thông vận tải giải trình như sau:  Tại dự thảo Tờ trình và Báo cáo đánh giá tác động của chính sách, Bộ Giao thông vận tải đã phân tích, nêu cụ thể cơ sở của việc đề xuất Quốc hội về cơ chế đặc thù chỉ định thầu để rút ngắn thời gian lựa chọn nhà thầu, đẩy nhanh tiến độ thực hiện dự án; phạm vi áp dụng cơ chế đặc thù là các gói thầu Tư vấn lập dự án, Tư vấn lập thiết kế kỹ thuật và dự toán, các gói thầu thực hiện công tác di dời công trình hạ tầng kỹ thuật để giải phóng mặt bằng (có giá gói thầu vượt hạn mức được áp dụng hình thức chỉ định thầu theo quy định tại Điều 54 Nghị định số 63/2014/NĐ-CP ngày 26/4/2016 của Chính phủ) đối với các dự án đường bộ cao tốc giai đoạn 2021-2025 thuộc Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030 đã được Thủ tưởng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021. | |
| 7 | Đề nghị xem xét bổ sung gói thầu Tư vấn lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi và các công việc khác liên quan đến công tác giải phóng mặt bằng như thiết kế, thi công hạ tầng khu tái định cư (xem xét quy định hạn mức để chỉ định thầu gói thầu xây lắp hạ tầng khu tái định cư). | UBND tỉnh Lạng Sơn  *(văn bản số 1350/UBND-KT ngày 23/9/2021)* | Bộ Giao thông vận tải giải trình như sau:  - Nhìn chung, các dự án xây dựng khu tái định cư thường không có quy mô lớn thuộc dự án quan trọng quốc gia nên không phải lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi.  - Các gói thầu tư vấn khác của Dự án xây dựng khu tái định cư thường có giá gói thầu dưới 500 triệu đồng, đáp ứng điều kiện được áp dụng chỉ định thầu theo Nghị định số 63/2014/NĐ-CP ngày 26/4/2016 của Chính phủ; một số ít gói thầu tư vấn trên 500 triệu đồng phải tổ chức đấu thầu rộng rãi.  Bộ Giao thông vận tải đang nghiên cứu, kiến nghị Chính phủ xem xét nâng hạn mức chỉ định thầu các gói thầu tư vấn lên 05 tỷ đồng cho phù hợp sự phát triển của kinh tế-xã hội giai đoạn hiện nay (sửa đổi khoản 1 Điều 54 Nghị định số 63/2014/NĐ-CP); khi đó toàn bộ gói thầu tư vấn của Dự án xây dựng khu tái định cư sẽ đủ điều kiện được chỉ định thầu, góp phần rút ngắn thời gian thực hiện công tác giải phóng mặt bằng. | |
| 8 | Xem xét, bổ sung thêm nội dung “*Đối với các gói thầu thực*  *hiện công tác di dời công trình hạ tầng kỹ thuật để phục vụ công tác giải phóng mặt bằng không bắt buộc phải do đơn vị chuyên ngành trực tiếp quản lý thực hiện*”. Lý do: Từ cơ sở thực tiễn được nêu tại Mục 3, Phần I Tờ trình của Bộ Giao thông Vận tải có đề cập đến khó khăn, vướng mắc trong việc thực hiện quy định bắt buộc việc di dời công trình hạ tầng kỹ thuật phải do đơn vị chuyên ngành trực tiếp quản lý thực hiện. | UBND tỉnh Bắc Kạn  *(văn bản số 1359/SGTVT-VP ngày 27/9/2021)* | Bộ Giao thông vận tải giải trình như sau:  Nội dung báo cáo và đề xuất đã bao gồm việc được áp dụng cơ chế đặc thù chỉ định thầu các gói thầu thực hiện công tác di dời công trình hạ tầng kỹ thuật để giải phóng mặt bằng. Nội dung này tương đồng với ý kiến đề xuất của UBND tỉnh Bắc Kạn về việc không bắt buộc phải do đơn vị chuyên ngành trực tiếp quản lý thực hiện các gói thầu di dời hạ tầng kỹ thuật. | |
| 9 | Riêng về công tác giám sát thi công xây dựng là công tác thuộc giai đoạn thực hiện dự án và được tổ chức đấu thầu cùng với các gói thầu thi công xây dựng nên không cần thiết phải chỉ định thầu mà nên tổ chức đấu thầu rộng rãi theo quy định của pháp luật về đấu thầu, đảm bảo công khai, minh bạch, cạnh tranh và hiệu quả kinh tế. | UBND tỉnh Đồng Nai  *(văn bản số 11810/UBND-KTN ngày 28/9/2021)* | Đối với nội dung gói thầu giám sát thi công xây dựng, Bộ Giao thông vận tải đã tiếp thu, giải trình tại phần ý kiến của Bộ Kế hoạch và Đầu tư và không đề xuất cơ chế này tại hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị quyết. | |
| 10 | Đề nghị bổ sung nội dung Điều 5 dự thảo Đề cương Nghị Quyết:  - Theo quy định tại khoản 1 Điều 22 Luật Đấu thầu ngày 26/11/2013 và tại khoản 1 Điều 54 Nghị định số 63/2014/NĐ-CP ngày 26/6/2014 của Chính phủ: Các gói thầu tư vấn có giá gói thầu không quá 500 triệu đồng thì được chỉ định thầu.  - Theo quy định tại điểm đ khoản 1 Điều 22 Luật Đấu thầu ngày 26/11/2013: “Gói thầu di dời các công trình hạ tầng kỹ thuật do một đơn vị chuyên ngành trực tiếp quản lý để phục vụ công tác giải phóng mặt bằng”. Theo các quy định trên, dự án đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc có kinh phí đầu tư lớn phải tổ chức đấu thầu rộng rãi các gói thầu tư vấn đầu tư mất nhiều thời gian, ảnh hưởng rất lớn đến tiến độ dự án, kiến nghị cho phép thí điểm áp dụng hình thức chỉ định thầu đối với các gói thầu tư vấn này. | UBND tỉnh Đồng Tháp  *(văn bản số 369/UBND-ĐTXD ngày 22/9/2021)* | Bộ Giao thông vận tải giải trình như sau:  Nội dung về các quy định pháp luật hiện hành đã được trình bày tại Báo cáo thực trạng quan hệ xã hội liên quan đến đề nghị xây dựng Nghị quyết, Báo cáo đánh giá tác động xã hội, dự thảo Tờ trình, đồng thời đã tương ứng với nội dung góp ý của UBND tỉnh Đồng Tháp. Tại đề cương dự thảo Nghị quyết, Bộ Giao thông vận tải xây dựng các cơ chế đặc thù, không bổ sung phân tích, đánh giá. | |
| 11 | Cho phép áp dụng các hình thức chỉ định thầu, giao thầu trong công tác lựa chọn nhà thầu tư vấn, nhà thầu xây lắp, nhà đầu tư. Áp dụng giảm 5% so với dự toán được duyệt đối với các gói thầu xây lắp trong dự án đầu tư công; áp dụng giảm 5% đối với tiểu dự án hoặc hạng mục sử dụng vốn đầu tư công trong lựa chọn nhà đầu tư PPP. | UBND tỉnh Bình Định *(văn bản số 1518/SGTVT-KHTC ngày 29/9/2021)* | Bộ Giao thông vận tải giải trình như sau:  Trong dự thảo Đề cương Nghị Quyết, Bộ Giao thông vận tải đề xuất cơ chế đặc thù chỉ định thầu được áp dụng đối với các gói thầu Tư vấn lập dự án, Tư vấn lập thiết kế kỹ thuật, dự toán, Tư vấn giám sát thi công xây dựng, các gói thầu thực hiện công tác di dời công trình hạ tầng kỹ thuật để giải phóng mặt bằng do các gói thầu này là đường găng, ảnh hưởng quyết định đến tiến độ chung của dự án.  Về việc giảm giá khi chỉ định thầu, tương tự phần tiếp thu, giải trình ý kiến của Bộ Kế hoạch và Đầu tư. | |
| 12 | Đề nghị xem xét, điều chỉnh nội dung tại Điều 5, dự thảo Nghị quyết theo hướng, cụ thể:  “*Điều 5. Hình thức thực hiện các gói thầu Tư vấn thực hiện công tác di dời* ***các công trình xây dựng thuộc hệ thống công trình hạ tầng kỹ thuật để chuẩn bị mặt bằng xây dựng***  *Áp dụng hình thức chỉ định thầu các gói thầu Tư vấn lập dự án; Tư vấn lập thiết kế bản vẽ thi công và dự toán; Tư vấn giám sát thi công xây dựng thực hiện công tác di dời* ***các công trình xây dựng thuộc hệ thống công trình hạ tầng kỹ thuật để chuẩn bị mặt bằng xây dựng***.”  Lý do: Để đảm bảo đồng nhất các nội dung theo quy định tại Khoản 22, Điều 3; Điều 108, Luật Xây dựng năm 2014 và Khoản 3, Điều 89 Luật Đất đai năm 2013. | UBND tỉnh Hòa Bình  *(văn bản số 1879/UBND-KTN ngày 05/9/2021)* | Bộ Giao thông vận tải giải trình như sau:  Trong dự thảo Đề cương Nghị Quyết, Bộ Giao thông vận tải đề xuất cơ chế đặc thù chỉ định thầu được áp dụng đối với các gói thầu là đường găng, ảnh hưởng quyết định đến tiến độ chung của dự án, trong đó có các gói thầu thực hiện công tác di dời công trình hạ tầng kỹ thuật để giải phóng mặt bằng bao gồm các gói thầu tư vấn liên và và gói thầu thi công di dời hạ tầng kỹ thuật. | |
| 13 | Đề nghị sửa đổi, bổ sung Điều 5 như sau:  *Áp dụng hình thức chỉ định thầu đối với các gói thầu* ***Tư vấn lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi, tư vấn lập báo cáo đề xuất chủ trương đầu tư, tư vấn đấu thầu các gói thầu liên quan đến dự án,*** *Tư vấn lập dự án, Tư vấn lập thiết kế kỹ thuật, dự toán, Tư vấn giám sát thi công xây dựng, các gói thầu thực hiện công tác di dời công trình hạ tầng kỹ thuật để giải phóng mặt bằng.* | UBND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu  *(văn bản số 14545/UBND-VP ngày 05/10/2021)* | Bộ Giao thông vận tải giải trình như sau:  - Trong dự thảo Đề cương Nghị Quyết, Bộ Giao thông vận tải đề xuất cơ chế đặc thù chỉ định thầu được áp dụng đối với các gói thầu là đường găng, ảnh hưởng quyết định đến tiến độ chung của dự án (Tư vấn lập dự án, Tư vấn lập thiết kế kỹ thuật và dự toán, các gói thầu thực hiện công tác di dời công trình hạ tầng kỹ thuật để giải phóng mặt bằng).  - Công tác lựa chọn nhà thầu được Bộ Giao thông vận tải giao các Ban Quản lý dự án chuyên ngành, có chuyên môn sâu về đấu thầu, không phải thuê Tư vấn đấu thầu; do vậy, không hình thành gói thầu nên Bộ Giao thông vận tải không đề xuất cơ chế chỉ định thầu áp dụng đối với gói thầu Tư vấn đấu thầu.  - Đối với các gói thầu Tư vấn lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi, tư vấn lập báo cáo đề xuất chủ trương đầu tư thường có giá gói thầu dưới 500 triệu đồng, đáp ứng điều kiện được áp dụng chỉ định thầu theo Nghị định số 63/2014/NĐ-CP ngày 26/4/2016 của Chính phủ; một số ít gói thầu tư vấn trên 500 triệu đồng phải tổ chức đấu thầu rộng rãi.  Bộ Giao thông vận tải đang nghiên cứu, kiến nghị Chính phủ xem xét nâng hạn mức chỉ định thầu các gói thầu tư vấn lên 05 tỷ đồng cho phù hợp sự phát triển kinh tế-xã hội giai đoạn hiện nay (sửa đổi khoản 1 Điều 54 Nghị định số 63/2014/NĐ-CP); khi đó hầu hết các gói Tư vấn lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi, tư vấn lập báo cáo đề xuất chủ trương đầu tư sẽ đủ điều kiện được chỉ định thầu, góp phần rút ngắn thời gian chuẩn bị dự án. | |
| 14 | Đề nghị nghiên cứu, bổ sung nội dung “***chỉ định thầu các gói thầu Tư vấn lập báo cáo nghiên cứu tiền khả thi***” | UBND thành phố Hồ Chí Minh *(văn bản số 11109/SGTVT-KH ngày 14/10/2021)* | Ý kiến của UBND thành phố Hồ Chí Minh về vấn đề này tương tự ý kiến của UBND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu và đã được Bộ Giao thông vận tải báo cáo, giải trình ở trên. | |
| 15 | Đề nghị nêu rõ các khó khăn, vướng mắc khi phải tổ chức đấu thầu rộng rãi, các thuận lợi khi áp dụng chỉ định thầu, đánh giá tác động và tham khảo ý kiến của Bộ Kế hoạch và Đầu tư để đảm bảo tính khả thi của quy định này.  Trường hợp các dự án đường cao tốc thực hiện theo phương thức PPP, thì việc lựa chọn nhà thầu đối với các gói thầu tư vấn sẽ do nhà đầu tư và doanh nghiệp dự án ban hành quy chế đấu thầu và thực hiện lựa chọn nhà thầu. Do đó, nếu quy định về chỉ định thầu đối với các gói thầu tư vấn thì các quy định này có thể không áp dụng đối với quá trình lựa chọn nhà thầu của nhà đầu tư. | Bộ Tư pháp  *(văn bản số 3602/BTP-PLDSKT ngày 12/10/2021)* | Bộ Giao thông vận tải giải trình như sau:  - Tại dự thảo Tờ trình và Báo cáo đánh giá tác động của chính sách, Bộ Giao thông vận tải đã phân tích, nêu cụ thể cơ sở và đánh giá tác động của việc đề xuất cơ chế đặc thù chỉ định thầu nhằm rút ngắn thủ tục, thời gian lựa chọn nhà thầu, đẩy nhanh tiến độ thực hiện để đạt được mục tiêu Nghị quyết Đại hội XIII của Đảng đề ra “Đến năm 2030, phấn đấu cả nước có khoảng 5.000 km đường bộ cao tốc, trong đó đến năm 2025 hoàn thành đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông”.  - Trường hợp các dự án đường cao tốc thực hiện theo phương thức PPP: Ý kiến của Bộ Tư pháp về vấn đề này tương tự ý kiến của Bộ KH&ĐT và đã được Bộ Giao thông vận tải báo cáo, giải trình ở trên. Theo đó, cơ chế này được đề xuất trong trường hợp cơ quan có thẩm quyền quyết định tổ chức lựa chọn nhà đầu tư theo thiết kế kỹ thuật, dự toán được duyệt. Trường hợp đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư sau khi phê duyệt báo cáo nghiên cứu khả thi, việc lựa chọn tư vấn, nhà thầu của nhà đầu tư được thực hiện theo quy định pháp luật, hồ sơ mời thầu,... | |
| ***5*** | ***Về cơ chế khai thác vật liệu xây dựng thông thường ngoài phạm vi dự án và chỉ sử dụng cho dự án*** | | |
| 1 | 1. Về khái niệm "cấp quyền khai thác khoáng sản": Pháp luật về khoáng sản chỉ có quy định về "*tiền cấp quyền khai thác khoáng sản*" (Điều 77 Luật khoáng sản) và "*quyền khai thác khoáng sản*" (quy định tại mục II Chương IX Luật Khoáng sản). Tổ chức/cá nhân có được quyền này thông qua đấu giá khu vực khai thác khoáng sản hoặc được nhà nước giao trực tiếp, không qua đấu giá. Quyền này phát sinh sau khi tổ chức/cá nhân được cấp giấy phép khai thác khoáng sản hoặc trúng đấu giá quyền khai thác khoáng sản. Do đó, sử dụng khái niệm "*Nhà đầu tư, nhà thầu thi công xây dựng được cấp quyền khai thác khoáng sản*" là không chính xác.  2. Về việc khoanh định khu vực không đấu giá quyền khai thác khoáng sản Theo quy định tại điểm đ khoản 1 Điều 22 Nghị định số 158/2016/NĐ-CP ngày 29 tháng 11 năm 2016 của Chính phủ. Do đó, việc quy định Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương nơi có dự án đường bộ cao tốc đi qua được khoanh định khu vực khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường nêu trên là khu vực không đấu giá quyền khai thác khoáng sản là không cần thiết.  3. Về phạm vi tác động của các hoạt động quy định tại điểm a khoản 2 Điều 64 Luật Khoáng sản.  Tác động của các hoạt động quy định tại điểm a khoản 2 Điều 64 Luật Khoáng sản ở quy mô hẹp (chỉ trong diện tích đất của dự án đầu tư xây dựng công trình). Trong khi đó, hệ thống dự án đường bộ cao tốc đang xây dựng có phạm vi quy mô tác động rất lớn (nếu tính cả các khu vực cung cấp vật liệu cho dự án). Do đó, việc xem xét không cấp phép khai thác cho các mỏ vật liệu trong trường hợp này sẽ dễ xảy ra nhiều hệ lụy về bảo vệ môi trường, an toàn lao động,… (báo cáo đánh giá tác động chính sách chưa đề cập đến vấn đề này).  4. Về quy trình huy động khoáng sản vào các dự án: Dự thảo Nghị quyết chưa làm rõ được quy trình để huy động khoáng sản vật liệu xây dựng thông thường vào cung cấp cho dự án và trình tự, thủ tục khai thác, việc thực hiện các nghĩa vụ liên quan.  5. Tại dự thảo Tờ trình Chính phủ: Chính sách 4, ý 3 (trang 12), đề nghị sửa cụm từ “*làm tăng giá trị vật liệu*” thành “*làm tăng giá thành vật liệu*”.  6. Đề nghị sử dụng thống nhất cụm từ “*khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường*” trong các dự thảo hồ sơ thành phần. | Bộ Tài nguyên và môi trường  *(văn bản số 5938/BTNMT-KHTC ngày 28/9/2021)* | 1. Tiếp thu ý kiến của Bộ Tài nguyên và Môi trường  Về khái niệm “*cấp quyền khai thác khoáng sản”*: Bộ Giao thông vận tải chỉnh sửa, không sử dụng thuật ngữ “*cấp quyền khai thác khoáng sản*” và nêu rõ Nhà đầu tư, nhà thầu thi công xây dựng không phải đề nghị cấp giấy phép khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường mà sản phẩm khai thác chỉ sử dụng cho các dự án đường bộ cao tốc tương tự như ý kiến nêu tại mục 6.  2. Bộ Giao thông vận tải giải trình như sau:  Về việc khoanh định khu vực không đấu giá quyền khai thác khoáng sản: điểm đ khoản 1 Điều 22 Nghị định số 158/2016/NĐ-CP ngày 29/11/2016 không áp dụng cho các dự án triển khai theo hình thức PPP nên cần bổ sung cơ chế đặc thù để thực hiện.  3. Bộ Giao thông vận tải giải trình như sau:  Về phạm vi tác động: trách nhiệm bảo vệ môi trường, an toàn lao động… sẽ được xác định cụ thể khi Nhà đầu tư, Nhà thầu thực hiện thủ tục đăng ký khu vực khai thác khoáng sản. Nội dung quy định chi tiết về việc thực hiện cơ chế phục hồi môi trường thuộc thẩm quyền của Chính phủ, Bộ Tài Nguyên và Môi trường, UBND tỉnh; do đó, sau khi Quốc hội chấp thuận Nghị quyết thí điểm, Bộ Giao thông vận tải sẽ phối hợp với Bộ Tài Nguyên và Môi trường báo cáo Chính phủ ban hành quy trình thực hiện chi tiết, trong đó lưu ý nội dung như ý kiến góp ý.  4. Về quy trình thực hiện: Bộ GTVT tiếp thu ý kiến và bổ sung quy trình tương tự quy định tại điểm a khoản 2 Điều 64 Luật Khoáng sản (các phân tích đẽ nêu tại phần tiếp thu, giải trình ý kiến của UBND tỉnh Cao Bằng).  5. Tiếp thu ý kiến của Bộ Tài nguyên và Môi trường.  6. Tiếp thu ý kiến của Bộ Tài nguyên và Môi trường. | |
| 2 | 1. Tại trang 2, Điều 6, dự thảo đề cương Nghị quyết: “*Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương nơi có dự án đường bộ cao tốc đi qua được khoanh định khu vực khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường nêu trên là khu vực không đấu giá quyền khai thác khoáng sản*”. Đề nghị thay đổi thứ tự nội dung này từ phần cuối lên phần đầu của Điều 6. 2. Tại trang 2, Điều 6, dự thảo đề cương xây dựng Nghị quyết: “*Nhà đầu tư, nhà thầu thi công xây dựng được cấp quyền khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường (đất, cát, đá) mà sản phẩm khai thác chỉ sử dụng cho các dự án đường bộ cao tốc thì không phải đề nghị cấp giấy phép khai thác khoáng sản*”. Đề nghị bổ sung thêm nội dung “*cho phép nhà đầu tư, nhà thầu thi công xây dựng được khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường (đất, cát, đá) thực hiện đăng ký khu vực khai thác khoáng sản theo quy trình tương tự quy định tại điểm a khoản 2 Điều 64 Luật Khoáng sản*.” | UBND tỉnh Cao Bằng  (*văn bản số 2543/UBND-GT ngày 22/9/2021)* | 1. Tiếp thu ý kiến của UBND tỉnh Cao Bằng   Bộ Giao thông vận tải điều chỉnh thứ tự nội dung tương ứng tại hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị quyết để nêu rõ thẩm quyền của UBND cấp tỉnh, thành phố.   1. Tiếp thu ý kiến của UBND tỉnh Cao Bằng   Bộ Giao thông vận tải bổ sung thêm nội dung cho phép nhà đầu tư, nhà thầu thi công xây dựng được khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường (đất, cát, đá) thực hiện đăng ký khu vực khai thác khoáng sản theo quy trình tương tự quy định tại điểm a khoản 2 Điều 64 Luật Khoáng sản để làm rõ trình tự thực hiện tại hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị quyết. | |
| 3 | Đề nghị xem xét bổ sung nội dung: *Việc khai thác vật liệu xây dựng thông thường phải phù hợp với quy hoạch thăm dò, khai thác, sử dụng khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường được cấp có thẩm quyền phê quyệt.* | UBND tỉnh Lạng Sơn  *(văn bản số 1350/UBND-KT ngày 23/9/2021)* | Bộ Giao thông vận tải giải trình như sau:  Hiện nay, pháp luật về khoáng sản đã quy định về nghĩa vụ của tổ chức, cá nhân khai thác khoáng sản (khoản 2 Điều 5, Điều 55 Luật Khoáng sản), bao gồm nghĩa vụ bảo đảm hoạt động khai thác xác định trong dự án đầu tư khai thác khoáng sản, thiết kế mỏ;  Tại cơ chế đề xuất, dự thảo chỉ nêu nội dung khác với quy định của pháp luật hiện hành, các nội dung khác không được đề cập thực hiện theo quy định pháp luật. Do vậy, để đảm bảo thống nhất với kỹ thuật soạn thảo các cơ chế khác, đồng thời việc liệt kê có thể dẫn đến chưa đầy đủ trách nhiệm của tổ chức, cá nhân khai thác khoáng sản (như các nghĩa vụ về phục hồi môi trường, lưu trữ thông tin, an toàn vệ sinh lao động,...), dự thảo Nghị quyết không nêu cụ thể nghĩa vụ về tiền cấp quyền khai thác khoáng sản. | |
| 4 | Xem xét bổ sung quy định về trách nhiệm, cơ chế phục hồi môi trường sau khi khai thác khoảng sản, vì các dự án này không thuộc diện cấp Giấy phép khai thác khoáng sản nên không có tiền ký quỹ để phục hồi môi trường theo quy định của Luật Khoáng sản. | UBND tỉnh Hà Tĩnh  *(văn bản số 6258/UBND-GT ngày 23/9/2021)* | Bộ Giao thông vận tải giải trình như sau:  Trách nhiệm cơ chế phục hồi môi trường sau khi khai thác khoảng sản cần thiết phải thực hiện. Khi Nhà đầu tư, Nhà thầu thực hiện thủ tục đăng ký khu vực khai thác khoáng sản, UBND tỉnh sẽ yêu cầu việc thực hiện phục hồi môi trường. Nội dung quy định chi tiết về việc thực hiện cơ chế phục hồi môi trường thuộc thẩm quyền của Chính phủ, Bộ Tài Nguyên và Môi trường, UBND tỉnh; do đó, Bộ GTVT không đưa nội dung này vào Nghị quyết thí điểm của Quốc hội. Sau khi Quốc hội chấp thuận Nghị quyết thí điểm, Bộ GTVT sẽ phối hợp với Bộ Tài Nguyên và Môi trường báo cáo Chính phủ ban hành quy trình thực hiện chi tiết, trong đó lưu ý nội dung như ý kiến góp ý. | |
| 5 | Cân nhắc bổ sung đánh giá về tác động tới môi trường và cơ chế quản lý, khai thác khoáng sản, do nếu cho phép nhà đầu tư, nhà thầu thi công khai thác khoáng sản ngoài diện tích đất của dự án mà không phải xin cấp phép khai thác khoáng sản có thể tác động tiêu cực tới môi trường và chiến lược, quy hoạch của nhà nước về khai thác khoáng sản. Đồng thời, cân nhắc bổ sung các điều kiện ràng buộc để đảm bảo không ảnh hưởng đến cảnh quan; đảm bảo quốc phòng - an ninh, an toàn, phòng chống sạt lở, tai biến địa chất; đảm bảo đa dạng sinh học… | Bộ Ngoại giao  *(văn bản số 3850/BNG-THKT ngày 22/9/2021)* | Bộ Giao thông vận tải giải trình như sau:  Các yêu cầu về hoàn trả môi trường, cảnh quan, đảm bảo quốc phòng - an ninh, an toàn, phòng chống sạt lở, tai biến địa chất; đảm bảo đa dạng sinh học… sẽ được UBND tỉnh đánh giá và yêu cầu thực hiện khi Nhà đầu tư, Nhà thầu thực hiện thủ tục đăng ký khu vực khai thác khoáng sản.  Nội dung quy định chi tiết về việc thực hiện cơ chế phục hồi môi trường thuộc thẩm quyền của Chính phủ, Bộ Tài Nguyên và Môi trường, UBND tỉnh; do đó không đưa nội dung này vào Nghị quyết thí điểm của Quốc hội. Sau khi Quốc hội chấp thuận Nghị quyết thí điểm, Bộ Giao thông vận tải sẽ phối hợp với Bộ Tài Nguyên và Môi trường báo cáo Chính phủ ban hành quy trình thực hiện chi tiết, trong đó lưu ý nội dung như ý kiến góp ý. | |
| 6 | Đề nghị nghiên cứu, điều chỉnh như sau: *“Điều 6. Về khai thác vật liệu xây dựng thông thường ngoài phạm vi dự án và chỉ sử dụng cho dự án:*  *- Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương (nơi có dự án đường bộ cao tốc đi qua) được khoanh định khu vực khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường cung cấp cho các dự án đường bộ cao tốc đi qua, là khu vực không đấu giá quyền khai thác khoáng sản.*  *- Việc cấp giấy phép thăm dò, khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường mà sản phẩm khai thác chỉ sử dụng cho các dự án đường bộ cao tốc, thực hiện theo trình tự, thủ tục lựa chọn tổ chức, đơn vị theo quy định tại Điều 25 Nghị định số 158/2016/NĐ-CP ngày 29 tháng 11 năm 2016 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Khoáng sản”.* | UBND tỉnh An Giang  *(văn bản số 1039/UBND-KTN ngày 22/9/2021)* | Tiếp thu ý kiến của UBND tỉnh An Giang.  Bộ Giao thông vận tải cập nhật, điều chỉnh trình tự nội dung chính sách và bổ sung thêm quy định về việc thực hiện tại hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị quyết (đề xuất thực hiện theo quy trình tương tự quy định tại điểm a khoản 2 Điều 64 Luật Khoáng sản, các phân tích đã nêu tại phần tiếp thu ý kiến của UBND tỉnh Cao Bằng). | |
| 7 | Để xác định cụ thể nhà đầu tư, nhà thầu thi công xây dựng được hưởng cơ chế đặc thù thí điểm chỉ sử dụng sản phẩm khai thác cho các dự án đường bộ cao tốc và xác định thẩm quyền, trách nhiệm của Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương, đề nghị điều chỉnh như sau: “*Nhà đầu tư, nhà thầu thi công xây dựng được cấp quyền và được miễn giấy phép khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường (đất, cát, đá) sử dụng cho các dự án đường bộ cao tốc. Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương nơi có dự án đường bộ cao tốc đi qua tổ chức lập phạm vi địa điểm các khu khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường nêu trên và cấp quyền khai thác khoáng sản cho Nhà đầu tư, nhà thầu thi công xây dựng các dự án đường bộ cao tốc mà không phải thông qua đấu giá*”. | UBND tỉnh Vĩnh Phúc  *(văn bản số 8341/UBND-CN1 ngày 23/9/2021)* | Tiếp thu ý kiến của UBND tỉnh Vĩnh Phúc.  Bộ Giao thông vận tải bổ sung thêm nội dung Nhà đầu tư, nhà thầu thi công xây dựng không phải thực hiện thủ tục cấp giấy phép khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường (đất, cát, đá) sử dụng cho các dự án đường bộ cao tốc tại hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị quyết. | |
| 8 | Đề nghị làm rõ đối tượng, điều kiện áp dụng chính sách (như: tính chất, đặc điểm, quy mô, tổng vốn, nguồn vốn đầu tư dự án; yêu cầu, điều kiện năng lực đối với nhà đầu tư…); trình tự, thủ tục hành chính có liên quan, cấp có thẩm quyền quyết định; cơ chế kiểm soát giá, phí, bảo đảm nguyên tắc thị trường, tránh thất thoát nguồn lực của Nhà nước; chế tài (nếu có)… | Bộ Nội vụ  *(văn bản số 4789/BNV-TCBC ngày 25/9/2021)* | Bộ Giao thông vận tải giải trình như sau:  - Về đối tượng, điều kiện áp dụng chính sách:  Chính sách đã xác định rõ đối tượng là các Nhà đầu tư, Nhà thầu thi công; điều kiện chỉ áp dụng đối với các dự án đường cao tốc để đảm bảo yêu cầu hoàn thành các dự án đường cao tốc giai đoạn 2021-2025.  - Về trình tự, thủ tục hành chính:  Tiếp thu ý kiến của Bộ Nội vụ, Bộ Giao thông vận tải đã bổ sung nội dung quy định rõ về quy trình tương tự quy định tại điểm a khoản 2 Điều 64 Luật Khoáng sản (chi tiết tại phần giải trình, tiếp thu ý kiến của UBND tỉnh Cao Bằng).  - Về các nội dung về cơ chế kiểm soát giá, phí, bảo đảm nguyên tắc thị trường, tránh thất thoát nguồn lực của Nhà nước:  Các nội dung này thuộc thẩm quyền của Chính phủ, Bộ Tài Nguyên và Môi trường, UBND tỉnh; do đó, Bộ Giao thông vận tải không đưa nội dung này vào Nghị quyết thí điểm của Quốc hội. Sau khi, Quốc hội chấp thuận Nghị quyết thí điểm, Bộ Giao thông vận tải sẽ phối hợp với Bộ Tài Nguyên và Môi trường báo cáo Chính phủ ban hành quy trình thực hiện chi tiết, trong đó lưu ý nội dung như ý kiến góp ý. | |
| 9 | Để tạo cơ chế nhưng vẫn thống nhất chính sách về tài chính đối với tất cả các doanh nghiệp khai thác khoáng sản, đề nghị điều chỉnh, bổ sung Điều 6 thành:  *“Điều 6. Về khai thác vật liệu xây dựng thông thường ngoài phạm vi dự án và chỉ sử dụng cho dự án*  *Nhà đầu tư, nhà thầu thi công xây dựng được cấp quyền khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường (đất, đá, cát) mà sản phẩm khai thác chỉ sử dụng cho các dự án đường bộ cao tốc thì không phải đề nghị cấp giấy phép khai thác khoáng sản nhưng phải nộp tiền cấp quyền khai thác khoáng sản cho khối lượng sản phẩm khai thác đưa vào sử dụng. Mức thu tiền cấp quyền khai thác khoáng sản bằng với mức thu đối với từng loại khoáng sản do Chính phủ quy định tại Nghị định số 67/2019/NĐ-CP ngày 31/7/2019 về phương pháp tính, mức thu tiền cấp quyền khai thác khoáng sản.*  *Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương nơi có dự án đường bộ cao tốc đi qua được khoanh định khu vực khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường nêu trên là khu vực không đấu giá quyền khai thác khoáng sản; phê duyệt phương án khai thác do Nhà đầu tư, nhà thầu thi công xây dựng lập và phê duyệt tiền cấp quyền khai thác khoáng sản theo quy định.* | UBND tỉnh Bình Phước (*văn bản số 3238/UBND-KT ngày 27/9/2021)* | Bộ Giao thông vận tải giải trình như sau:  Hiện nay, pháp luật về khoáng sản đã quy định trách nhiệm của tổ chức, cá nhân khai thác khoáng sản (khoản 2 Điều 5, Điều 55 Luật Khoáng sản), bao gồm nghĩa vụ nộp tiền cấp quyền khai thác khoáng sản và các nghĩa vụ tài chính khác theo quy định pháp luật.  Tại cơ chế đề xuất, dự thảo chỉ nêu nội dung khác với quy định của pháp luật hiện hành, các nội dung khác không được đề cập thực hiện theo quy định pháp luật. Do vậy, để đảm bảo thống nhất với kỹ thuật soạn thảo các cơ chế khác, đồng thời việc liệt kê có thể dẫn đến chưa đầy đủ trách nhiệm của tổ chức, cá nhân khai thác khoáng sản (như các nghĩa vụ về phục hồi môi trường, lưu trữ thông tin, an toàn vệ sinh lao động,...), dự thảo Nghị quyết không nêu cụ thể nghĩa vụ về tiền cấp quyền khai thác khoáng sản. | |
| 10 | Đối với nội dung đề xuất chưa phù hợp với quy định về cấp phép hoạt động khoáng sản, vì vậy đề nghị xây dựng Nghị quyết của Quốc hội theo hướng thực hiện thí điểm cơ chế đặc thù như:  1. Cho phép lập danh mục các vị trí khu vực (gồm thông tin về diện tích, quy mô tài nguyên khoáng sản cụ thể cụ thể) có khoáng sản là đá vôi, cát, sỏi, đất san lấp (nằm ngoài các dự án đường cao tốc) để cung cấp cho các dự án đường cao tốc, trình cơ quan có thẩm quyền phê duyệt danh mục này (trong hồ sơ mỗi dự án đường cao tốc phải đề xuất vị trí khu vực khai thác khoáng sản cụ thể).  2. Cho phép không phải lập hồ sơ khai thác đối với các khu vực khoáng sản (trong danh mục đã lập, phê duyệt như trên) nhưng phải tính và nộp tiền cấp quyền khai thác khoáng sản. | UBND tỉnh Bắc Kạn  *(văn bản số 1359/SGTVT-VP ngày 27/9/2021)* | 1. Bộ Giao thông vận tải giải trình như sau:  Nội dung này là quy trình triển khai thực hiện chi tiết. Do vậy, sau khi Nghị quyết được chấp thuận, Bộ Giao thông vận tải sẽ phối hợp với Bộ Tài Nguyên và Môi trường xây dựng quy trình thực hiện chi tiết, trong đó lưu ý nội dung như ý kiến góp ý.  2. Tiếp thu ý kiến của UBND tỉnh Bắc Kạn  Bộ Giao thông vận tải bổ sung quy trình thực hiện tại hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị quyết, cụ thể: Nhà đầu tư, nhà thầu thi công xây dựng không phải đề nghị cấp giấy phép khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường mà sản phẩm khai thác chỉ sử dụng cho các dự án đường bộ cao tốc. Trước khi tiến hành khai thác khoáng sản, Nhà đầu tư, Nhà thầu thi công xây dựng phải đăng ký khu vực, công suất, khối lượng, phương pháp, thiết bị và kế hoạch khai thác tại Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tương tự như điểm a khoản 2 Điều 64 Luật Khoáng sản. | |
| 11 | 1. Đối với khoáng sản và đất làm vật liệu xây dựng thông thường đề nghị thực hiện việc cấp giấy phép khai thác khoáng sản theo đúng quy định pháp luật về khoáng sản để tránh gây khó khăn cho công tác quản lý nhà nước và những hệ lụy cho xã hội, đặc biệt là những hoạt động khai thác sẽ ảnh hưởng đến cuộc sống người dân.  2. Đối với đất dùng làm vật liệu san lấp: Theo quy định tại khoản 2 Điều 2 Thông tư số 01/2016/TT-BTNMT thì đất, đá làm vật liệu san lấp là khoáng sản làm vật liệu thông thường khi đáp ứng đủ quy định tại khoản 1 Điều 64 Luật Khoáng sản. Tuy nhiên, theo quy định tại khoản 1 Điều 64 Luật Khoáng sản thì đất làm vật liệu san lấp không có tên trong danh mục khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường. Do đó, đất làm vật liệu san lấp là loại khoáng sản chưa đạt yêu cầu làm vật liệu xây dựng thông thường, đề nghị:   * Về lâu dài, Quốc hội khi chỉnh sửa Luật Khoáng sản, có bổ sung điều khoản quy định về việc cấp phép khai thác khoáng sản làm vật liệu san lấp theo hướng đơn giản thủ tục hành chính. * Trước mắt, trong giai đoạn hiện nay để có nguồn vật liệu san lấp phục vụ kịp thời cho việc thi công đường bộ cao tốc giai đoạn 2021 - 2025, để nghị chỉnh sửa Điều 6 dự thảo Nghị quyết trên cơ sở điều chỉnh nội dung khoản 2 Điều 64 Luật Khoáng sản như sau:   *“Nhà đầu tư, nhà thầu thi công xây dựng dự án đường cao tốc được thỏa thuận với người dân để khai thác trong diện tích đất thuộc quyền sử dụng đất của hộ gia đình, cá nhân để cung cấp cho đường cao tốc. Độ sâu khai thác không làm thay đổi mục đích sử dụng đất theo Giấy chứng nhận quyền sử dụng đất đã được cấp.*  *Trước khi tiến hành khai thác khoáng sản, tổ chức, cá nhân phải đăng ký khu vực, công suất, khối lượng, phương pháp, thiết bị, kế hoạch khai thác, biện pháp bảo vệ môi trường tại UBND cấp tỉnh.*  *Sau khi được UBND cấp tỉnh có văn bản chấp thuận, tổ chức, cá nhân phải nộp tiền cấp quyền khai thác khoáng sản và các nghĩa vụ tài chính khác theo quy định của pháp luật về khoáng sản trong quá trình khai thác.”* | UBND tỉnh Đồng Nai  *(văn bản số 11810/UBND-KTN ngày 28/9/2021)* | Bộ Giao thông vận tải giải trình như sau:  1. Phạm vi đề xuất cơ chế đặc thù chỉ áp dụng các dự án đường cao tốc trong giai đoạn 2021-2025 nên phạm vi ảnh hưởng không nhiều và lâu dài. Mặt khác, nếu không có cơ chế đặc thù, thời gian thi công dự án sẽ kéo dài và gây ảnh hưởng nhiều hơn đến xã hội và cuộc sống của người dân. Do đó, Bộ Giao thông vận tải giữ nguyên kiến nghị về phạm vi đề xuất cơ chế đặc thù bao gồm đất, cát, đá làm vật liệu xây dựng thông thường.  2. Đối với đất dùng làm vật liệu san lấp:  - Hiện nay, Bộ Tài Nguyên và Môi trường đang nghiên cứu đề xuất sửa đổi, bổ sung quy định của Luật Khoáng sản trong dự án Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của một số Luật; trong đó có nội dung đơn giản hóa thành phần hồ sơ và trình tự thực hiện thủ tục cấp phép thăm dò, khai thác khoảng sản làm vật liệu xây dựng thông thường.  - Về việc điều chỉnh Điều 6 dự thảo Nghị quyết trên cơ sở nội dung khoản 2 Điều 64 Luật Khoáng sản: Bộ Giao thông vận tải tiếp thu điều chỉnh tại hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị quyết, tuy nhiên không giới hạn phạm vi khai thác trong diện tích sử dụng đất của hộ gia đình, cá nhân do không đảm bảo đủ trữ lượng. | |
| 12 | Đề nghị bổ sung nội dung: “*Nhà đầu tư, nhà thầu thi công xây dựng cao tốc được cho phép khai thác khoáng sản, trước khi tiến hành khai thác phải: Đăng ký khu vực, công suất, khối lượng, phương pháp, thiết bị và kế hoạch khai thác tại Ủy ban nhân dân cấp tỉnh; Thực hiện bồi thường, giải phóng mặt bằng tại khu vực mỏ; Xây dựng đường công vụ vào khu vực mỏ (nếu có); Phải thực hiện các nghĩa vụ tài chính cho nhà nước (nộp tiền cấp quyền khai thác khoáng sản, thuế tài nguyên, phí bảo vệ môi trường, tiền thuê đất để khai thác khoáng sản, tiền đóng góp xây dựng cơ sở hạ tầng theo quy định của địa phương); Thực hiện ký quỹ cải tạo phục hồi môi trường (có thể lập báo cáo ĐTM cho từng mỏ khoáng sản hoặc lồng ghép mỏ khoáng sản vào dự án đường cao tốc); đồng thời có trách nhiệm cải tạo, phục hồi môi trường khi kết thúc khai thác.*” | UBND tỉnh Bình Định *(văn bản số 1518/SGTVT-KHTC ngày 29/9/2021)* | Tiếp thu ý kiến của UBND tỉnh Bình Định.  Bộ Giao thông vận tải bổ sung quy trình thực hiện tại hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị quyết, cụ thể: Nhà đầu tư, nhà thầu thi công xây dựng không phải đề nghị cấp giấy phép khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường mà sản phẩm khai thác chỉ sử dụng cho các dự án đường bộ cao tốc. Trước khi tiến hành khai thác khoáng sản, Nhà đầu tư, Nhà thầu thi công xây dựng phải đăng ký khu vực, công suất, khối lượng, phương pháp, thiết bị và kế hoạch khai thác tại Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tương tự như điểm a khoản 2 Điều 64 Luật Khoáng sản. | |
| 13 | Đề nghị Bộ Giao thông vận tải phối hợp với Bộ Tài nguyên và Môi trường làm rõ những vướng mắc nào thuộc thẩm quyền của Quốc hội, những vướng mắc nào thuộc thẩm quyền của Chính phủ trong quá trình triển khai thực hiện các dự án đường cao tốc; trên cơ sở đó xác định hình thức văn bản cho phù hợp.   * Về những vướng mắc thuộc thẩm quyền của Quốc hội: đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo chỉ rõ những quy định nào của Luật Khoáng sản đang vướng mắc; dự thảo Nghị quyết dự định sửa đổi theo hướng nào để tháo gỡ các vướng mắc đó; đồng thời, đánh giá ưu/nhược điểm của phương án đề xuất. * Về những vướng mắc thuộc thẩm quyền của Chính phủ: Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 60/NQ-CP về việc áp dụng cơ chế đặc thù trong cấp phép khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường cung cấp cho Dự án đầu tư xây dựng một số đoạn đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc - Nam phía Đông, giai đoạn 2017 - 2020 (đã khởi công và sắp khởi công). Do đó, cần đánh giá, sơ kết quá trình thực hiện Nghị quyết số 60/NQ-CP; trường hợp đạt kết quả tốt thì có thể báo cáo Chính phủ cho phép phát huy nhân rộng cho các dự án đường cao tốc. | Bộ Tư pháp  *(văn bản số 3602/BTP-PLDSKT ngày 12/10/2021)* | - Bộ GTVT đã xin ý kiến và được Bộ Tài nguyên và Môi trường góp ý tại các văn bản số 5355/BTNMT-PC ngày 30/8/2021 và số 5938/BTNMT-KHTC ngày 28/9/2021, theo đó Bộ Tài nguyên và Môi trường thống nhất nội dung đề xuất cơ chế việc khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường ngoài phạm vi dự án và chỉ sử dụng cho dự án đường bộ cao tốc thuộc thẩm quyền của Quốc hội. Bộ Tài nguyên và Môi trường cũng đã có Tờ trình số 26/TTr-BTNMT ngày 07/6/2021 kiến nghị Chính phủ báo cáo Quốc hội với nội dung tương tự như đề nghị của Bộ GTVT.  - Nội dung vướng mắc do việc khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường phải thực hiện theo quy trình như đối với việc khai thác khoáng sản quý hiếm là không hợp lý và cần có sự điều chỉnh. Quy trình khai thác khoáng sản được quy định tại nhiều điều trong Luật Khoáng sản (thăm dò khoáng sản; phê duyệt trữ lượng khoáng sản; lập, phê duyệt Dự án đầu tư khai thác khoáng sản; có báo cáo đánh giá tác động môi trường hoặc bản cam kết bảo vệ môi trường; cấp Giấy phép khai thác khoáng sản; …). Dự thảo Nghị quyết kiến nghị không cần thực hiện quy trình này đối với thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường mà chỉ cần thực hiện theo quy trình theo quy định tại  điểm a khoản 2 Điều 64 Luật Khoáng sản.  - Khi triển khai dự án đường cao tốc phía Đông giai đoạn 2016-2020, đã gặp vướng mắc về việc khan hiếm vật liệu xây dựng do quy trình xin cấp giấy phép khai thác mỏ vật liệu kéo dài. Để giải quyết vướng mắc, Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 60/NQ-CP ngày 16/6/2021 và Nghị quyết số 133/NQ-CP ngày 19/10/2021 điều chỉnh một số nội dung của Nghị quyết số 60/NQ-CP theo thẩm quyền của Chính phủ cho phép thực hiện cơ chế đặc thù: (i) UBND được được phê duyệt các khu vực khoáng sản làm VLXDTT đã có trong quy hoạch khoáng sản liên quan, đủ tiêu chuẩn và chỉ phục vụ thi công Dự án đường cao tốc là khu vực không đấu giá quyền khai thác khoáng sản; (ii) được phép quyết định nâng công suất ghi trong giấy phép khai thác (không tăng trữ lượng đã cấp phép) mà không phải lập dự án đầu tư điều chỉnh, đánh giá tác động môi trường (báo cáo đánh giá tác động môi trường hoặc kế hoạch bảo vệ môi trường) hoặc giấy xác nhận hoàn thành công trình bảo vệ môi trường nhưng phải đáp ứng yêu cầu về an toàn, bảo vệ môi trường trong khai thác. Tuy nhiên, cơ chế đặc thù thuộc thẩm quyền Chính phủ ban hành vẫn chưa giải quyết triệt để được việc khan hiếm, thiếu hụt vật liệu xây dựng. Bộ Tài nguyên và Môi trường đã có văn bản số 86/BC-BTNMT ngày 20/9/2021 báo cáo Chính phủ kết quả thực hiện Nghị quyết số 60/NQ-CP theo đó: hiện nay đã cấp phép được 77 mỏ, vẫn còn 112 mỏ chưa đủ điều kiện được cấp phép khai thác. Do vậy, việc ban hành Nghị quyết của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù, trong đó có chính sách về khoáng sản là rất cần thiết để để triển khai thực hiện dự án đường bộ cao tốc giai đoạn 2021-2025. | |
| **V** | **Ý KIẾN KHÁC** | | |
| 1 | Đề nghị Bộ Giao thông vận tải trong bước xây dựng dự thảo Nghị quyết cần lấy ý kiến các địa phương có đường cao tốc đi qua, để tiếp tục rà soát, đảm bảo ban hành cơ chế chính sách phù hợp với điều kiện của thể của từng địa phương. | UBND tỉnh Cà Mau  *(văn bản số 5797/UBND-XD ngày 27/9/2021)* | Tiếp thu ý kiến của UBND tỉnh Cà Mau.  Trong quá trình xây dựng Nghị quyết, Bộ Giao thông vận tải sẽ lấy ý kiến các Bộ, ngành, địa phương theo quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật. | |
| 2 | Hiện nay, một số đoạn tuyến thuộc quy hoạch đường cao tốc đã được một số tỉnh chủ động đầu tư trước theo tiêu chuẩn đường ô tô để đảm bảo việc đi lại của người dân. Theo Nghị quyết số 437/NQ-UBTVQH14 của Ủy ban thường vụ Quốc hội quy định: *“Đối với các dự án đường bộ đầu tư theo hình thức hợp đồng BOT chỉ áp dụng đối với các tuyến đường mới để đảm bảo quyền lựa chọn cho người dân, không đầu tư các dự án cải tạo, nâng cấp các tuyến đường độc đạo hiện hữu.”*  Do đó, kiến nghị Bộ Giao thông vận tải xem xét, báo cáo Quốc hội chấp thuận cho đầu tư các dự án đường bộ cao tốc theo hình thức hợp đồng BOT trên cơ sở cải tạo, nâng cấp các tuyến đường độc đạo, hiện hữu.  Đồng thời, tăng tỷ lệ điều tiết cho ngân sách tỉnh để đảm bảo khả năng cần đối nguồn vốn cho công tác giải phóng mặt bằng, tái định cư cho các dự án. | UBND tỉnh Đồng Nai  *(văn bản số 11810/UBND-KTN ngày 28/9/2021)* | Bộ Giao thông vận tải giải trình như sau:  Tại Nghị quyết số 437/NQ-UBTVQH14 của Ủy ban thường vụ Quốc hội về một số nhiệm vụ và giải pháp tiếp tục hoàn thiện và đẩy mạnh việc thực hiện chính sách pháp luật về đầu tư và khai thác các công trình giao thông theo hình thức hợp đồng BOT, Ủy ban thường vụ Quốc hội đã đưa ra nhiệm vụ và giải pháp: *“Đối với các dự án đường bộ đầu tư theo hình thức hợp đồng BOT chỉ áp dụng đối với các tuyến đường mới để đảm bảo quyền lựa chọn cho người dân, không đầu tư các dự án cải tạo, nâng cấp các tuyến đường độc đạo hiện hữu.”*. Chủ trương này cũng được thể chế hóa tại khoản 4 Điều 45 Luật PPP *(đối với dự án cải tạo, nâng cấp, mở rộng không áp dụng loại hợp đồng thông qua cơ chế thu phí trực tiếp từ người sử dụng).* Do vậy, cần xem xét, nghiên cứu về hình thức triển khai dự án cải tạo, nâng cấp phù hợp.  Đối với giải pháp tạo nguồn vốn cho địa phương thực hiện dự án, hồ sơ đã xây dựng cơ chế Chính phủ phát hành trái phiếu cho địa phương vay lại (Điều 4 đề cương dự thảo Nghị quyết). | |
| 3 | Đối với các đoạn tuyến đã đầu tư phân kỳ theo từng giai đoạn (như tuyến cao tốc Hòa Lạc – Hòa Bình), khi nâng cấp bảo đảm quy mô, tiêu chuẩn theo quy hoạch cần thiết phải nâng cấp từ cải tạo, nâng cấp, mở rộng, hiện đại hóa, vận hành, kinh doanh công trình, hệ thống cơ sở hạ tầng sẵn có (Giai đoạn hiện tại đang thực hiện theo hình thức Hợp đồng BOT) thì sẽ phải tiếp tục thực hiện phương án thu phí trực tiếp từ người sử dụng để nâng cấp, cải tạo. Đồng thời, giá trị tài sản công không tính trong phương án tài chính để xác định thu hồi vốn và lợi nhuận của nhà đầu tư, nên việc xác định giá trị tài sản công tham gia dự án không ảnh hưởng đến phương án tài chính của dự án.  Kiến nghị*: Đối với một số dự án có hướng tuyến quy hoạch đi trùng hướng tuyến đã đầu tư phân kỳ theo từng giai đoạn, cho phép tiếp tục nâng cấp đảm bảo quy mô tiêu chuẩn đường cao tốc theo phương thức PPP, thu phí trực tiếp từ người sử dụng dịch vụ để hoàn vốn và không tính giá trị phần vốn NSNN đã đầu tư phân kỳ theo từng giai đoạn vào phần góp vốn của nhà nước.* | UBND tỉnh Hòa Bình  *(văn bản số 1879/UBND-KTN ngày 05/9/2021)* | Bộ Giao thông vận tải giải trình như sau:  Ghi nhận ý kiến góp ý của UBND tỉnh Hòa Bình đối với kiến nghị về việc nâng cấp, cải tạo các công trình hạ tầng sẵn có đã đầu tư giai đoạn phân kỳ theo hình thức BOT. Tuy nhiên, Hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị quyết có phạm vi áp dụng đối với một số dự án đường bộ cao tốc giai đoạn 2021-2025 thuộc Quy hoạch mạng lưới đường bộ thời kỳ 2021 - 2030 (bao gồm các dự án đầu tư mới, không bao gồm các dự án cải tạo, nâng cấp). Do vậy, kiến nghị này không phù hợp với phạm vi điều chỉnh, đối tượng áp dụng của Nghị quyết.  Đối với vướng mắc đặc thù, Bộ Giao thông vận tải sẽ phối hợp với các địa phương nghiên cứu, đề xuất theo từng dự án. | |
| 4 | Đề nghị Bộ Giao thông vận tải nghiên cứu, tham mưu cho Chính phủ trình Quốc hội bổ sung thêm cơ chế đặc thù theo hướng cho các địa phương có điều kiện kinh tế được phép đầu tư hệ thống đường cao tốc, nút giao kết nối đi qua địa giới hành chính của tỉnh đó, để tạo đà thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội, phù hợp với Quyết định phê duyệt 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. | UBND tỉnh Vĩnh Phúc  *(văn bản số 8341/UBND-CN1 ngày 23/9/2021)* | Bộ Giao thông vận tải giải trình như sau:  Đối với một số đề xuất của UBND tỉnh Vĩnh Phúc (địa phương được phép đầu tư hệ thống đường cao tốc, nút giao kết nối đi qua địa giới hành chính của tỉnh đó), do kiến nghị này cần được nghiên cứu trên tình hình cụ thể của từng địa phương, từng dự án nên các đề xuất trên sẽ tiếp tục được Bộ Giao thông vận tải và các địa phương nghiên cứu, đánh giá và xử lý phù hợp đối với từng trường hợp theo quy định pháp luật. | |
| 5 | 1. Đề nghị đề xuất cơ chế phân cấp, ủy quyền UBND cấp tỉnh phê duyệt điều chỉnh cục bộ quy hoạch chung của địa phương để rút ngắn thời gian, tạo điều kiện khai thác quỹ đất dọc hai bên tuyến, vùng phụ cận. 2. Đề nghị đề xuất cơ chế cho phép sử dụng ngân sách địa phương để đầu tư các dự án vành đai, cao tốc (*là các tuyến đường có tính chất liên vùng thuộc nhiệm vụ chi của ngân sách trung ương theo quy định tại khoản 1 Điều 36 Luật Ngân sách nhà nước).* 3. Đề nghị đề xuất cơ chế giao HĐND cấp tỉnh xem xét quyết định điều chỉnh chủ trương đầu tư dự án thành phần sử dụng vốn ngân sách địa phương trong trường hợp giá trị của các dự án thành phần vượt giá trị đã được Quốc hội phê duyệt tại Quyết định chủ trương đầu tư để tăng tính chủ động cho địa phương, rút ngắn thời gian thực hiện trình tự, thủ tục điều chỉnh chủ trương đầu tư. | UBND thành phố Hồ Chí Minh (văn bản số 11109/SGTVT-KH ngày 14/10/2021) | Bộ Giao thông vận tải giải trình như sau:  Đối với một số đề xuất của UBND thành phố Hồ Chí Minh, do kiến nghị này cần được nghiên cứu trên tình hình cụ thể của từng địa phương, từng dự án nên các đề xuất trên sẽ tiếp tục được Bộ Giao thông vận tải và các địa phương nghiên cứu, đánh giá và xử lý phù hợp đối với từng trường hợp theo quy định pháp luật. | |
| 6 | 1. Đề nghị nêu rõ trách nhiệm và nhiệm vụ của các Bộ có liên quan trong công tác quản lý và thực hiện Nghị quyết của Quốc hội. 2. Nghiên cứu đối với một số nội dung sau: 3. Có cơ chế phân chia dự án thành các dự án thành phần độc lập, trong đó công tác GPMB và xây dựng một số hạng mục công trình *(nếu cần)* sử dụng vốn ngân sách trung ương và địa phương thực hiện để đảm bảo nguồn lực đầu tư cho các dự án đường bộ cao tốc *(có quy mô, tổng mức đầu tư lớn)* khi kêu gọi đầu tư theo phương thức PPP. 4. Áp dụng trình tự, thủ tục quyết định chủ trương đầu tư, phê duyệt dự án đầu tư nhóm A đối với các dự án đường bộ cao tốc có tiêu chí được phân loại dự án quan trọng quốc gia để rút ngắn thời gian thực hiện thủ tục đầu tư *(thường kéo dài 2 - 3 năm cho một dự án).* | UBND thành phố Hà Nội  *(văn bản số 3454/UBND-NT ngày 11/10/2021)* | Bộ Giao thông vận tải giải trình như sau:   1. Việc phân chia trách nhiệm và nhiệm vụ của các Bộ có liên quan thuộc nội dung *tổ chức thực hiện* Nghị quyết, theo đó, Bộ Giao thông vận tải đã dự thảo Điều 7 Đề cương Nghị quyết, ttrong đó giao Chính phủ tổ chức thực hiện Nghị quyết và chỉ đạo các cơ quan liên quan, các địa phương triển khai thực hiện. 2. Đối với một số đề xuất của UBND thành phố Hà Nội: 3. Đối với cơ chế phân chia dự án thành các dự án thành phần độc lập, trong đó có dự án thành phần giải phóng mặt bằng: hiện nay Chính phủ đang xây dựng *Đề án thí điểm tách riêng viêc bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, giải phóng mặt bằng ra khỏi dự án đầu tư* (Bộ Kế hoạch và Đầu tư chủ trì). Do vậy, để thống nhất trong quản lý nhà nước, Bộ Giao thông vận tải không đề xuất cơ chế này tại Nghị quyết.   *(ii)* Đối với cơ chế ủy quyền quyết định chủ trương đầu tư, phê duyệt dự án: hiện nay, Hồ sơ xây dựng Nghị quyết đã bổ sung danh mục các dự án được áp dụng cơ chế. Theo đó, về cơ bản các dự án quan trọng quốc gia đã được chuẩn bị hồ sơ để trình Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư. Do vậy, cơ chế này là chưa thực sự cần thiết. | |
| 7 | Bộ Tư pháp cho rằng, các cơ chế, chính sách thí điểm này chỉ nên áp dụng đối với một số dự án đường bộ cao tốc quan trọng, cần thiết phải đẩy nhanh tiến độ thực hiện… Việc thực hiện thí điểm sẽ được Quốc hội thông qua đối với từng dự án cụ thể tương tự như Nghị quyết số 52/2017/QH14 ngày 22/11/2017 của Quốc hội về chủ trương đầu tư dự án xây dựng một số đoạn đường bộ cao tốc trên tuyến Bắc - Nam phía Đông giai đoạn 2017 - 2020. Đối với các dự án khác, đề nghị thực hiện theo các quy định của pháp luật hiện hành, đảm bảo phát triển theo quy hoạch đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1454/QĐ-TTg. | Bộ Tư pháp  *(văn bản số 3602/BTP-PLDSKT ngày 12/10/2021)* | Bộ Giao thông vận tải giải trình như sau:  Tại hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị quyết, Bộ Giao thông vận tải đã báo cáo về các khó khăn, vướng mắc trong việc triển khai dự án, về cơ bản các vướng mắc này phát sinh với tất cả các dự án (bao gồm dự án quan trọng quốc gia, nhóm A, nhóm B).  Trường hợp các dự án nhóm A, nhóm B thực hiện theo quy định pháp luật hiện hành, các vướng mắc khi triển khai các dự án này sẽ không được tháo gỡ, ảnh hưởng đến việc thực hiện chủ trương của Đảng, nhà nước về phát triển đường cao tốc, không tạo động lực thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội. | |