

Số: /BC-BGTVT

Hà nội, ngày tháng năm 2025

**DỰ THẢO****BÁO CÁO**

**Đánh giá tác động của chính sách trong Dự thảo Nghị quyết của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt để phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại Thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2035**

Kính gửi: Chính phủ

**I. XÁC ĐỊNH VẤN ĐỀ BẮT CẬP TỔNG QUAN****1. Bối cảnh xây dựng chính sách****1.1. Bối cảnh quốc tế và khu vực**

Bối cảnh khu vực và thế giới đang có sự chuyển đổi mạnh mẽ trong cách tiếp cận quy hoạch đô thị và phát triển giao thông công cộng; việc phát triển kinh tế xanh, kinh tế số, kinh tế tuần hoàn, phát triển bền vững đang là ưu tiên hàng đầu được nhiều quốc gia lựa chọn; đây vừa là cơ hội, vừa là thách thức các quốc gia đang phát triển. Việc phát triển đường sắt đô thị (ĐSĐT) ngày càng được ưu tiên trong bối cảnh toàn cầu hóa và mục tiêu giảm phát thải carbon, mang lại lợi ích lớn cho kinh tế - xã hội. Tuy nhiên, cũng đối mặt với nhiều thách thức về chi phí đầu tư, huy động nguồn lực, quản lý, hòa nhập văn hóa giao thông.

Trong bối cảnh đó, xu hướng xây dựng các chính sách đồng bộ, bền vững và công nghệ cao đang giúp giải quyết các vấn đề này, đưa ĐSĐT trở thành một trong những yếu tố quan trọng nhất của đô thị hóa trong thế kỷ 21, như: Tokyo (Nhật Bản), phát triển hệ thống ĐSĐT với mật độ dày đặc, hiệu quả cao, kết hợp TOD và các công nghệ tiên tiến; London (Anh), sử dụng mô hình tài chính sáng tạo (Crossrail) để xây dựng các tuyến đường sắt mới; Singapore, tích hợp quy hoạch giao thông công cộng với quản lý phát triển đô thị và áp dụng các biện pháp hạn chế xe cá nhân; Mỹ và Canada, các chương trình hỗ trợ tài chính của chính phủ liên bang, đặc biệt là tại Mỹ, giúp thúc đẩy đầu tư vào ĐSĐT.

**1.2 Bối cảnh tại Việt Nam**

ĐSĐT tại Thành phố Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh bắt đầu xây dựng từ năm 2007, tuy nhiên tiến độ triển khai chậm, không đáp ứng được nhu cầu vận tải, hạ tầng giao thông không bắt kịp tốc độ đô thị hóa nhanh tại các thành phố. Thực tiễn cho thấy, các thành phố lớn trên thế giới đều ưu tiên phát triển ĐSĐT để đáp ứng nhu cầu vận tải đô thị; là giải pháp căn cơ để giải bài toán ùn tắc giao thông, ô nhiễm không khí và tai nạn giao thông đô thị.

Giai đoạn vừa qua, với quyết tâm chính trị mạnh mẽ, đổi mới tư duy, quyết

liệt trong thực hiện, nhiều công trình giao thông chiến lược đã hoàn thành, mang lại hiệu quả rõ rệt, đặc biệt là các tuyến đường bộ cao tốc, các tuyến ĐSĐT mới đưa vào khai thác. Phát huy kết quả đạt được, với ý chí tự lực, tự cường, khát vọng phát triển đất nước phồn vinh, hạnh phúc, quyết tâm hoàn thiện mạng lưới ĐSĐT đồng bộ, hiện đại trở nên khả thi và cấp bách trong giai đoạn hiện nay.

Hiện nay, hai Thành phố đã lập điều chỉnh quy hoạch chung, quy hoạch thành phố và đã trình cấp có thẩm quyền phê duyệt, trong đó kết hợp chặt chẽ giữa phát triển đô thị với phát triển giao thông. Quốc hội đã ban hành một số cơ chế chính sách nhằm tạo điều kiện thuận lợi để phát triển ĐSĐT, khai thác nguồn lực từ quỹ đất<sup>1</sup>; Chính phủ đang triển khai xây dựng Luật Đường sắt (sửa đổi) với một số chính sách ưu đãi để hỗ trợ phát triển lĩnh vực đường sắt nói chung và ĐSĐT nói riêng.

Hai Thành phố phấn đấu đến năm 2035 đưa vào khai thác 17 tuyến, đoạn tuyến ĐSĐT với tổng chiều dài khoảng 752 km<sup>2</sup>, đảm nhận 35-50% thị phần vận tải hành khách công cộng và đến năm 2045 đưa vào khai thác thêm 07 tuyến, 04 đoạn tuyến với tổng chiều dài thêm khoảng 355km<sup>3</sup> đảm nhận 35-50% thị phần vận tải hành khách công cộng 50 - 60% thị phần vận tải hành khách công cộng.

Tại văn bản số 12766-CV/VPTW ngày 27/12/2024 của Văn phòng Trung ương Đảng, Bộ Chính trị đã kết luận để phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại Thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2035, cần nghiên cứu xây dựng cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt trình cấp có thẩm quyền xem xét, quyết định. Các cơ chế quản lý đặc thù, đặc biệt cần nghiên cứu vượt trội hơn so với quy định hiện hành, mang tính cạnh tranh, nhưng phải kèm theo các cơ chế giám sát, quản lý rủi ro phù hợp; vừa làm vừa rút kinh nghiệm; kiên quyết từ bỏ tư duy không quản được thì cấm.

Từ cơ sở chính trị, pháp lý và thực tiễn trong nước và quốc tế thì việc xây dựng Nghị quyết về Trung tâm tài chính quốc tế và khu vực tại Việt Nam là có cơ sở và cần thiết.

## **2. Mục tiêu xây dựng cơ chế, chính sách**

### **2.1. Mục tiêu tổng thể**

- Thể chế hóa chủ trương, quan điểm và chỉ đạo của Đảng về phát triển hệ thống mạng lưới ĐSĐT tại Thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh nhằm huy động mọi nguồn lực hợp pháp để triển khai đầu tư, rút ngắn tối đa trình tự, thủ tục, thời gian chuẩn bị đầu tư, tiến độ thực hiện, đào tạo nguồn nhân lực, khai thác có hiệu quả nguồn lực quỹ đất dọc tuyến; phân cấp, phân quyền cho hai Thành phố được quyết định các phương thức triển khai, hình thức thực hiện mới phù hợp với tình hình thực tế, đặc điểm và nhu cầu phát triển của hai Thành phố, đồng thời

<sup>1</sup> Nghị quyết số 98/2023/QH15 ngày 24/6/2023 của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế chính sách đặc thù phát triển Thành phố Hồ Chí Minh; Luật Thủ đô năm 2024.

<sup>2</sup> Thành phố Hà Nội, phấn đấu hoàn thành đưa vào khai thác thêm 07 tuyến, 03 đoạn tuyến với chiều dài khoảng 397 km; Thành phố Hồ Chí Minh, phấn đấu hoàn thành đưa vào khai thác 07 tuyến với chiều dài khoảng 355km.

<sup>3</sup> Thành phố Hà Nội, phấn đấu hoàn thành đưa vào khai thác thêm 04 tuyến, kéo dài 03 tuyến với chiều dài khoảng 200km; Thành phố Hồ Chí Minh, phấn đấu hoàn thành đưa vào khai thác thêm 03 tuyến với chiều dài khoảng 155km

nâng cao tinh thần trách nhiệm, phát huy tính chủ động, tích cực của các địa phương, đảm bảo hiệu quả, tránh lãng phí, tiêu cực.

## **2.2. Mục tiêu cụ thể**

Ban hành Nghị quyết thí điểm một số chính sách đặc thù, đặc biệt để phát triển hệ thống mạng lưới ĐSĐT Thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh bảo đảm đến năm 2035 phần đầu cơ bản hoàn thành mạng lưới ĐSĐT tại hai Thành phố, trong đó TP Hà Nội đưa vào khai thác khoảng 410km; TP Hồ Chí Minh đưa vào khai thác khoảng 355km.

## **II. ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CỦA CHÍNH SÁCH**

### **II.1. Xác định vấn đề bất cập:**

#### **1. Căn cứ pháp lý**

- Nghị quyết số 06-NQ/TW ngày 24 tháng 01 năm 2022 của Bộ Chính trị về quy hoạch, xây dựng, quản lý và phát triển bền vững đô thị Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045, trong đó đặt ra một số nhiệm vụ: **“Xây dựng và thực hiện đồng bộ các cơ chế, chính sách để phát triển Thủ đô Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh và các thành phố trực thuộc Trung ương, các đô thị trung tâm vùng trở thành các đô thị hiện đại, thông minh, dẫn dắt và tạo hiệu ứng lan toả, liên kết vùng đô thị”**; **“Phát triển các mô hình đô thị mới phù hợp với thực tiễn, chú trọng mô hình phát triển đô thị theo định hướng giao thông (TOD)”**.

- Nghị quyết số 15-NQ/TW ngày 05 tháng 5 năm 2022 của Bộ Chính trị về phương hướng, nhiệm vụ phát triển Thủ đô Hà Nội đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045, đặt ra những nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu: **Tập trung đầu tư phát triển, nâng cấp hệ thống kết cấu hạ tầng kinh tế-xã hội của Thủ đô một cách tổng thể, đồng bộ, hiện đại và hiệu quả; chú trọng phân bổ, ưu tiên hợp lý nguồn vốn từ ngân sách nhà nước, gắn với đẩy mạnh phân cấp, phân quyền cho Thủ đô. Đẩy mạnh phát triển hệ thống giao thông đồng bộ, hiện đại; đẩy nhanh tiến độ các dự án đường sắt đô thị.**

- Nghị quyết số 31-NQ/TW ngày 30 tháng 12 năm 2022 của Bộ Chính trị về phương hướng, nhiệm vụ phát triển Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 đã xác định nhiệm vụ, giải pháp **“tập trung đầu tư phát triển, nâng cấp hệ thống kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội của Thành phố bảo đảm tổng thể, đồng bộ và hiện đại; trong đó, ... Ưu tiên đầu tư phát triển hệ thống hạ tầng giao thông vận tải, hạ tầng năng lượng, viễn thông đồng bộ, hiện đại; tiếp tục đầu tư phát triển hệ thống giao thông công cộng có sức chở lớn, phát triển, khai thác hiệu quả mạng đường sắt đô thị, luồng tàu đường biển, đường sông, bảo đảm kết nối liên hoàn với các tỉnh Đông Nam Bộ, đồng bằng sông Cửu Long, Nam Trung Bộ và Tây Nguyên”**;

- Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17 tháng 11 năm 2022 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII về tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 đã đặt ra những nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu: **ngiên cứu, sớm đầu tư xây dựng tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc-Nam, các tuyến đường sắt đô thị tại Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh.**

- Kết luận số 49-KL/TW ngày 28 tháng 02 năm 2023 của Bộ Chính trị về định hướng phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045, mục tiêu: ***hoàn chỉnh hệ thống đường sắt đô thị tại Thành phố Hồ Chí Minh vào năm 2035.***

- Kết luận số 72-KL/TW ngày 23 tháng 02 năm 2024 của Bộ Chính trị về tiếp tục thực hiện Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 16 tháng 01 năm 2012 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khoá XI về xây dựng kết cấu hạ tầng đồng bộ nhằm đưa nước ta cơ bản trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại trong đó đã đề ra một số nhiệm vụ, giải pháp: ***khẩn trương rà soát, sửa đổi, ban hành chính sách, pháp luật liên quan đến phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng gắn với mục tiêu xây dựng công nghiệp hiện đại đến năm 2030, nhất là chính sách, pháp luật về đầu tư công, quy hoạch, đối tác công - tư, ngân sách nhà nước; hoàn thiện mô hình phát triển đô thị gắn với giao thông công cộng (TOD); nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước, phân cấp, phân quyền gắn với năng lực tổ chức thực hiện và đề cao trách nhiệm của cấp uỷ, chính quyền, người đứng đầu ở địa phương, rút ngắn quy trình ra quyết định, tạo thuận lợi cho việc triển khai thực hiện đầu tư; tiếp tục triển khai đầu tư các tuyến đường sắt đô thị, tàu điện ngầm có quy mô vận tải lớn tại Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh và một số thành phố lớn khác;***

- Bộ Chính trị đã họp và thông qua Đề án phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại Thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2035 tại văn bản số 12766-CV/VPTW ngày 27/12/2024 của Văn phòng Trung ương Đảng, trong đó giao Ban cán sự đảng Chính phủ phối hợp với Đảng đoàn Quốc hội nghiên cứu xây dựng cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt để phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại Thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2035, trình cấp có thẩm quyền xem xét, quyết định.

## **2. Vấn đề bất cập**

- Các nhóm chính sách mới, chưa từng được áp dụng và có tiền lệ tại Việt Nam. Đồng thời, hầu hết các chính sách đưa ra đều đang vượt khung pháp luật hiện hành. Do đó, sẽ có khả năng chưa lường được hết tác động và do chính sách đem lại cũng như quản lý rủi ro phù hợp.

- Hiến pháp, Luật Tổ chức Quốc hội, Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật có các quy định về thẩm quyền của Quốc hội trong việc ban hành các cơ chế, chính sách đặc biệt về kinh tế - xã hội, các vấn đề mới, khác với các Luật hiện hành.

## **II.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề**

Việc ban hành Nghị quyết của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt để phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại Thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh là hết sức cần thiết. Theo đó, các chính sách đặc thù, đặc biệt sẽ: (i) huy động mọi nguồn lực đầu tư; (ii) rút ngắn tối đa trình tự, thủ tục, thời gian đầu tư; (iii) khai thác có hiệu quả nguồn lực quỹ đất; phân cấp, phân quyền tối đa cho hai Thành phố; (iv) bảo đảm phù hợp với điều kiện thực tế, khắc phục các tồn tại, vướng mắc tại các dự án ĐSĐT đã triển khai tại

các Thành phố; (v) nâng cao tinh thần trách nhiệm, phát huy tính chủ động, tích cực của các địa phương, đảm bảo hiệu quả, tránh lãng phí, tiêu cực.

### **II.3. Các giải pháp giải quyết vấn đề**

**Chính sách 1.** *Trong quá trình chuẩn bị đầu tư, thực hiện đầu tư các Dự án, Thủ tướng Chính phủ được quyết định:*

*a) Phát hành trái phiếu Chính phủ để bổ sung dự toán và kế hoạch đầu tư hàng năm cho các Dự án trong trường hợp dự toán ngân sách nhà nước bố trí hàng năm không đáp ứng tiến độ.*

*b) Sử dụng nguồn tăng thu, tiết kiệm chi ngân sách trung ương hàng năm (nếu có) và các nguồn vốn hợp pháp khác cho các Dự án trong trường hợp dự toán ngân sách nhà nước bố trí hàng năm không đáp ứng tiến độ. Việc sử dụng nguồn tăng thu, tiết kiệm chi không phải thực hiện theo thứ tự ưu tiên theo quy định của pháp luật về ngân sách nhà nước.*

*c) Huy động vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA), vốn vay ưu đãi nước ngoài để hỗ trợ ngân sách thực hiện các Dự án và không phải lập Đề xuất dự án sử dụng vốn ODA, vốn vay ưu đãi nước ngoài; áp dụng theo quy định của nhà tài trợ nước ngoài trong trường hợp pháp luật Việt Nam chưa có quy định hoặc đã có quy định nhưng khác với quy định của nhà tài trợ nước ngoài.*

### **1. Xác định vấn đề và mục tiêu giải quyết vấn đề**

#### **1.1. Xác định vấn đề**

Theo quy định tại điểm h khoản 2 Điều 34 của Luật Đầu tư công 2024, cơ cấu nguồn vốn của Dự án phải được xác định trong quyết định phê duyệt chủ trương đầu tư. Tuy nhiên, đối với các dự án ĐSĐT của hai Thành phố, do tổng mức đầu tư rất lớn, thời gian thực hiện dài quá nhiều kỳ trung hạn nên phải cân đối ngân sách qua nhiều kỳ trung hạn, tại bước xây dựng Đề án chưa xác định được cụ thể về cơ cấu nguồn vốn cho từng dự án mà chỉ dự kiến sơ bộ cơ cấu nguồn vốn ngân sách nhà nước và chưa xác định được chi tiết cơ cấu nguồn vốn (bao gồm tỷ lệ vốn vay thông qua phát hành trái phiếu Chính phủ cũng như việc sử dụng vốn vay ODA, vay ưu đãi nước ngoài).

Bên cạnh đó, tổng nhu cầu vốn đầu tư của các dự án trong từng kỳ trung hạn là rất lớn, để đảm bảo tính khả thi của việc cân đối vốn cho Dự án cần có chính sách cho phép trong quá trình thực hiện, Thủ tướng Chính phủ được quyết định linh hoạt các nguồn vốn hợp pháp như phát hành trái phiếu Chính phủ (gồm cả phát hành trong nước và quốc tế), trái phiếu chính quyền địa phương.

#### **1.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề**

- Bảo đảm cơ sở pháp lý cho việc quyết định cơ cấu nguồn vốn của các Dự án, đảm bảo sự chủ động, linh hoạt của Thủ tướng Chính phủ trong việc điều hành công tác huy động, bố trí vốn cho Dự án;

- Giảm thiểu thủ tục liên quan đến việc huy động nguồn vốn vay của các nhà tài trợ quốc tế.

- Bảo đảm nguồn vốn trung ương hỗ trợ cho Thành phố trong các kỳ trung hạn 2026-2030 và 2031-2034 để đầu tư xây dựng hệ thống đường sắt đô thị Thủ đô.

## **2. Các giải pháp và đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan**

- Tác động đối với hệ thống pháp luật:

+ Tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật:

Nội dung (1): khác so với quy định tại điểm h khoản 2 Điều 34, Khoản 1 Điều 63 Luật Đầu tư công 2024. Tuy nhiên, việc quy định cơ chế chính sách đặc thù nhằm cụ thể hoá chủ trương của Bộ Chính trị tại Kết luận số 49-KL/TW “*Nghiên cứu, ban hành các cơ chế, chính sách, giải pháp phù hợp để tháo gỡ vướng mắc, đẩy nhanh tiến trình đầu tư các tuyến đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị*”, tại văn bản số 12766-CV/VPTW ngày 27/12/2024 của Văn phòng Trung ương Đảng “*nghiên cứu xây dựng cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt để phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại Thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2035, trình cấp có thẩm quyền xem xét, quyết định*”.

Do đó, việc quy định cơ chế chính sách đặc thù dành cho ĐSDT, khác với quy định của Luật là có cơ sở và cần thiết để đẩy nhanh tiến độ các dự án ĐSDT tại hai Thành phố

Nội dung (2): Thống nhất, đồng bộ với quy định của hệ thống pháp luật hiện hành.

+ Tính tương thích với các điều ước quốc tế: quy định này không trái với các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

Chính sách này tương tự chính sách đã được Quốc hội thông qua tại Nghị quyết quyết định chủ trương đầu tư Dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam.

- Tác động về kinh tế - xã hội:

+ Tác động tích cực: (i) đối với Nhà nước: không tác động đến kinh tế và chỉ tiêu an toàn nợ công quốc gia; (ii) đối với người dân: khi sử dụng nguồn vốn ODA, vốn vay ưu đãi nước ngoài mà hiệu quả hơn nguồn vốn trong nước các khoản vay có chi phí thấp, rẻ hơn nguồn vốn huy động trong nước, sẽ giảm chi phí của Ngân sách nhà nước (về thuế đóng của người dân); (iii) đối với doanh nghiệp: Các doanh nghiệp được tiếp cận với các thiết bị và công nghệ hiện đại của các nước phát triển.

- Tác động tiêu cực: (i) đối với Nhà nước: cần xây dựng kế hoạch cụ thể bảo đảm khả năng cân đối nguồn lực cho các ngành, lĩnh vực và địa phương; (ii) đối với người dân: không có tác động; (iii) đối với doanh nghiệp: không có tác động

- Tác động về giới: không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và các quyền, lợi ích của mỗi giới.

- Tác động về thủ tục hành chính: không phát sinh các thủ tục hành chính.

## **3. Lựa chọn giải pháp**

Để Thủ tướng Chính phủ có thể quyết định việc bổ sung cơ cấu nguồn vốn cụ thể hơn so với khi quyết định chủ trương đầu tư (phát hành trái phiếu Chính

phủ hoặc sử dụng vốn vay ODA, vốn vay ưu đãi nước ngoài). Giảm trình tự, thủ tục đầu tư liên quan đến việc huy động nguồn vốn vay ODA và vốn vay ưu đãi; đảm bảo ngân sách thành phố giữ vai trò chủ đạo và quyết định, ưu tiên tập trung bố trí nguồn lực trong kế hoạch đầu tư công trung hạn, nguồn tăng thu, tiết kiệm chi hàng năm, khai thác hiệu quả nguồn lực từ quỹ đất cho đầu tư phát triển hệ thống ĐSĐT.

Đề xuất giải pháp:

*Trong quá trình chuẩn bị đầu tư, thực hiện đầu tư các Dự án, Thủ tướng Chính phủ được quyết định:*

*a) Phát hành trái phiếu Chính phủ để bổ sung dự toán và kế hoạch đầu tư hàng năm cho các Dự án trong trường hợp dự toán ngân sách nhà nước bố trí hàng năm không đáp ứng tiến độ.*

*b) Sử dụng nguồn tăng thu, tiết kiệm chi ngân sách trung ương hàng năm (nếu có) và các nguồn vốn hợp pháp khác cho các Dự án trong trường hợp dự toán ngân sách nhà nước bố trí hàng năm không đáp ứng tiến độ. Việc sử dụng nguồn tăng thu, tiết kiệm chi không phải thực hiện theo thứ tự ưu tiên theo quy định của pháp luật về ngân sách nhà nước.*

*c) Huy động vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA), vốn vay ưu đãi nước ngoài để hỗ trợ ngân sách thực hiện các Dự án và không phải lập Đề xuất dự án sử dụng vốn ODA, vốn vay ưu đãi nước ngoài; áp dụng theo quy định của nhà tài trợ nước ngoài trong trường hợp pháp luật Việt Nam chưa có quy định hoặc đã có quy định nhưng khác với quy định của nhà tài trợ nước ngoài.*

**Chính sách 2.** *Ngân sách Trung ương cân đối, bố trí vốn bổ sung có mục tiêu cho ngân sách địa phương trong các kỳ kế hoạch đầu tư công trung hạn 2026-2030 và 2031-2035 làm cơ sở quyết định đầu tư dự án và thực hiện đầu tư.*

## **1. Xác định vấn đề và mục tiêu giải quyết vấn đề**

### **1.1. Xác định vấn đề bất cập**

Tại Điểm c, Khoản 4, Điều 19 Luật ngân sách số 83/2015/QH13 quy định Nhiệm vụ, quyền hạn của Quốc hội quyết định phân bổ ngân sách trung ương: “*Mức bổ sung từ ngân sách trung ương cho ngân sách từng địa phương, bao gồm bổ sung cân đối ngân sách và bổ sung có mục tiêu*”.

### **1.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề**

- Bảo đảm cơ sở pháp lý cho việc điều hành công tác huy động, bố trí vốn cho Dự án;

- Giảm thiểu thủ tục liên quan đến việc huy động nguồn vốn vay của các nhà tài trợ quốc tế.

- Bảo đảm nguồn vốn trung ương hỗ trợ cho Thành phố trong các kỳ trung hạn 2026-2030 và 2031-2034 để đầu tư xây dựng hệ thống ĐSĐT hai Thành phố.

**2. Các giải pháp và đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan**

- Tác động đối với hệ thống pháp luật:

+ Tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật:

Nội dung (1): việc quy định cơ chế chính sách đặc thù nhằm cụ thể hoá chủ trương của Bộ Chính trị tại Kết luận số 49-KL/TW “*Nghiên cứu, ban hành các cơ chế, chính sách, giải pháp phù hợp để tháo gỡ vướng mắc, đẩy nhanh tiến trình đầu tư các tuyến đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị*”, tại văn bản số 12766-CV/VPTW ngày 27/12/2024 của Văn phòng Trung ương Đảng “*nghiên cứu xây dựng cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt để phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại Thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2035, trình cấp có thẩm quyền xem xét, quyết định*”.

Do đó, việc quy định cơ chế chính sách đặc thù dành cho ĐSĐT, cần thiết để đẩy nhanh tiến độ dự án.

Nội dung (2): thống nhất, đồng bộ với quy định của hệ thống pháp luật hiện hành.

+ Tính tương thích với các điều ước quốc tế: quy định này không trái với các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

- Tác động về kinh tế - xã hội:

+ Tác động tích cực: (i) đối với Nhà nước: không tác động đến kinh tế và chỉ tiêu an toàn nợ công quốc gia; (ii) đối với người dân: không có tác động; (iii) đối với doanh nghiệp: không có tác động.

+ Tác động tiêu cực: (i) đối với Nhà nước: cần xây dựng kế hoạch cụ thể bảo đảm khả năng cân đối nguồn lực cho các ngành, lĩnh vực và địa phương; (ii) đối với người dân: không có tác động; (iii) đối với doanh nghiệp: không có tác động

- Tác động về giới: không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và các quyền, lợi ích của mỗi giới.

- Tác động về thủ tục hành chính: không phát sinh các thủ tục hành chính.

### **3. Lựa chọn giải pháp**

Để bảo đảm ngân sách thành phố giữ vai trò chủ đạo và quyết định, ưu tiên tập trung bố trí nguồn lực trong kế hoạch đầu tư công trung hạn, nguồn tăng thu, tiết kiệm chi hàng năm, khai thác hiệu quả nguồn lực từ quỹ đất cho đầu tư phát triển hệ thống ĐSĐT, đề xuất giải pháp “*Ngân sách Trung ương cân đối, bố trí vốn bổ sung có mục tiêu cho ngân sách địa phương trong các kỳ kế hoạch đầu tư công trung hạn 2026-2030 và 2031-2035 làm cơ sở quyết định đầu tư dự án và thực hiện đầu tư*”.

**Chính sách 3.** Các Dự án được bố trí vốn qua các kỳ kế hoạch đầu tư công trung hạn, mức vốn bố trí mỗi kỳ kế hoạch đầu tư công trung hạn phù hợp với tiến độ thực hiện từng dự án và không giới hạn phần vốn chuyển tiếp của các dự án sang kỳ kế hoạch đầu tư công trung hạn tiếp theo.

#### **1. Xác định vấn đề và mục tiêu giải quyết vấn đề**

##### **1.1. Xác định vấn đề cần tháo gỡ**



Luật đầu tư công 2024 (có hiệu lực 01/01/2024), Điểm a, d, Khoản 2 và Khoản 3, Điều 93 quy định:

*“Điều 93. Quyền và trách nhiệm của cơ quan, tổ chức, cá nhân liên quan đến quyết định chủ trương đầu tư:*

*2. Trường hợp chương trình, dự án có thời gian thực hiện trong 02 kỳ kế hoạch đầu tư công trung hạn liên tiếp, ngoài quy định tại khoản 1 Điều này, cơ quan, tổ chức, cá nhân và người đứng đầu tổ chức quyết định chủ trương đầu tư chương trình, dự án có trách nhiệm sau đây:*

*a) Quyết định chủ trương đầu tư chương trình, dự án bảo đảm tổng số giá trị tổng mức đầu tư của các chương trình, dự án phải thực hiện trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn sau không vượt quá 20% số vốn kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn trước theo từng nguồn vốn ngân sách trung ương và vốn ngân sách địa phương, trừ chương trình mục tiêu quốc gia, dự án quan trọng quốc gia, dự án sử dụng vốn ODA, vốn vay ưu đãi nước ngoài và dự án sử dụng vốn từ nguồn thu hợp pháp của cơ quan nhà nước, đơn vị sự nghiệp công lập dành để đầu tư;*

*b) Đối với chương trình mục tiêu quốc gia, dự án quan trọng quốc gia, thực hiện theo nghị quyết của Quốc hội. Chính phủ trình Quốc hội xem xét, quyết định chủ trương đầu tư chương trình mục tiêu quốc gia, dự án quan trọng quốc gia trên cơ sở khả năng cân đối vốn, đánh giá tác động đến bội chi ngân sách nhà nước và bảo đảm an toàn nợ công;*

*d) Đối với chương trình, dự án sử dụng vốn ODA, vốn vay ưu đãi nước ngoài, cấp có thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư chương trình, dự án phải thực hiện trong kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn sau không vượt quá 20% tổng số vốn nước ngoài của kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn trước của cả nước.*

*3. Trường hợp các chương trình, dự án thực hiện qua hai kỳ kế hoạch đầu tư công trung hạn liên tiếp quy định tại điểm a, điểm d khoản 2 Điều này thực hiện vượt quá mức 20%, cấp có thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư chương trình, dự án báo cáo Thủ tướng Chính phủ đối với vốn ngân sách trung ương, báo cáo Hội đồng nhân dân các cấp đối với vốn ngân sách địa phương do cấp mình quản lý cho phép phê duyệt nhưng không vượt quá mức 50% tương ứng với quy định tại điểm a, điểm d khoản 2 Điều này.”*

Theo quy định nêu trên, đối với các dự án quan trọng quốc gia, thực hiện theo nghị quyết của Quốc hội. Chính phủ trình Quốc hội xem xét, quyết định chủ trương đầu tư dự án quan trọng quốc gia trên cơ sở khả năng cân đối vốn, đánh giá tác động đến bội chi ngân sách nhà nước và bảo đảm an toàn nợ công; và đối với các dự án thuộc khoản a và d thì tổng số vốn đầu tư trung hạn chuyển tiếp sang giai đoạn kỳ trung hạn tiếp theo không được vượt quá mức 50% tổng số vốn kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn trước.

Tuy nhiên, chính sách này là cần thiết để thực hiện Đề án sau khi được Quốc hội thông qua với các lý do:

- Theo kế hoạch phân kỳ đầu tư của Đề án, một số tuyến ĐSDT dự kiến sẽ thực hiện qua nhiều kỳ trung hạn, trong đó, đa số phần vốn của dự án sẽ vượt 50% tổng số vốn kế hoạch đầu tư công trung hạn giai đoạn trước theo từng nguồn vốn ngân sách trung ương và vốn ngân sách địa phương. Cụ thể, có 05 tuyến/đoạn tuyến dự kiến thực hiện trong 02 kỳ trung hạn, với tổng nhu cầu vốn đầu tư là khoảng 17 tỷ USD, trong đó: giai đoạn 2026-2030 nhu cầu vốn đầu tư khoảng 3,8 tỷ USD (chiếm 22%); giai đoạn 2031-2035 nhu cầu vốn đầu tư khoảng 13,2 tỷ USD (chiếm 78%). Do vậy, chính sách này là cần thiết để bảo đảm cơ sở pháp lý để bố trí và điều chỉnh kế hoạch vốn đầu tư công trung hạn cho các dự án đường sắt đô thị phù hợp với tiến độ triển khai, đảm bảo thực hiện được mục tiêu yêu cầu của Bộ Chính trị.

- Chính sách này phù hợp với quy định của điểm b, khoản 2 Điều 93 Luật đầu tư công 2024 do các dự án ĐSDT là dự án quan trọng quốc gia có TMĐT dự kiến vượt 30.000 tỷ. Theo đó, Quốc hội xem xét, quyết định chủ trương đầu tư dự án quan trọng quốc gia trên cơ sở khả năng cân đối vốn, đánh giá tác động đến bội chi ngân sách nhà nước và bảo đảm an toàn nợ công không giới hạn phần vốn chuyển tiếp của các dự án sang kỳ kế hoạch đầu tư công trung hạn tiếp theo.

- Chính sách này cần thiết để bảo đảm cơ sở pháp lý cho Hội đồng nhân dân thành phố quyết định chủ trương đầu tư các dự án đường sắt đô thị, dự án đường sắt đô thị theo mô hình TOD (là các dự án quan trọng quốc gia) không sử dụng nguồn vốn ngân sách trung ương trên địa bàn Thành phố theo quy định tại Điểm a, Khoản 2, Điều 37 Luật Thủ đô 2024.

- Chính sách này cũng đề xuất phân cấp về thẩm quyền điều chỉnh kế hoạch đầu tư công trung hạn các dự án ĐSDT như điểm b, điểm c của chính sách này.

### **1.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề**

- Bảo đảm cơ sở pháp lý để Thủ tướng Chính phủ, Chủ tịch UBND Thành phố quyết định điều chỉnh kế hoạch đầu tư công trung hạn và hằng năm vốn ngân sách trung ương và địa phương;

- Giảm thời gian thực hiện trình tự, thủ tục điều chỉnh kế hoạch đầu tư công trung hạn và hằng năm vốn ngân sách trung ương bảo đảm tiến độ thực hiện Dự án;

- Bảo đảm cơ sở pháp lý để bố trí vốn thực hiện các dự án qua nhiều kỳ trung hạn;

- Bảo đảm dự án được hoàn thành, giảm thiểu rủi ro liên quan đến việc bố trí vốn, giảm thiểu ảnh hưởng đến thời gian thực hiện dự án.

### **2. Các giải pháp và đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan**

- Tác động đối với hệ thống pháp luật:

+ Tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật: chính sách này khác với quy định của Điều 93 Luật Đầu tư công. Tuy nhiên, việc quy định cơ chế chính sách đặc thù nhằm cụ thể hoá chủ trương của Bộ Chính trị tại Kết luận số 49-KL/TW “*Nghiên cứu, ban hành các cơ chế, chính sách, giải pháp phù hợp để tháo gỡ vướng mắc, đẩy nhanh tiến trình đầu tư các tuyến đường sắt quốc gia,*

*đường sắt đô thị”, tại văn bản số 12766-CV/VPTW ngày 27/12/2024 của Văn phòng Trung ương Đảng ”nghiên cứu xây dựng cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt để phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại Thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2035, trình cấp có thẩm quyền xem xét, quyết định”. Do đó, việc quy định cơ chế chính sách đặc thù dành cho ĐSĐT, khác với quy định của Luật là có cơ sở và cần thiết để đẩy nhanh tiến độ dự án, hạn chế các rủi ro trong quá trình thực hiện.*

+ Khả năng thi hành và tuân thủ của các cơ quan, tổ chức, cá nhân: không tác động.

+ Tính tương thích với các điều ước quốc tế: quy định này không trái với các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

- Tác động về kinh tế - xã hội:

+ Tác động tích cực: (i) đối với Nhà nước: phù hợp với khả năng cân đối nguồn lực và kế hoạch thực hiện dự án; giảm thiểu các thủ tục phát sinh trong việc bố trí vốn; (ii) đối với người dân: không có tác động; (iii) đối với doanh nghiệp: hạn chế các vướng mắc phát sinh liên quan đến bố trí vốn, giảm thiểu tác động đến kế hoạch thực hiện của doanh nghiệp, nhà thầu.

+ Tác động tiêu cực: (i) đối với Nhà nước: phải sắp xếp, cân đối nguồn lực chi cho Dự án trong nhiều kỳ trung hạn; (ii) đối với người dân: không có tác động; (iii) đối với doanh nghiệp: không có tác động.

- Tác động về giới: không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và các quyền, lợi ích của mỗi giới.

- Tác động về thủ tục hành chính: không phát sinh các thủ tục hành chính.

### **3. Lựa chọn giải pháp**

Để hạn chế vướng mắc trong việc bố trí vốn triển khai các dự án, đề xuất giải pháp *“Các Dự án được bố trí vốn qua các kỳ kế hoạch đầu tư công trung hạn, mức vốn bố trí mỗi kỳ kế hoạch đầu tư công trung hạn phù hợp với tiến độ thực hiện từng dự án và không giới hạn phần vốn chuyển tiếp của các dự án sang kỳ kế hoạch đầu tư công trung hạn tiếp theo”*.

#### **Chính sách 4. Về bố trí vốn cho dự án:**

*Ủy ban nhân dân Thành phố được giao nhiệm vụ chuẩn bị đầu tư, quyết định bố trí vốn từ nguồn vốn ngân sách Thành phố trong kế hoạch đầu tư công trung hạn và kế hoạch đầu tư công hằng năm để triển khai các hoạt động thực hiện trước đối với các Dự án như sau:*

a) Các nhiệm vụ chi của chủ đầu tư, Ban quản lý dự án; đào tạo nguồn nhân lực của cơ quan nhà nước, đơn vị quản lý dự án, đơn vị vận hành khai thác, cơ sở đào tạo, cơ sở nghiên cứu;

b) Chi trả các dịch vụ tư vấn;

c) Thực hiện các công việc trong công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư;

d) Thực hiện công tác truyền thông và các công việc khác phục vụ chuẩn bị đầu tư dự án.

## **1. Xác định vấn đề và mục tiêu giải quyết vấn đề**

### **1.1. Xác định vấn đề cần tháo gỡ**

Theo quy định tại khoản 1 Điều 56 Luật Đầu tư công 2024, dự án chỉ được bố trí vốn kế hoạch đầu tư công hàng năm khi đã có trong kế hoạch đầu tư công trung hạn. Theo quy định tại khoản 1 Điều 58 Luật Đầu tư công “*vốn chuẩn bị đầu tư được bố trí để lập, thẩm định, quyết định chủ trương đầu tư dự án; lập, thẩm định, quyết định đầu tư dự án*” và khoản 3 Điều 58 Luật Đầu tư công “*vốn thực hiện dự án được bố trí để giải phóng mặt bằng, lập thiết kế kỹ thuật, lập thiết kế bản vẽ thi công, lập dự toán của dự án hoặc hạng mục của dự án, tổ chức thi công và các công việc khác theo quyết định phê duyệt dự án*”. Các hoạt động nêu trên chỉ được bố trí ngân sách để thực hiện sau khi dự án đầu tư được cấp có thẩm quyền phê duyệt.

Các dự án ĐSDT lớn, có công nghệ kỹ thuật phức tạp; theo kinh nghiệm quốc tế để có thể triển khai thực hiện thành công dự án cần chuẩn bị từ sớm một số công việc ngay trước khi cấp có thẩm quyền phê duyệt như: các nhiệm vụ chi của Chủ đầu tư, Ban quản lý dự án để thực hiện việc quản lý dự án (đào tạo nguồn nhân lực, trụ sở, phương tiện, thiết bị...), thuê các tư vấn; thực hiện công tác truyền thông và những công việc khác phục vụ chuẩn bị đầu tư dự án đặc biệt là thực hiện một số công việc liên quan đến công tác GPMB cho dự án.

**1.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề: để có đủ cơ sở pháp lý cho việc bố trí vốn của dự án để thực hiện trước một số nhiệm vụ của dự án.**

## **2. Các giải pháp và đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan**

- Tác động đối với hệ thống pháp luật:

+ Tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật: chính sách này khác với quy định của khoản 3 Điều 58 Luật Đầu tư công. Tuy nhiên, việc thực hiện chính sách này là cần thiết nhằm chuẩn bị đầy đủ các điều kiện để tổ chức thực hiện Dự án đáp ứng yêu cầu về tiến độ và chất lượng. Việc đề xuất chính sách này trên cơ sở rút kinh nghiệm từ thực tiễn tổ chức thực hiện các dự án quan trọng quốc gia thời gian qua.

+ Tính tương thích với các điều ước quốc tế: quy định này không trái với các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

- Tác động về kinh tế - xã hội

+ Tác động tích cực: (i) đối với Nhà nước: hiện thực hóa chủ trương của Đảng về phát triển công nghiệp đường sắt, khoa học công nghệ, nguồn nhân lực. Tạo được nguồn nhân lực chất lượng cao phục vụ Dự án; (ii) đối với người dân: tạo cơ hội cho người dân tham gia nghiên cứu, đào tạo, nâng cao trình độ; tạo đồng thuận cao trong xã hội khi triển khai dự án, đặc biệt là khi thu hồi đất, bồi thường GPMB; (iii) đối với doanh nghiệp: tạo cơ hội cho các doanh nghiệp tham gia phát triển các cơ sở công nghiệp đường sắt và nâng cao trình độ quản lý, vận hành khai thác.

+ Tác động tiêu cực: (i) đối với nhà nước: phải cân đối nguồn lực sớm hơn để thực hiện các nội dung nêu trên; (ii) đối với người dân, doanh nghiệp: không có tác động.

- Tác động về giới: không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và các quyền, lợi ích của mỗi giới.

- Tác động về thủ tục hành chính: chính sách này không làm phát sinh thủ tục hành chính mới.

**3. Lựa chọn giải pháp:** Để thực hiện được mục tiêu nêu trên, đề xuất cơ chế, chính sách sau:

*“Ủy ban nhân dân Thành phố được giao nhiệm vụ chuẩn bị đầu tư, quyết định bố trí vốn từ nguồn vốn ngân sách Thành phố trong kế hoạch đầu tư công trung hạn và kế hoạch đầu tư công hằng năm để triển khai các hoạt động thực hiện trước đối với các Dự án như sau:*

*a) Các nhiệm vụ chi của chủ đầu tư, Ban quản lý dự án; đào tạo nguồn nhân lực của cơ quan nhà nước, đơn vị quản lý dự án, đơn vị vận hành khai thác, cơ sở đào tạo, cơ sở nghiên cứu;*

*b) Chi trả các dịch vụ tư vấn;*

*c) Thực hiện các công việc trong công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư;*

*d) Thực hiện công tác truyền thông và các công việc khác phục vụ chuẩn bị đầu tư dự án”*

**Chính sách 5.** Về lập, thẩm định, quyết định chủ trương đầu tư và quyết định đầu tư các Dự án:

*a) Cho phép không thực hiện thủ tục lập, thẩm định, quyết định chủ trương đầu tư đối với các Dự án.*

*b) Ủy ban nhân dân các Thành phố tổ chức lập, thẩm định, quyết định đầu tư và quyết định điều chỉnh các Dự án.*

*c) Trình tự, thủ tục lập, thẩm định, quyết định đầu tư các Dự án và quyết định điều chỉnh các Dự án được thực hiện tương tự như dự án nhóm A do địa phương quản lý theo quy định của pháp luật về đầu tư công, pháp luật đầu tư theo phương thức đối tác công tư.*

*d) Căn cứ quyết định đầu tư được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt, các Dự án được bố trí kế hoạch vốn hàng năm theo quy định của pháp luật về đầu tư công và pháp luật về đầu tư theo phương thức đối tác công tư.*

## **1. Xác định vấn đề và mục tiêu giải quyết vấn đề**

### **1.1. Xác định vấn đề bất cập**

- Khoản 1, Điều 8 Luật Đầu tư công 2024: “Điều 8. Tiêu chí phân loại dự án quan trọng quốc gia

1. Sử dụng vốn đầu tư công từ 30.000 tỷ đồng trở lên”

- Điểm a, Khoản 2, Điều 9 Luật Đầu tư công 2024: “Điều 9. Tiêu chí phân loại dự án nhóm A

2. Dự án có tổng mức đầu tư từ 4.600 tỷ đồng trở lên thuộc lĩnh vực sau đây:

a) Giao thông, bao gồm cầu, cảng biển, cảng sông, sân bay, đường sắt, đường quốc lộ;”

- Khoản 1, Điều 18, Luật Đầu tư công 2024: “Điều 18. Thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư chương trình, dự án

1. Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư chương trình, dự án sau đây:

a) Chương trình mục tiêu quốc gia;

b) Dự án quan trọng quốc gia..”

- Điểm a, b, Khoản 5, Điều 18 Luật Đầu tư công 2024: “5. Hội đồng nhân dân cấp tỉnh quyết định chủ trương đầu tư chương trình, dự án sau đây:

a) Chương trình đầu tư công sử dụng vốn ngân sách địa phương, bao gồm cả vốn bổ sung có mục tiêu từ ngân sách trung ương, nguồn vốn hợp pháp của địa phương thuộc cấp mình quản lý;

b) Dự án nhóm A sử dụng vốn ngân sách địa phương các cấp, bao gồm cả vốn bổ sung có mục tiêu từ ngân sách trung ương, nguồn vốn hợp pháp của địa phương trên địa bàn tỉnh, dự án nhóm A thực hiện trên địa bàn từ 02 đơn vị hành chính cấp tỉnh trở lên do Ủy ban nhân dân cấp tỉnh là cơ quan chủ quản theo quyết định của Thủ tướng Chính phủ, trừ dự án quy định tại khoản 3 Điều này.

- Khoản 2 Điều 17 Luật Đầu tư công 2024: “Điều 17. Các hành vi bị nghiêm cấm trong đầu tư công

2. Quyết định đầu tư chương trình, dự án khi chưa được cấp có thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư hoặc không đúng với các nội dung về mục tiêu, phạm vi, quy mô, vượt tổng vốn đầu tư của chủ trương đầu tư đã được cấp có thẩm quyền quyết định. Quyết định điều chỉnh tổng vốn đầu tư của chương trình, tổng mức đầu tư của dự án trái với quy định của pháp luật về đầu tư công.”

- Điểm 3, Khoản 3, Điều 58 Luật xây dựng, quy định: “3. Các nội dung khác của Báo cáo nghiên cứu khả thi đầu tư xây dựng được thẩm định gồm:

a) Đánh giá về sự cần thiết đầu tư xây dựng gồm sự phù hợp với chủ trương đầu tư, khả năng đáp ứng nhu cầu tăng thêm về quy mô, công suất, năng lực khai thác sử dụng đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh trong từng thời kỳ;”

- Khoản 2, Điều 55 Luật Đầu tư công 2024: “Điều 55. Điều kiện để chương trình, dự án, nhiệm vụ và đối tượng đầu tư công khác được đưa vào kế hoạch đầu tư công trung hạn

2. Chương trình, dự án đã được cấp có thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư”

Các dự án ĐSĐT thường có tổng mức đầu tư lớn từ khoảng hơn 30.000 tỷ đồng. Do vậy, căn cứ quy định nêu trên, các dự án ĐSĐT sẽ thuộc loại dự án quan trọng quốc gia chủ trương đầu tư dự án do Quốc hội quyết định hoặc dự án nhóm A và chủ trương đầu tư dự án do Hội đồng nhân dân Thành phố quyết định.

Căn cứ theo tại Điều 20 và Điều 25, Luật đầu tư công 2024 về trình tự, thủ tục quyết định chủ trương đầu tư dự án quan trọng quốc gia, dự án nhóm A thuộc thẩm quyền của Hội đồng nhân dân cấp tỉnh và các Nghị định hướng dẫn Luật đầu tư công thì thời gian để thực hiện thủ tục lập, thẩm định, quyết định chủ trương đầu tư dự án quan trọng quốc gia, dự án Nhóm A khoảng từ 2 đến hơn 3 năm tính từ thời điểm bắt đầu thực hiện chuẩn bị đầu tư dự án.

Kết luận số 49-KL/TW ngày 28/02/2023 của Bộ Chính trị về định hướng phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045, mục tiêu: *Hoàn chỉnh hệ thống đường sắt đô thị tại thành phố Hà Nội (có tính kết nối với vùng Thủ đô) vào năm 2035*. Do vậy, chỉ còn lại khoảng 10 năm để thực hiện mục tiêu như trên. Tuy nhiên, với thời gian để lập, thẩm định, quyết định chủ trương đầu tư 01 dự án quan trọng quốc gia khoảng 3 năm như trên sẽ không đảm bảo hoàn thành mục tiêu.

Tại Khoản 2, Điều 22, Luật đầu tư công 2024 quy định nội dung thẩm tra dự án quan trọng quốc gia bao gồm:

*“2. Nội dung thẩm tra bao gồm:*

*a) Việc đáp ứng tiêu chí xác định chương trình mục tiêu quốc gia, dự án quan trọng quốc gia;*

*b) Sự cần thiết đầu tư chương trình, dự án;*

*c) Việc tuân thủ các quy định của pháp luật;*

*d) Sự phù hợp với chiến lược, phương hướng, kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội và quy hoạch có liên quan theo quy định của pháp luật về quy hoạch;*

*đ) Những thông số cơ bản của chương trình, dự án, bao gồm mục tiêu, quy mô, hình thức đầu tư, phạm vi, địa điểm, diện tích đất cần sử dụng, thời gian, tiến độ thực hiện, phương án lựa chọn công nghệ chính, giải pháp bảo vệ môi trường, nguồn vốn, khả năng thu hồi vốn và trả nợ vốn vay;*

*e) Đánh giá hiệu quả kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh và phát triển bền vững;*

*g) Đánh giá mức độ rủi ro tại quốc gia đầu tư đối với dự án quan trọng quốc gia đầu tư tại nước ngoài.”*

Do vậy, việc giảm bớt một số trình tự thủ tục trong quá trình chuẩn bị đầu tư dự án hoặc tăng cường phân cấp, phân quyền cho địa phương để đẩy nhanh tiến độ thực hiện công tác chuẩn bị đầu tư, sớm đưa dự án vào thi công xây dựng.

1.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề: bảo đảm cơ sở pháp lý để thực hiện công tác chuẩn bị đầu tư các dự án ĐSĐT của hai Thành phố theo hướng rút ngắn trình tự,

thủ tục, rút ngắn thời gian thực hiện công tác chuẩn bị đầu tư, sớm đưa dự án vào thi công xây dựng.

## **2. Các giải pháp và đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan**

- Tác động đối với hệ thống pháp luật:

+ Tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật: Chính sách này khác so với quy định của Luật Đầu tư công 2024, Khoản 1, Điều 8 và Luật Đầu tư công 2024, Khoản 1, Điều 18; Luật Đầu tư công, Khoản 2, Điều 17; Luật Đầu tư công, Khoản 2, Điều 55; Luật xây dựng, Điểm 3, Khoản 3, Điều 58. Tuy nhiên, việc quy định cơ chế chính sách đặc thù nhằm cụ thể hoá chủ trương của Bộ Chính trị tại Kết luận số 49-KL/TW “*Nghiên cứu, ban hành các cơ chế, chính sách, giải pháp phù hợp để tháo gỡ vướng mắc, đẩy nhanh tiến trình đầu tư các tuyến đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị*” và tại văn bản số 12766-CV/VPTW ngày 27/12/2024 của Văn phòng Trung ương Đảng, trong đó *giao Ban cán sự đảng Chính phủ phối hợp với Đảng đoàn Quốc hội nghiên cứu xây dựng cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt để phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại Thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2035, trình cấp có thẩm quyền xem xét, quyết định*”. Do đó, việc quy định cơ chế chính sách đặc thù dành cho đường sắt đô thị, khác với quy định của Luật là có cơ sở và cần thiết để đẩy nhanh tiến độ dự án.

+ Khả năng thi hành và tuân thủ của các cơ quan, tổ chức, cá nhân: Không tác động

+ Khả năng thi hành và tuân thủ của Việt Nam đối với các điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam: Chính sách này không trái với các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên, nên không ảnh hưởng đến khả năng thi hành và tuân thủ của Việt Nam đối với các điều ước quốc tế.

- Tác động về kinh tế- xã hội:

+ Tác động tích cực: (i) đối với Nhà nước: tiết kiệm chi phí lập, thẩm định báo cáo nghiên cứu tiền khả thi; đặc biệt là rút ngắn thời gian (*khoảng 03 năm*) cho công tác lập, thẩm định, quyết định chủ trương đầu tư dự án; (ii) đối với người dân và doanh nghiệp: không tác động

+ Tác động tiêu cực: (i) đối với Nhà nước: không tác động; (ii) đối với người dân và doanh nghiệp: không tác động;

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

- Tác động thể thủ tục hành chính: không phát sinh thủ tục hành chính.

## **3. Lựa chọn giải pháp**

Để đẩy nhanh tiến độ chuẩn bị đầu tư, sớm đưa dự án vào thi công xây dựng, đề xuất giải pháp: *Về lập, thẩm định, quyết định chủ trương đầu tư và quyết định đầu tư các Dự án:*



a) Cho phép không thực hiện thủ tục lập, thẩm định, quyết định chủ trương đầu tư đối với các Dự án.

b) Ủy ban nhân dân các Thành phố tổ chức lập, thẩm định, quyết định đầu tư và quyết định điều chỉnh các Dự án.

c) Trình tự, thủ tục lập, thẩm định, quyết định đầu tư các Dự án và quyết định điều chỉnh các Dự án được thực hiện tương tự như dự án nhóm A do địa phương quản lý theo quy định của pháp luật về đầu tư công, pháp luật đầu tư theo phương thức đối tác công tư.

d) Căn cứ quyết định đầu tư được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt, các Dự án được bố trí kế hoạch vốn hàng năm theo quy định của pháp luật về đầu tư công và pháp luật về đầu tư theo phương thức đối tác công tư.

**Chính sách 6.** Ủy ban nhân dân Thành phố quyết định việc phân chia Dự án thành các dự án thành phần, tiểu dự án khi phê duyệt dự án. Việc phân chia dự án thành phần, tiểu dự án không phải áp dụng theo quy định của pháp luật về xây dựng.

## **1. Xác định vấn đề và mục tiêu giải quyết vấn đề**

### **1.1. Xác định vấn đề bất cập**

Theo quy định tại điểm m khoản 2 Điều 34 Luật Đầu tư công việc phân chia dự án thành phần được thực hiện nêu trong nội dung Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi chủ trương đầu tư. Tuy nhiên, do đặc điểm của các dự án ĐSDT đòi hỏi tính thống nhất, đồng bộ cao về công nghệ và việc quyết định công nghệ của Dự án chỉ thực hiện được ở bước Báo cáo nghiên cứu khả thi (sau khi đã có thiết kế FEED). Vì vậy, việc phân chia dự án thành phần nếu cần thiết sẽ được quyết định trong bước phê duyệt dự án sau khi đã quyết định được công nghệ để phù hợp.

Khoản 9 Điều 1 Luật Xây dựng sửa đổi năm 2020 quy định “Dự án đầu tư xây dựng được phân chia thành các dự án thành phần khi mỗi dự án thành phần có thể vận hành, khai thác độc lập. Các dự án thành phần sau khi phân chia được quản lý như đối với dự án độc lập”. Đối với các dự án ĐSDT để đáp ứng yêu cầu về tiến độ việc phân chia thành các dự án thành phần để triển khai đồng thời là cần thiết. Tuy nhiên, để bảo đảm tính đồng bộ của toàn bộ hệ thống theo đặc thù của các dự án đường sắt đô thị như hệ thống thông tin tín hiệu, hệ thống thẻ vé... việc phân chia dự án thành phần khó có thể đáp ứng các tiêu chí tại quy định nêu trên.

**1.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề:** bảo đảm cơ sở pháp lý trong trường hợp phân chia và triển khai các dự án thành phần phù hợp với thực tiễn đặc thù của dự án đường sắt đô thị.

## **2. Các giải pháp và đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan**

- Tác động đối với hệ thống pháp luật:

+ Tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật: chính sách này khác với quy định của Luật Đầu tư công và Luật Xây dựng. Việc xây dựng chính sách này ảnh hưởng đến tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật. Tuy nhiên, việc

quy định cơ chế chính sách đặc thù nhằm cụ thể hoá chủ trương của Bộ Chính trị tại Kết luận số 49-KL/TW “*Nghiên cứu, ban hành các cơ chế, chính sách, giải pháp phù hợp để tháo gỡ vướng mắc, đẩy nhanh tiến trình đầu tư các tuyến đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị*” và tại văn bản số 12766-CV/VPTW ngày 27/12/2024 của Văn phòng Trung ương Đảng, trong đó giao Ban cán sự đảng Chính phủ phối hợp với Đảng đoàn Quốc hội nghiên cứu xây dựng cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt để phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại Thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2035, trình cấp có thẩm quyền xem xét, quyết định.

Chính sách này tương tự chính sách đã được Quốc hội thông qua tại Nghị quyết quyết định chủ trương đầu tư Dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam.

+ Tính tương thích với các điều ước quốc tế: quy định này không trái với các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

- Tác động về kinh tế - xã hội:

+ Tác động tích cực: (i) đối với Nhà nước: phân chia nguồn vốn hợp lý để đầu tư xây dựng các dự án thành phần và thuận tiện cho việc quản lý xây dựng, sớm đưa vào khai thác; (ii) đối với người dân: với việc thúc đẩy tiến độ triển khai dự án sẽ sớm hình thành phương thức vận tải hiện đại, thân thiện, an toàn đáp ứng tốt hơn nhu cầu của người dân tạo thị trường việc làm ổn định; tạo điều kiện cho người dân sớm có thể tiếp cận với phương thức vận tải hiện đại, an toàn; đáp ứng nhu cầu đi lại, đặc biệt trong các dịp cao điểm như lễ, tết; (iii) đối với doanh nghiệp: tạo thuận lợi cho các doanh nghiệp, nhà đầu tư tham gia dự án.

+ Tác động tiêu cực: (i) đối với Nhà nước: không có tác động; (ii) đối với người dân: không có tác động; (iii) đối với doanh nghiệp: không có tác động.

- Tác động về giới: không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và các quyền, lợi ích của mỗi giới.

- Tác động của thủ tục hành chính: không phát sinh thủ tục hành chính mới.

### **3. Lựa chọn pháp giải**

Để thực hiện được mục tiêu nêu trên, đề xuất cơ chế, chính sách sau: Ủy ban nhân dân Thành phố quyết định việc phân chia Dự án thành các dự án thành phần, tiểu dự án khi phê duyệt dự án. Việc phân chia dự án thành phần, tiểu dự án không phải áp dụng theo quy định của pháp luật về xây dựng.

**Chính sách 7.** *Trường hợp kéo dài thời gian thực hiện Dự án mà không làm tăng tổng mức đầu tư, Ủy ban nhân dân Thành phố được pháp gia hạn thời gian thực hiện mà không phải thực hiện thủ tục điều chỉnh dự án.*

## **1. Xác định vấn đề và mục tiêu giải quyết vấn đề**

### **1.1. Xác định vấn đề**

Theo quy định của pháp luật về đầu tư xây dựng công trình sử dụng vốn công, trình tự, thủ tục điều chỉnh chủ trương đầu tư, điều chỉnh dự án gần như

tương tự với trình tự, thủ tục phê duyệt chủ trương đầu tư, phê duyệt dự án. Cụ thể như sau:

Theo Điều 34 Luật Đầu tư công 2024 “1. *Cấp quyết định chủ trương đầu tư chương trình, dự án thì có thẩm quyền quyết định điều chỉnh, dừng chủ trương đầu tư chương trình, dự án đó và chịu trách nhiệm về quyết định của mình.*

2. *Việc điều chỉnh chủ trương đầu tư chương trình, dự án thực hiện trong trường hợp chương trình, dự án phát sinh thay đổi về mục tiêu, địa điểm, vượt mức vốn đầu tư công, vượt mức vốn đầu tư công của ngân sách cấp trên, vượt tổng mức đầu tư chương trình, dự án so với nội dung tại chủ trương đầu tư chương trình, dự án.*

3. *Trình tự, thủ tục quyết định điều chỉnh chủ trương đầu tư được quy định như sau:*

a) *Đối với chương trình đầu tư công, thực hiện theo quy định tại các điều 20, 23 và 27 của Luật này;*

b) *Đối với dự án quan trọng quốc gia, thực hiện theo quy định tại Điều 20 của Luật này;*

c) *Đối với dự án nhóm A, nhóm B, nhóm C, thực hiện theo quy định tại các điều 24, 25, 26, 28 và 29 của Luật này;*

d) *Đối với dự án thực hiện trên địa bàn từ 02 đơn vị hành chính cấp tỉnh trở lên do Ủy ban nhân dân cấp tỉnh là cơ quan chủ quản, thực hiện theo quy định tại Điều 30 của Luật này;*

đ) *Đối với dự án thực hiện trên địa bàn từ 02 đơn vị hành chính cấp huyện, cấp xã trở lên do Ủy ban nhân dân cấp huyện là cơ quan chủ quản, thực hiện theo quy định tại Điều 31 của Luật này*

4. *Chính phủ quy định về hồ sơ, trình tự, thủ tục, nội dung điều chỉnh chủ trương đầu tư chương trình, dự án; các trường hợp dừng chủ trương đầu tư chương trình, dự án và trình tự, thủ tục thực hiện.”*

Theo Điều 39 Nghị định số 29/2021/NĐ-CP ngày 26/3/2021 của Chính phủ quy định về trình tự, thủ tục thẩm định dự án quan trọng quốc gia và giám sát, đánh giá đầu tư, “Điều 39. *Hồ sơ, thủ tục trình thẩm định*

1. *Hồ sơ trình thẩm định điều chỉnh dự án đầu tư của chủ đầu tư, gồm:*

a) *Tờ trình thẩm định điều chỉnh dự án đầu tư;*

b) *Báo cáo nghiên cứu khả thi Điều chỉnh;*

c) *Báo cáo giám sát, đánh giá Điều chỉnh dự án đầu tư;*

d) *Tài liệu khác có liên quan (nếu có).*

2. *Chủ đầu tư gửi hồ sơ dự án theo quy định tại khoản 1 Điều này đến cơ quan chủ quản để báo cáo Thủ tướng Chính phủ.*

3. *Hồ sơ trình thẩm định điều chỉnh dự án đầu tư của cơ quan chủ quản, gồm:*

a) Tờ trình Thủ tướng Chính phủ;

b) Các tài liệu theo quy định tại khoản 1 Điều này.

4. Cơ quan chủ quản gửi 01 bộ hồ sơ dự án điều chỉnh theo quy định tại khoản 3 Điều này để báo cáo Thủ tướng Chính phủ; đồng thời gửi 20 bộ hồ sơ đến Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

5. Trong thời hạn 15 ngày kể từ ngày nhận được hồ sơ dự án, Bộ Kế hoạch và Đầu tư báo cáo Thủ tướng Chính phủ thành lập Hội đồng thẩm định Nhà nước theo quy định tại Điều 4 Nghị định này.

6. Hội đồng thẩm định Nhà nước thẩm định điều chỉnh dự án trong thời hạn 90 ngày kể từ ngày thành lập. Trường hợp thuê tư vấn thẩm tra thì thời gian thẩm định của Hội đồng thẩm định Nhà nước tính từ ngày ký hợp đồng tư vấn thẩm tra.

7. Hồ sơ trình Thủ tướng Chính phủ của Hội đồng thẩm định Nhà nước, gồm:

a) Các tài liệu theo quy định tại khoản 3 Điều này;

b) Báo cáo thẩm định điều chỉnh dự án của Hội đồng thẩm định Nhà nước;

c) Tài liệu khác có liên quan (nếu có).

8. Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định điều chỉnh dự án theo quy chế làm việc của Chính phủ”.

Thực tế triển khai cho thấy thời gian thực hiện điều chỉnh chủ trương đầu tư, điều chỉnh dự án đều mất gần 01 năm hoặc lâu hơn.

Các dự án đầu tư xây dựng đường sắt đô thị đều có tổng mức đầu tư lớn, thuộc loại dự án quan trọng quốc gia theo quy định của pháp luật đầu tư công hiện hành. Theo đó, thẩm quyền phê duyệt/phê duyệt điều chỉnh chủ trương đầu tư dự án là Quốc hội, thẩm phê duyệt dự án/phê duyệt điều chỉnh dự án là Thủ tướng Chính phủ.

**1.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề:** để góp phần giảm thời gian thực hiện các thủ tục, không ảnh hưởng tiến độ thi công xây lắp.

**2. Các giải pháp và đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan**

- Tác động về hệ thống pháp luật:

+ Cần có sự điều chỉnh, cập nhật các quy định pháp luật liên quan nêu trên hiện hành cho phù hợp về tổng thể.

+ Cần bổ sung một số quy định về: thời gian tối đa cho phép kéo dài tiến độ thực hiện dự án, số lần tối đa được phép điều chỉnh gia hạn; nội dung báo cáo đánh giá của Chủ đầu tư về trách nhiệm của các bên liên quan, nhận định rủi ro và các giải pháp phòng ngừa, khắc phục và cơ quan Nhà nước có thẩm quyền chấp thuận việc tiếp tục triển khai.

- Tác động về kinh tế - xã hội:

+ Rút ngắn thời gian thực hiện các thủ tục thẩm định, phê duyệt gia hạn thời gian thực hiện dự án, qua đó giảm được chi phí cho các dự án sẽ có đánh giá cụ thể thêm về thời gian ở từng khâu trình duyệt, thẩm định, báo cáo đánh giá, phê duyệt.

+ Tiết kiệm được chi phí cho các dự án về mặt kinh tế như nêu trên. Đồng thời góp phần nâng cao trách nhiệm, năng lực và tính cam kết chung của các chủ thể liên quan trực tiếp đến chất lượng chuyên môn kỹ thuật của công trình/dự án, nâng cao chất lượng xây dựng các bản kế hoạch thực hiện dự án.

- Tác động về giới: không có tác động

- Tác động về thủ tục hành chính: giúp đơn giản hóa các thủ tục hành chính liên quan, tuy nhiên cần bổ sung một số quy định liên quan cần thiết để đảm bảo tính chặt chẽ trong thủ tục triển khai, điều kiện thanh toán, quyết toán, quản lý hợp đồng.

### 3. Lựa chọn giải pháp

Từ các cơ sở phân tích nêu trên, hai Thành phố kiến nghị áp dụng chính sách *“Trường hợp kéo dài thời gian thực hiện Dự án mà không làm tăng tổng mức đầu tư, Ủy ban nhân dân Thành phố được pháp gia hạn thời gian thực hiện mà không phải thực hiện thủ tục điều chỉnh dự án”*.

**Chính sách 8.** Các công trình đường sắt đô thị (nhà ga, nút giao, cầu, các hạng mục công trình liên quan thuộc dự án đường sắt đô thị...) không phải thi tuyển phương án kiến trúc.

#### 1. Xác định vấn đề và mục tiêu giải quyết vấn đề

##### 1.1. Xác định vấn đề

Khoản 2 Điều 17 Luật Kiến trúc, các ga ĐSĐT thuộc đối tượng phải thi tuyển kiến trúc. Trình tự thi tuyển phương án kiến trúc thực hiện theo 6 bước theo quy định tại khoản 4 Điều 17 Nghị định số 85/2020/NĐ-CP ngày 17/7/2020 của Chính phủ, cụ thể như sau: (i) chủ đầu tư lập và trình phê duyệt kế hoạch thực hiện, kinh phí tổ chức thi tuyển, quy chế thi tuyển, nhiệm vụ thiết kế; (ii) đăng tải công khai trên một hoặc nhiều phương tiện thông tin đại chúng về tổ chức thi tuyển trong thời gian tối thiểu 30 ngày; (iii) lập phương án kiến trúc và hồ sơ dự thi; (iv) người quyết định đầu tư thành lập Hội đồng thi tuyển phương án kiến trúc; (v) thành lập Tổ kỹ thuật, giúp việc; (vi) đánh giá, xếp hạng các phương án dự thi và công bố kết quả.

Trường hợp thi tuyển rộng rãi sẽ dẫn đến thời gian chuẩn bị, thực hiện lập phương án kiến trúc và đánh giá kéo dài; nếu thi tuyển mà không có phương án đáp ứng được yêu cầu theo Quy chế thì phải thực hiện quy trình tổ chức thi tuyển lại dẫn đến mất rất nhiều thời gian.

Theo quy hoạch, hai Thành phố Hà Nội có 24 tuyến đường sắt với khoảng hơn 1150km, với khoảng hơn 400 nhà ga, và nhiều công trình cầu và nút giao giữa các tuyến lớn, kế hoạch đầu tư xây dựng khác nhau, việc tổ chức thi tuyển kiến trúc cho một dự án mất nhiều thời gian (tối thiểu khoảng 6-12 tháng); mặt khác, dự kiến các nhà ga ĐSĐT trong tương lai sẽ kết hợp khai thác thương mại, dịch

vụ xung quanh khu vực nhà ga nên có thể sẽ hiệu chỉnh phương án kiến trúc đảm bảo phát huy tối đa công năng sử dụng. Trong khi đó, theo quy định của pháp luật phương án trúng tuyển sẽ được bảo hộ quyền tác giả, vì vậy, việc điều chỉnh phương án kiến trúc theo yêu cầu thực tiễn của từng nhà ga là rất phức tạp và có thể mất thêm thời gian.

Để đảm bảo yêu cầu về thẩm mỹ, trình tự thực hiện thiết kế kiến trúc nhà ga được triển khai như sau: (i) *Tư vấn thiết kế dự án xây dựng 03 phương án kiến trúc nhà ga*; (ii) *Hội đồng thẩm định dự án có sự tham gia của hiệp hội nghề nghiệp (Hội kiến trúc sư Hà Nội), đại diện địa phương sẽ tiến hành đánh giá, lựa chọn phương án kiến trúc, góp ý để tư vấn hoàn thiện phương án kiến trúc lựa chọn. Để đảm bảo phù hợp với tính chất của nhà ga ĐSĐT, các yếu tố về công năng cũng như thẩm mỹ phải được tính toán trên cơ sở đảm bảo hiệu quả kinh tế, xã hội cũng như tiến độ của Dự án nên việc đề xuất chính sách không thi tuyển kiến trúc đối với nhà ga ĐSĐT là cần thiết và phù hợp.*

### **1.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề**

- Bảo đảm cơ sở pháp lý để không phải thi tuyển kiến trúc đối với các công trình nhà ga đường sắt và người quyết định đầu tư chủ động phối hợp với các địa phương, đơn vị liên quan quyết định phương án kiến trúc nhà ga đường sắt;

- Thúc đẩy tiến độ phê duyệt phương án thiết kế nhà ga, nút giao, cầu, các hạng mục công trình liên quan thuộc dự án đường sắt đô thị..., đẩy nhanh tiến độ thực hiện dự án.

## **2. Các giải pháp và đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan**

- Tác động đối với hệ thống pháp luật:

- + Tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật: chính sách này khác với quy định của Điều 17 Luật Kiến trúc, do đó ảnh hưởng đến tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật. Tuy nhiên, việc quy định cơ chế chính sách đặc thù nhằm cụ thể hoá chủ trương của Bộ Chính trị tại Kết luận số 49-KL/TW “*Nghiên cứu, ban hành các cơ chế, chính sách, giải pháp phù hợp để tháo gỡ vướng mắc, đẩy nhanh tiến trình đầu tư các tuyến đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị*” và tại văn bản số 12766-CV/VPTW ngày 27/12/2024 của Văn phòng Trung ương Đảng, trong đó *giao Ban cán sự đảng Chính phủ phối hợp với Đảng đoàn Quốc hội nghiên cứu xây dựng cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt để phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại Thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2035, trình cấp có thẩm quyền xem xét, quyết định.*

Chính sách này tương tự chính sách đã được Quốc hội thông qua tại Nghị quyết quyết định chủ trương đầu tư Dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam. Do đó, việc quy định cơ chế chính sách đặc thù dành cho đường sắt đô thị, khác với quy định của Luật là có cơ sở và cần thiết để đẩy nhanh tiến độ dự án, hạn chế các vướng mắc phát sinh trong quá trình thực hiện.

- + Tính tương thích với các điều ước quốc tế: quy định này không trái với các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên

- Tác động về kinh tế - xã hội:

+ Tác động tích cực: (i) đối với Nhà nước: tăng tính chủ động, linh hoạt trong quá trình thực hiện các dự án đường sắt đô thị. Việc áp dụng cơ chế chính sách đặc thù này thúc đẩy tiến độ đầu tư, giảm thiểu các chi phí phát sinh trong tổ chức thi tuyển, hạn chế các vướng mắc trong quá trình thực hiện nếu phải điều chỉnh phương án kiến trúc; (ii) đối với người dân: thúc đẩy tiến độ, tạo thuận lợi cho người dân tiếp cận dịch vụ khu vực ga đường sắt; được thụ hưởng công trình nhà ga theo đặc trưng của từng địa phương, đảm bảo yếu tố lịch sử, văn hóa, nghệ thuật. Đây có thể là những nơi thăm quan của người dân trong tương lai; (iii) đối với doanh nghiệp: tạo thuận lợi cho doanh nghiệp, nhà đầu tư trong quá trình tham gia đầu tư tại khu vực nhà ga.

+ Tác động tiêu cực: đối với Nhà nước, người dân và doanh nghiệp đều không có tác động.

- Tác động về giới: không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và các quyền, lợi ích của mỗi giới.

- Tác động về thủ tục hành chính: chính sách này không làm phát sinh thủ tục hành chính mới.

### **3. Lựa chọn giải pháp**

Để thực hiện được mục tiêu nêu trên, đề xuất cơ chế, chính sách sau: *Các công trình đường sắt đô thị (nhà ga, nút giao, cầu, các hạng mục công trình liên quan thuộc dự án đường sắt đô thị...) không phải thi tuyển phương án kiến trúc.*

**Chính sách 9.** Ủy ban nhân dân Thành phố chủ trì, thực hiện việc phân cấp, phân quyền tổ chức thẩm định và phê duyệt phương án phòng cháy chữa cháy; chấp thuận kết quả nghiệm thu về phòng cháy và chữa cháy.

#### **1. Xác định vấn đề và mục tiêu giải quyết vấn đề**

##### **1.1. Xác định vấn đề**

Theo Điều 15 Luật Phòng cháy và chữa cháy ngày 29/6/2001: “Điều 15. Thiết kế và thẩm duyệt thiết kế về phòng cháy và chữa cháy

1. Khi lập quy hoạch, dự án xây dựng mới hoặc cải tạo đô thị, khu dân cư, đặc khu kinh tế, khu công nghiệp, khu chế xuất, khu công nghệ cao phải có giải pháp, thiết kế về phòng cháy và chữa cháy bảo đảm các nội dung sau đây:

a) Địa điểm xây dựng, bố trí các khu, các lô;

b) Hệ thống giao thông, cấp nước;

c) Bố trí địa điểm hợp lý cho các đơn vị phòng cháy và chữa cháy ở những nơi cần thiết;

d) Dự toán kinh phí cho các hạng mục phòng cháy và chữa cháy.

2. Khi lập dự án, thiết kế xây dựng mới, cải tạo hoặc thay đổi tính chất sử dụng của công trình phải có giải pháp, thiết kế về phòng cháy và chữa cháy bảo đảm các nội dung sau đây:

- a) Địa điểm xây dựng, khoảng cách an toàn;
- b) Hệ thống thoát nạn;
- c) Hệ thống kỹ thuật an toàn về phòng cháy và chữa cháy;
- d) Các yêu cầu khác phục vụ phòng cháy và chữa cháy;
- đ) Dự toán kinh phí cho các hạng mục phòng cháy và chữa cháy.

3. Các dự án, thiết kế quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều này phải được thẩm duyệt về phòng cháy và chữa cháy.

4. Chính phủ quy định danh mục dự án, công trình thuộc diện phải thiết kế, thẩm duyệt thiết kế, thời hạn thẩm duyệt thiết kế về phòng cháy và chữa cháy.

Theo khoản 2, 3, Điều 13 Nghị định số 136/2020/NĐ-CP ngày 24 tháng 11 năm 2020 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật Phòng cháy và chữa cháy và Luật (ngày 22 tháng 11 năm 2013) sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Phòng cháy và chữa cháy:

“2. Thẩm duyệt thiết kế về phòng cháy và chữa cháy là việc cơ quan có thẩm quyền kiểm tra, đối chiếu các giải pháp, nội dung thiết kế dự án, công trình, phương tiện giao thông cơ giới có yêu cầu đặc biệt về bảo đảm an toàn phòng cháy và chữa cháy với các quy chuẩn, tiêu chuẩn, các quy định của pháp luật Việt Nam có liên quan đến phòng cháy và chữa cháy hoặc tiêu chuẩn nước ngoài, tiêu chuẩn quốc tế về phòng cháy và chữa cháy được phép áp dụng tại Việt Nam theo trình tự, thủ tục pháp luật quy định.

Kết quả thẩm duyệt thiết kế về phòng cháy và chữa cháy là một trong những căn cứ để xem xét, phê duyệt quy hoạch, phê duyệt dự án, thẩm định thiết kế xây dựng và cấp giấy phép xây dựng.

3. Đối tượng thuộc diện thẩm duyệt thiết kế về phòng cháy và chữa cháy:

a) Đồ án quy hoạch xây dựng hoặc điều chỉnh quy hoạch xây dựng đô thị, khu kinh tế, khu công nghiệp, cụm công nghiệp, khu chế xuất, khu công nghệ cao và các khu chức năng khác theo Luật Quy hoạch;

b) Các dự án, công trình quy định tại Phụ lục V ban hành kèm theo Nghị định này khi xây dựng mới, cải tạo hoặc thay đổi tính chất sử dụng ảnh hưởng đến một trong các yêu cầu an toàn phòng cháy và chữa cháy quy định tại điểm b khoản 5 Điều này;

5. Nội dung thẩm duyệt thiết kế về phòng cháy và chữa cháy:

b) Đối với dự án, công trình phải xem xét, đối chiếu sự phù hợp của thiết kế với các quy định hiện hành theo các nội dung sau: Danh mục quy chuẩn, tiêu chuẩn về phòng cháy và chữa cháy, các tài liệu kỹ thuật, chỉ dẫn kỹ thuật và công nghệ được áp dụng để thiết kế công trình; đường giao thông cho xe chữa cháy, khoảng cách an toàn phòng cháy và chữa cháy đối với các công trình xung quanh; hệ thống cấp nước chữa cháy; bậc chịu lửa, hạng nguy hiểm cháy nổ và bố trí công năng của công trình liên quan đến công tác phòng cháy và chữa cháy; giải pháp ngăn cháy, chống cháy lan; giải pháp chống tụ khói; giải pháp thoát nạn;



*giải pháp cứu nạn và hỗ trợ cứu nạn; phương án chống sét, chống tĩnh điện; giải pháp cấp điện cho hệ thống phòng cháy và chữa cháy và các hệ thống kỹ thuật khác có liên quan về phòng cháy và chữa cháy; hệ thống báo cháy, chữa cháy và phương tiện chữa cháy của công trình;”*

Tham chiếu các quy định pháp luật được nêu trên, dự án ĐSĐT thuộc nhóm quan trọng quốc gia thì đơn vị thẩm định báo cáo đánh giá tác động môi trường là Bộ Tài nguyên và Môi trường, dự án thuộc diện phải được Hội đồng kiểm tra Nhà nước về công tác nghiệm thu công trình xây dựng tổ chức kiểm tra công tác nghiệm thu và phải được cơ quan cảnh sát về phòng cháy chữa cháy thẩm duyệt và cấp phép về phòng cháy và chữa cháy.

**1.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề:** nhằm rút ngắn thời gian thực hiện các thủ tục thẩm định, phê duyệt.

## **2. Các giải pháp và đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan**

- Tác động đối với hệ thống pháp luật: chính sách này khác với quy định của Điều 15 Luật phòng cháy chữa cháy, do đó ảnh hưởng đến tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật. Tuy nhiên, việc quy định cơ chế chính sách đặc thù nhằm cụ thể hoá chủ trương của Bộ Chính trị tại Kết luận số 49-KL/TW “*Nghiên cứu, ban hành các cơ chế, chính sách, giải pháp phù hợp để tháo gỡ vướng mắc, đẩy nhanh tiến trình đầu tư các tuyến đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị*” và tại văn bản số 12766-CV/VPTW ngày 27/12/2024 của Văn phòng Trung ương Đảng, trong đó *giao Ban cán sự đảng Chính phủ phối hợp với Đảng đoàn Quốc hội nghiên cứu xây dựng cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt để phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại Thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2035, trình cấp có thẩm quyền xem xét, quyết định.*

- Tác động về kinh tế - xã hội:

+ Rút ngắn thời gian thực hiện các thủ tục thẩm định, phê duyệt, qua đó giảm được chi phí cho các dự án {sẽ có đánh giá cụ thể thêm về thời gian ở từng khâu trình duyệt, thẩm định, báo cáo đánh giá, phê duyệt}

+ Tiết kiệm được chi phí cho các dự án về mặt kinh tế như nêu trên, góp phần nâng cao lòng tin của người dân về các dự án đầu tư xây dựng vì lợi ích công cộng. Đồng thời góp phần nâng cao trách nhiệm và năng lực của các chủ thể liên quan trực tiếp đến chất lượng chuyên môn kỹ thuật của công trình/dự án.

- Tác động về giới: không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và các quyền, lợi ích của mỗi giới.

- Tác động về thủ tục hành chính: giúp đơn giản hóa các thủ tục hành chính liên quan.

## **3. Lựa chọn giải pháp**

Từ các cơ sở phân tích nêu trên, Ủy ban nhân dân hai Thành phố kiến nghị áp dụng chính sách “*Ủy ban nhân dân Thành phố chủ trì, thực hiện việc phân*

*cấp, phân quyền tổ chức thẩm định và phê duyệt phương án phòng cháy chữa cháy; chấp thuận kết quả nghiệm thu về phòng cháy và chữa cháy”*

**Chính sách 10.** Dự án được lập thiết kế kỹ thuật tổng thể (FEED) thay thế cho thiết kế cơ sở trong Báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án. Lựa chọn nhà thầu EPC trên cơ sở dự án đầu tư được phê duyệt; nhà thầu EPC thực hiện thẩm định, phê duyệt các bước thiết kế sau thiết kế FEED.

## **1. Xác định vấn đề và mục tiêu giải quyết vấn đề**

### **1.1. Xác định vấn đề bất cập**

- Theo quy định tại khoản 11 Điều 3 Nghị định số 175/2024/NĐ-CP quy định về thiết kế kỹ thuật tổng thể như sau:

*“11. Thiết kế kỹ thuật tổng thể (Front - End Engineering Design), sau đây gọi là thiết kế FEED, là bước thiết kế được lập theo thông lệ quốc tế đối với dự án có thiết kế công nghệ sau khi dự án đầu tư xây dựng được phê duyệt để cụ thể hóa các yêu cầu về dây chuyền công nghệ, thông số kỹ thuật của các thiết bị, vật liệu sử dụng chủ yếu, giải pháp xây dựng để triển khai bước thiết kế tiếp theo...”*

Do vậy, thiết kế FEED - Thiết kế kỹ thuật tổng thể là bước thiết kế được lập theo thông lệ quốc tế đối với dự án có thiết kế công nghệ sau khi dự án đầu tư xây dựng được phê duyệt.

- Theo Điều 52 Luật Xây dựng 2014, sửa đổi bởi khoản 10 Điều 1 Luật Xây dựng sửa đổi 2020 quy định như sau:

*“Điều 52. Lập dự án đầu tư xây dựng*

*1. Khi đầu tư xây dựng, chủ đầu tư hoặc cơ quan, tổ chức được giao nhiệm vụ chuẩn bị dự án phải lập Báo cáo nghiên cứu khả thi đầu tư xây dựng, trừ trường hợp quy định tại khoản 3 và khoản 4 Điều này. Nội dung Báo cáo nghiên cứu khả thi đầu tư xây dựng phải phù hợp với yêu cầu của từng loại dự án. Việc lập Báo cáo nghiên cứu khả thi đầu tư xây dựng phải tuân thủ quy định của Luật này và quy định khác của pháp luật có liên quan.*

*2. Trước khi lập Báo cáo nghiên cứu khả thi đầu tư xây dựng, việc lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi đầu tư xây dựng được quy định như sau:*

*a) Dự án quan trọng quốc gia, dự án nhóm A sử dụng vốn đầu tư công; dự án PPP theo quy định của pháp luật về đầu tư theo phương thức đối tác công tư; dự án thuộc thẩm quyền chấp thuận chủ trương đầu tư của Quốc hội, Thủ tướng Chính phủ theo quy định của Luật Đầu tư phải lập Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi đầu tư xây dựng...”*

- Nội dung Báo cáo nghiên cứu khả thi đầu tư xây dựng thực hiện theo quy định tại Điều 54 Luật Xây dựng 2014 (được sửa đổi, bổ sung tại khoản 12 Điều 1 của Luật số 62/2020/QH14).

*“...Điều 54. Nội dung Báo cáo nghiên cứu khả thi đầu tư xây dựng*

1. *Thiết kế cơ sở được lập để đạt được mục tiêu của dự án, phù hợp với công trình xây dựng thuộc dự án, bảo đảm sự đồng bộ giữa các công trình khi đưa vào khai thác, sử dụng...".*

- Theo Phụ lục được ban hành kèm theo Thông tư số 11/2016/TT-BKHĐT ngày 26 tháng 7 năm 2016 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về hướng dẫn lập hồ sơ mời thầu thiết kế, cung cấp hàng hóa và xây lắp (EPC), trình tự lựa chọn nhà thầu EPC và triển khai gói thầu sẽ diễn ra như sau:

- Dự án đường sắt đô thị có tổng mức đầu tư lớn thuộc nhóm dự án quan trọng quốc gia. Thông qua các quy định pháp luật đã viện dẫn, để đáp ứng đủ điều kiện tiến hành lập Hồ sơ mời thầu để đấu thầu lựa chọn nhà thầu EPC cho dự án đường sắt đô thị trình tự thủ tục thực hiện là:

+ B1 - Lập Báo cáo Nghiên cứu tiền khả thi, gồm thiết kế sơ bộ.

+ B2 - Lập Báo cáo Nghiên cứu khả thi, gồm thiết kế cơ sở (Người quyết định đầu tư).

+ B3 - *Lập Thiết kế FEED (Người quyết định đầu tư).*

+ B4 - Lập Hồ sơ mời thầu.

### **1.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề**

Với mục tiêu hoàn thành mạng lưới đường sắt đô thị Thành phố Hồ Chí Minh vào năm 2035 theo Kết luận số 49/KL-TW của Bộ Chính trị, một trong những vấn đề tiên quyết là tìm *giải pháp nhằm cải tiến, rút ngắn thời gian thực hiện ở mọi giai đoạn của trình tự thực hiện dự án để phấn đấu đạt tiến độ đã đặt ra.*

Cụ thể ở quy trình lựa chọn nhà thầu EPC, có thể giảm các bước sau: (i) giảm khối lượng công việc ở bước chuẩn bị dự án, cụ thể là thay bước thiết kế cơ sở bằng thiết kế FEED; (ii) gộp thủ tục trình người quyết định đầu tư phê duyệt dự án và đồng thời là phê duyệt thiết kế FEED.

## **2. Các giải pháp và đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan**

2.1. Các giải pháp: (1) giữ nguyên quy định hiện tại về quản lý đầu tư xây dựng; (2) lập thiết kế kỹ thuật tổng thể (FEED) thay cho thiết kế cơ sở trong bước lập dự án đầu tư, trình người quyết định đầu tư phê duyệt dự án đầu tư và thiết kế FEED.

### 2.2. Đánh giá tác động của các giải pháp

#### a) Giải pháp 1

- Tác động đối với hệ thống pháp luật: không tác động.

- Tác động về kinh tế - xã hội:

+ Việc giữ như hiện trạng khiến cho dự án không thể rút ngắn tiến độ thực hiện. Chậm hoàn thành mạng lưới đường sắt đô thị, khó giải quyết được bài toán nhu cầu về giao thông công cộng, tình trạng kẹt xe dẫn đến tiêu tốn chi phí cơ hội.

+ Dự án kéo dài thủ tục đầu tư khiến người dân có suy nghĩ tiêu cực về các dự án đầu tư công.

- Tác động về giới: không có tác động về giới.
- Tác động về thủ tục hành chính: không phát sinh thủ tục hành chính.

#### b) Giải pháp 2

- Tác động đối với hệ thống pháp luật: Giải pháp buộc phải thay đổi một số quy định về đầu tư xây dựng

+ Sửa đổi Luật Xây dựng khi thay thế Thiết kế cơ sở bằng thiết kế FEED trong Báo cáo Nghiên cứu khả thi; giảm khối lượng thực hiện thiết kế cơ sở.

+ Theo Nghị định số 10/2021/NĐ-CP, dự toán xây dựng của gói thầu thực hiện theo hình thức EPC được xác định trên cơ sở thiết kế FEED được duyệt nhưng chưa có hướng dẫn cụ thể về nội dung, yêu cầu của thiết kế FEED làm cơ sở thực hiện (chỉ có khái niệm chung về thiết kế FEED tại khoản 11 Điều 4 Nghị định số 15/2021/NĐ-CP và khoản 9 Điều 2 Nghị định 37/2015/NĐ-CP về hợp đồng xây dựng: Thiết kế FEED là thiết kế kỹ thuật tổng thể được triển khai theo thông lệ quốc tế để làm cơ sở triển khai thiết kế chi tiết). Cần phải có hướng dẫn cụ thể về thiết kế FEED làm cơ sở triển khai và hướng dẫn về việc lập, xác định dự toán gói thầu EPC theo thiết kế FEED.

- Tác động về kinh tế - xã hội:

+ Giúp rút ngắn thủ tục đầu tư, sớm đưa hệ thống đường sắt đô thị hòa chung vào phát triển giao thông công cộng từ đó thúc đẩy phát triển kinh tế.

+ Cải thiện niềm tin của người dân, tạo tâm lý tích cực về các dự án đầu tư công nói chung và dự án đường sắt đô thị nói riêng.

- Tác động về giới: chính sách không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới.

- Tác động về thủ tục hành chính: Không có tác động.

3. Lựa chọn giải pháp: trên cơ sở so sánh các Giải pháp, đề xuất chính sách: *“Dự án được lập thiết kế kỹ thuật tổng thể (FEED) thay thế cho thiết kế cơ sở trong Báo cáo nghiên cứu khả thi Dự án. Lựa chọn nhà thầu EPC trên cơ sở dự án đầu tư được phê duyệt; nhà thầu EPC thực hiện thẩm định, phê duyệt các bước thiết kế sau thiết kế FEED”*.

#### **Chính sách 11.** Về lập tổng mức đầu tư, dự toán gói thầu:

a) Đối với các hạng mục công việc có nhưng chưa phù hợp hoặc chưa có trong hệ thống định mức, đơn giá xây dựng, vận hành và bảo trì công trình được cấp có thẩm quyền ban hành, Dự án được áp dụng hệ thống định mức xây dựng, giá xây dựng, vận hành và bảo trì công trình của các dự án đường sắt tương tự trên thế giới và được quy đổi về thời điểm tính toán;

b) Đối với các hạng mục không thể xác định chi phí theo điểm a khoản này được phép xác định chi phí theo suất vốn đầu tư của dự án đường sắt tương tự trên thế giới và được quy đổi về thời điểm tính toán;

c) Đối với các khoản mục chi phí chưa được quy định trong pháp luật Việt Nam hoặc đã có quy định trong pháp luật Việt Nam nhưng chưa phù hợp với các

*dự án đường sắt có tính chất, điều kiện triển khai tương tự, được áp dụng các khoản mục chi phí như các dự án đường sắt có tính chất, điều kiện triển khai tương tự trên thế giới.*

## **1. Xác định vấn đề và mục tiêu giải quyết vấn đề**

### **1.1. Xác định vấn đề**

Theo quy định của Luật Xây dựng, đối với các hạng mục công việc xây dựng, mua sắm khi xây dựng dự toán, tổng mức đầu tư phải dựa trên cơ sở định mức, đơn giá được ban hành. Trong khi đó, Dự án sử dụng nhiều công nghệ mới, vật liệu mới nên hệ thống định mức, đơn giá hiện hành sẽ không đáp ứng hoặc chưa phù hợp với yêu cầu thiết kế, yêu cầu kỹ thuật, điều kiện thi công, biện pháp thi công. Vì vậy, tư vấn không đủ cơ sở dữ liệu và căn cứ để xây dựng và điều chỉnh dự toán công trình.

Trường hợp xây dựng định mức, đơn giá mới như quy định của pháp luật hiện hành sẽ phải trải qua nhiều bước: từ tổng kết thực tiễn đến xây dựng tiêu chuẩn, quy chuẩn, khảo sát, lựa chọn tư vấn lập định mức... nên không đáp ứng được yêu cầu về tiến độ của Dự án và cũng khó khả thi vì trong nước chưa đủ máy móc thiết bị kỹ thuật cần thiết để thi công thử nghiệm. Vì vậy, cần thiết phải cho phép áp dụng định mức, suất đầu tư của các dự án tương tự (bao gồm cả các định mức, suất đầu tư của các dự án nước ngoài) để xây dựng và quản lý chi phí đầu tư xây dựng.

Các dự án ĐSDT có tính chất kỹ thuật phức tạp, nên cần có các đơn vị tư vấn, nhà thầu nước ngoài có nhiều kinh nghiệm, năng lực cùng tham gia thực hiện. Để đảm bảo công tác quản lý thực hiện dự án, công tác triển khai thi công, công tác khảo sát thiết kế thuận tiện phù hợp với các quy định chung trên thế giới cần phải cho phép các khoản mục chi phí phù hợp với các dự án đường sắt có tính chất, điều kiện triển khai tương tự trên thế giới.

### **1.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề**

- Bảo đảm cơ sở pháp lý cho việc áp dụng, vận dụng, tham khảo định mức và giá xây dựng công trình trong quá trình lập và quản lý chi phí (nhất là đối với các gói thầu có nhiều hạng mục sử dụng công nghệ mới, vật liệu mới).

- Hạn chế các khó khăn vướng mắc trong quá trình thực hiện, góp phần thúc đẩy tiến độ triển khai dự án.

## **2. Các giải pháp và đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan**

- Tác động đối với hệ thống pháp luật:

+ Chính sách này khác với quy định tại khoản 51 Điều 1 Luật Sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Xây dựng 2020. Quy định này ảnh hưởng đến tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật. Tuy nhiên, việc quy định cơ chế chính sách đặc thù nhằm cụ thể hoá chủ trương của Bộ Chính trị tại Kết luận số 49-KL/TW “Nghiên cứu, ban hành các cơ chế, chính sách, giải pháp phù hợp để tháo gỡ vướng mắc, đẩy nhanh tiến trình đầu tư các tuyến đường sắt quốc gia, đường

sắt đô thị”. Vì vậy, việc quy định cơ chế chính sách đặc thù dành cho đường sắt tốc độ cao, khác với quy định của Luật là có cơ sở và cần thiết để đẩy nhanh tiến độ dự án.

+ Tính tương thích với các điều ước quốc tế: quy định này không trái với các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

- Tác động về kinh tế - xã hội:

+ Tác động tích cực: (i) đối với Nhà nước: được áp dụng các định mức, chi phí (kể cả sử dụng định mức nước ngoài) để lập dự toán chi phí xây dựng cho các dự án có công nghệ mới, vật liệu mới; (ii) đối với người dân: được hưởng các dịch vụ chất lượng cao, công nghệ mới, hiện đại, an toàn; tạo môi trường không gian thân thiện, văn hóa xã hội và dân trí được nâng cao; (iii) đối với doanh nghiệp: tạo cơ sở pháp lý rõ ràng để tổ chức thực hiện việc lập dự toán gói thầu.

+ Tác động tiêu cực: (i) đối với Nhà nước: việc áp dụng các định mức, chi phí, các khoản mục chi phí của các dự án tương tự có thể dẫn đến việc lập tổng mức đầu tư, dự toán của các gói thầu không phù hợp với quy định pháp luật hiện hành; (ii) đối với người dân và doanh nghiệp đều không có tác động.

- Tác động về giới: không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và các quyền, lợi ích của mỗi giới.

- Tác động của thủ tục hành chính: không phát sinh thủ tục hành chính.

### 3. Lựa chọn giải pháp

Từ các cơ sở phân tích nêu trên, Ủy ban nhân dân hai Thành phố kiến nghị áp dụng chính sách “Về lập tổng mức đầu tư, dự toán gói thầu:

a) Đối với các hạng mục công việc có nhưng chưa phù hợp hoặc chưa có trong hệ thống định mức, đơn giá xây dựng, vận hành và bảo trì công trình được cấp có thẩm quyền ban hành, Dự án được áp dụng hệ thống định mức xây dựng, giá xây dựng, vận hành và bảo trì công trình của các dự án đường sắt tương tự trên thế giới và được quy đổi về thời điểm tính toán;

b) Đối với các hạng mục không thể xác định chi phí theo điểm a khoản này được phép xác định chi phí theo suất vốn đầu tư của dự án đường sắt tương tự trên thế giới và được quy đổi về thời điểm tính toán;

c) Đối với các khoản mục chi phí chưa được quy định trong pháp luật Việt Nam hoặc đã có quy định trong pháp luật Việt Nam nhưng chưa phù hợp với các dự án đường sắt có tính chất, điều kiện triển khai tương tự, được áp dụng các khoản mục chi phí như các dự án đường sắt có tính chất, điều kiện triển khai tương tự trên thế giới.”

**Chính sách 12.** Ủy ban nhân dân Thành phố được đầu tư xây dựng các công trình có mục đích thương mại, dịch vụ tại các nhà ga, depot trong Dự án, chi phí được tính trong tổng mức đầu tư Dự án.

#### 1. Xác định vấn đề và mục tiêu giải quyết vấn đề

**1.1. Xác định vấn đề:** theo quy định của pháp luật, chưa có quy định dự án giao thông kết hợp đầu tư các công trình có mục đích thương mại, dịch vụ tại các nhà ga, đề-pô.

**1.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề:** theo tiền lệ, các dự án ĐSĐT tại Việt Nam chưa có sự kết hợp các nguồn vốn tư nhân để tham gia đầu tư. Một mặt các dự án thuộc phạm trù chính sách công, mặt khác việc đầu tư dự án giao thông công cộng hướng tới lợi ích kinh tế - xã hội hơn là việc kinh doanh có lãi, chi phí đầu tư lớn và thời gian kéo dài, do vậy rất khó hấp thu được nguồn vốn từ nhà đầu tư.

Việc triển khai ngay từ đầu không gian ngầm TOD có mục đích thương mại dịch vụ tại các nhà ga, depot đường sắt đô thị và kết hợp đồng thời cùng với dự án đường sắt đô thị sẽ tạo ra được các lợi ích như sau:

- Tạo sự đồng bộ trong quá trình đầu tư xây dựng, tránh việc xây dựng nhà ga ngầm trước và không gian ngầm sau,

- Thu hút nguồn lực tư nhân thông qua việc lựa chọn nhà đầu tư tham gia ngay từ giai đoạn chuẩn bị dự án, nhà đầu tư được lựa chọn sẽ góp vốn để xây dựng khu vực không gian ngầm TOD có mục đích thương mại dịch vụ và hòa chung vào Tổng mức đầu tư,

- Tạo nên các khu vực hấp dẫn, tăng cường tiện ích cho các khu vực nhà ga, depot đường sắt đô thị,

- Góp phần khai thác hiệu quả không gian ngầm.

- Linh hoạt tận dụng nguồn vốn và cách triển khai; có thể theo phương án nhà nước đầu tư toàn bộ không gian ngầm và đấu thầu khai thác sau khi hoàn tất, hoặc phương án kêu gọi nhà đầu tư góp vốn ngay từ đầu thông qua hình thức lựa chọn nhà đầu tư, chi phí được tính chung vào Tổng mức đầu tư dự án.

## **2. Các giải pháp và đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan**

- Tác động đối với hệ thống pháp luật:

- + Tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật: việc quy định cơ chế chính sách đặc thù nhằm cụ thể hoá chủ trương của Bộ Chính trị tại Kết luận số 49-KL/TW “*Nghiên cứu, ban hành các cơ chế, chính sách, giải pháp phù hợp để tháo gỡ vướng mắc, đẩy nhanh tiến trình đầu tư các tuyến đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị*” và tại văn bản số 12766-CV/VPTW ngày 27/12/2024 của Văn phòng Trung ương Đảng, trong đó *giao Ban cán sự đảng Chính phủ phối hợp với Đảng đoàn Quốc hội nghiên cứu xây dựng cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt để phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại Thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2035, trình cấp có thẩm quyền xem xét, quyết định.*

- + Khả năng thi hành và tuân thủ của các cơ quan, tổ chức, cá nhân: đòi hỏi chủ đầu tư phải đánh giá kỹ năng lực của nhà thầu thực hiện nhằm đảm bảo hiệu quả, khả thi của chính sách.

- + Tính tương thích với các điều ước quốc tế: quy định này không trái với các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

- Tác động kinh tế - xã hội:
  - + Đối với Nhà nước: với việc sớm triển khai thực hiện sẽ hạn chế các vấn đề xã hội phát sinh có thể xảy ra.
  - + Đối với người dân: không có tác động.
  - + Đối với doanh nghiệp: không có tác động.
- Tác động về giới: không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và các quyền, lợi ích của mỗi giới.
- Tác động về thủ tục hành chính: chính sách này không làm phát sinh thủ tục hành chính mới.

### 3. Lựa chọn giải pháp

Từ các cơ sở phân tích nêu trên, Ủy ban nhân dân hai Thành phố kiến nghị áp dụng chính sách “*Ủy ban nhân dân Thành phố được đầu tư xây dựng các công trình có mục đích thương mại, dịch vụ tại các nhà ga, depot trong Dự án, chi phí được tính trong tổng mức đầu tư Dự án*”.

**Chính sách 13.** Ủy ban nhân dân Thành phố được áp dụng các hình thức chỉ định thầu: lựa chọn nhà thầu tư vấn, phi tư vấn, thi công; tổng thầu EPC, chìa khóa trao tay; nhà đầu tư dự án đường sắt đô thị, dự án đường sắt đô thị theo mô hình TOD. Trình tự, thủ tục thực hiện theo quy định của pháp luật về đấu thầu.

#### 1. Xác định vấn đề và mục tiêu giải quyết vấn đề

##### 1.1. Xác định vấn đề

Theo Điều 23 Luật Đấu thầu năm 2023 quy định, chỉ được chỉ định thầu đối với các gói thầu cấp bách cần triển khai nhằm mục tiêu bảo vệ chủ quyền, an ninh quốc gia; gói thầu cần thực hiện để khắc phục ngay hoặc để xử lý kịp thời hậu quả gây ra do thiên tai, hỏa hoạn, tai nạn bất ngờ, sự cố, thảm họa hoặc sự kiện bất khả kháng; gói thầu tư vấn, thi công di dời các công trình hạ tầng kỹ thuật để phục vụ công tác giải phóng mặt bằng; gói thầu tư vấn, rà phá bom, mìn, vật nổ để chuẩn bị mặt bằng thi công; gói thầu cung cấp dịch vụ tư vấn có giá gói thầu trong hạn mức không quá 500 triệu đồng, gói thầu phi tư vấn, hàng hóa, xây lắp, hỗn hợp có giá gói thầu trong hạn mức không quá 01 tỷ đồng.

Khoản 1 Điều 23 của Luật Đấu thầu 2023 quy định “gói thầu thuộc dự án quan trọng quốc gia được áp dụng hình thức chỉ định thầu theo Nghị quyết của Quốc hội khi quyết định chủ trương đầu tư dự án”.

Điều 22 Luật Đấu thầu 2023 quy định đấu thầu hạn chế: “Đấu thầu hạn chế là hình thức lựa chọn nhà thầu trong đó chỉ có một số nhà thầu đáp ứng yêu cầu của gói thầu được mời tham dự thầu, áp dụng trong các trường hợp sau đây: 1. Gói thầu có yêu cầu cao về kỹ thuật hoặc kỹ thuật có tính đặc thù mà chỉ có một số nhà thầu đáp ứng yêu cầu của gói thầu; 2. Nhà tài trợ vốn cho dự án, gói thầu có yêu cầu đấu thầu hạn chế trong điều ước quốc tế, thỏa thuận vay nước ngoài.”

Như vậy, căn cứ theo quy định tại Luật Đấu thầu 2023, việc áp dụng hình thức chỉ định thầu các gói thầu thuộc dự án quan trọng quốc gia được thực hiện



theo Nghị quyết quyết định chủ trương đầu tư của Quốc hội (không phụ thuộc vào hạn mức chỉ định thầu).

Quá trình triển khai các dự án thời gian qua cho thấy việc chậm lựa chọn nhà thầu ảnh hưởng đến tiến độ triển khai, hoàn thành đưa công trình vào sử dụng, tăng tổng mức đầu tư. Vì vậy, việc đẩy nhanh tiến độ lựa chọn nhà thầu sẽ giảm được thời gian chuẩn bị, sớm đưa dự án vào khai thác, phát huy hiệu quả.

Trong thời gian qua, Quốc hội đã ban hành một số Nghị quyết cho phép áp dụng chính sách về chỉ định thầu để đẩy nhanh tiến độ triển khai dự án, như: Nghị quyết số 43/2022/QH15 ngày 11/01/2022 của Quốc hội về chính sách tài khóa, tiền tệ hỗ trợ Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội; các Nghị quyết của Quốc hội số 56/2022/QH15 ngày 16/6/2022 phê duyệt chủ trương đầu tư xây dựng đường vành đai 4 - Vùng Thủ đô Hà Nội và số 57/2022/QH15 ngày 16/6/2022 phê duyệt chủ trương đầu tư xây dựng đường vành đai 3 - thành phố Hồ Chí Minh. Trong năm 2022 và 2023, khoảng 26 gói thầu thực hiện chỉ định thầu theo cơ chế được Quốc hội thông qua, trong đó chủ yếu áp dụng đối với các gói thầu tư vấn trong giai đoạn chuẩn bị đầu tư, góp phần đẩy nhanh công tác chuẩn bị đầu tư khoảng 04 tháng, đẩy nhanh tiến độ, đảm bảo khởi công các dự án nêu trên vào tháng 6/2023.

### **1.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề**

- Bảo đảm cơ sở pháp lý cho phép chỉ định thầu, đấu thầu đối với các gói thầu nhà thầu EPC;
- Thúc đẩy tiến độ lựa chọn nhà thầu, góp phần đẩy nhanh tiến độ dự án.

### **2. Các giải pháp và đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan**

- Tác động đối với hệ thống pháp luật:

+ Tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật: chính sách này khác với quy định của khoản 1 Điều 23 Luật Đấu thầu 2023 quy định về các trường hợp được áp dụng chỉ định thầu. Tuy nhiên, việc quy định cơ chế chính sách đặc thù nhằm cụ thể hoá chủ trương của Bộ Chính trị tại Kết luận số 49-KL/TW “*Nghiên cứu, ban hành các cơ chế, chính sách, giải pháp phù hợp để tháo gỡ vướng mắc, đẩy nhanh tiến trình đầu tư các tuyến đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị*” và tại văn bản số 12766-CV/VPTW ngày 27/12/2024 của Văn phòng Trung ương Đảng, trong đó *giao Ban cán sự đảng Chính phủ phối hợp với Đảng đoàn Quốc hội nghiên cứu xây dựng cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt để phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại Thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2035, trình cấp có thẩm quyền xem xét, quyết định*. Do đó, việc quy định cơ chế chính sách đặc thù dành cho đường sắt đô thị, khác với quy định của Luật là có cơ sở và cần thiết để đẩy nhanh tiến độ dự án.

+ Khả năng thi hành và tuân thủ của các cơ quan, tổ chức, cá nhân: đòi hỏi chủ đầu tư phải đánh giá kỹ năng lực của nhà thầu thực hiện nhằm đảm bảo hiệu quả, khả thi của chính sách.

+ Tính tương thích với các điều ước quốc tế: quy định này không trái với các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

- Tác động kinh tế - xã hội:

+ Đối với Nhà nước: Tăng cường tính chủ động, linh hoạt trong triển khai; với việc chỉ định thầu có thể rút ngắn được thời gian lựa chọn nhà thầu từ 3-6 tháng; chủ động trong việc lựa chọn nhà thầu có năng lực, kinh nghiệm góp phần nâng cao chất lượng.

+ Đối với người dân: không có tác động.

+ Đối với doanh nghiệp: việc sớm triển khai lựa chọn nhà thầu sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho nhà đầu tư, doanh nghiệp tham gia triển khai dự án.

- Tác động về giới: không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và các quyền, lợi ích của mỗi giới.

- Tác động về thủ tục hành chính: chính sách này không làm phát sinh thủ tục hành chính mới.

### **3. Lựa chọn giải pháp**

Từ các cơ sở phân tích nêu trên, Ủy ban nhân dân hai Thành phố kiến nghị áp dụng chính sách “*Ủy ban nhân dân Thành phố được áp dụng các hình thức chỉ định thầu: lựa chọn nhà thầu tư vấn, phi tư vấn, thi công; tổng thầu EPC, chìa khóa trao tay; nhà đầu tư dự án đường sắt đô thị, dự án đường sắt đô thị theo mô hình TOD. Trình tự, thủ tục thực hiện theo quy định của pháp luật về đấu thầu*”.

#### **Chính sách 14. Thanh toán vốn đầu tư**

a) *Căn cứ tiến độ thực tế của Dự án, cho phép thực hiện thanh toán vốn vượt so với kế hoạch vốn hàng năm của Thành phố mà không phải thực hiện thủ tục điều chỉnh kế hoạch vốn hàng năm. Ủy ban nhân dân Thành phố được quyết định sử dụng dự phòng kế hoạch vốn hàng năm hoặc ứng vốn của năm tiếp theo để thanh toán vốn đầu tư. Phần vốn thanh toán vượt so với kế hoạch vốn năm sẽ được ghi bổ sung vào kế hoạch vốn năm tiếp theo bảo đảm tổng số vốn thanh toán không vượt nguồn vốn đầu tư công trung hạn được Chính phủ giao.*

b) *Cho phép thực hiện thanh toán vốn ODA theo tiến độ triển khai thực tế của Dự án mà không phụ thuộc vào kế hoạch vốn ODA hàng năm, bảo đảm tổng số vốn thanh toán không vượt nguồn vốn đầu tư công trung hạn được giao.*

### **1. Xác định vấn đề và mục tiêu giải quyết vấn đề**

#### **1.1. Xác định vấn đề**

Khoản 1, Khoản 3, Điều 54 Luật đầu tư công 2024 quy định nguyên tắc bố trí vốn kế hoạch đầu tư công trung hạn và hàng năm cho chương trình, dự án

*“1. Nhằm thực hiện mục tiêu, định hướng phát triển trong chiến lược, kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội và quy hoạch đã được phê duyệt.*

*3. Tập trung bố trí vốn đầu tư công để hoàn thành và đẩy nhanh tiến độ chương trình mục tiêu quốc gia, dự án quan trọng quốc gia, chương trình, dự án*

*trọng điểm có ý nghĩa lớn đối với phát triển kinh tế - xã hội, dự án trọng điểm về công nghiệp quốc phòng, an ninh.”*

Điều 60 Luật đầu tư công 2024, để đảm bảo có vốn đầu tư công hàng cho dự án vào năm tiếp theo thì từ tháng 5 của năm trước đó đã phải thực hiện thủ tục lập, thẩm định kế hoạch đầu tư công hằng năm.

Trường hợp thanh toán vốn vượt kế hoạch vốn đầu tư công hàng năm thì phải thực hiện thủ tục điều chỉnh kế hoạch vốn trước khi thực hiện thanh toán.

Thủ tục điều chỉnh kế hoạch vốn đầu tư công hàng năm của địa phương phụ thuộc vào thời gian các kỳ họp của Hội đồng nhân thành phố và các kỳ rà soát điều chỉnh kế hoạch vốn đầu tư công hàng năm vốn ngân sách nhà nước của Chính phủ theo quy định tại Điều 60 của Luật Đầu tư công 2024, không bảo đảm tiến độ thành toán cho Nhà thầu.

Trước đây, Bộ Kế hoạch và Đầu tư có văn bản số 3059/BKHĐT-TH ngày 21/5/2015 về giải ngân kế hoạch vốn nước ngoài (ODA) năm 2015, trong đó có nội dung: “*Bộ Tài chính cấp phát vốn theo tiến độ thực hiện dự án và tiến độ cấp vốn của nhà tài trợ. Định kỳ hàng Quý và cả năm tổng hợp, báo cáo Thủ tướng Chính phủ đồng thời gửi Bộ Kế hoạch và Đầu tư chi tiết tình hình thực hiện và giải ngân kế hoạch vốn nước ngoài (ODA) năm 2015 của từng chương trình, dự án ODA của các Bộ, ngành trung ương và địa phương được giao kế hoạch vốn theo đúng thời gian và quy định”.*

Như vậy, đối với công tác kế hoạch vốn và giải ngân các dự án ODA từ các năm trở về trước cho đến năm 2015, mặc dù kế hoạch vốn do Trung ương bố trí thấp hơn kế hoạch vốn được giao nhưng Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài chính đều chấp thuận cơ chế cho thanh toán theo tiến độ thực hiện dự án và tiến độ cấp vốn của nhà tài trợ để đẩy nhanh tiến độ thực hiện dự án.

### **1.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề**

- Bảo đảm cơ sở pháp lý để UBND hai Thành phố, chủ đầu tư thanh toán vốn đối ứng thuộc ngân sách thành phố không bị gián đoạn để chờ thực hiện thủ tục điều chỉnh kế hoạch vốn.

- Bảo đảm cơ sở pháp lý để UBND hai Thành phố, chủ đầu tư thanh toán vốn ODA theo cơ chế linh hoạt phù hợp với tiến độ triển khai thực tế của dự án mà không phụ thuộc vào kế hoạch vốn ODA hàng năm.

- Việc giải ngân vốn các dự án không theo tiến độ đã cam kết với nhà thầu sẽ làm phát sinh các khiếu nại, khiếu kiện hoặc phạt hợp đồng từ các nhà thầu nước ngoài do phía Việt Nam không tuân thủ các điều kiện đã cam kết trong Hợp đồng do không kịp thanh toán chi phí thực hiện. Việc giải ngân vốn các dự án không theo tiến độ đã cam kết với nhà tài trợ sẽ làm phát sinh phí cam kết (ngân sách phải chi trả), đồng thời cũng có thể làm phát sinh các khiếu nại, khiếu kiện hoặc phạt hợp đồng từ các nhà thầu nước ngoài do phía Việt Nam không tuân thủ các điều kiện đã cam kết trong Hợp đồng do không kịp thanh toán chi phí thực hiện.

- Đảm bảo việc hoàn thành các dự án đầu tư, sớm đưa vào khai thác sử dụng theo tiến độ nhằm mang lại hiệu quả kinh tế, tạo sức bật cho việc phát triển kinh tế - xã hội của thành phố nói riêng và của cả nước nói chung.

## **2. Các giải pháp và đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan**

- Tác động đối với hệ thống pháp luật:

+ Tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật: chính sách này khác với quy định của về quản lý, ghi vốn đầu tư công trung hạn và hàng năm của Luật Đầu tư công 2024. Tuy nhiên, việc quy định cơ chế chính sách đặc thù nhằm cụ thể hoá chủ trương của Bộ Chính trị tại Kết luận số 49-KL/TW “*Nghiên cứu, ban hành các cơ chế, chính sách, giải pháp phù hợp để tháo gỡ vướng mắc, đẩy nhanh tiến trình đầu tư các tuyến đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị*” và tại văn bản số 12766-CV/VPTW ngày 27/12/2024 của Văn phòng Trung ương Đảng, trong đó giao Ban cán sự đảng Chính phủ phối hợp với Đảng đoàn Quốc hội nghiên cứu xây dựng cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt để phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại Thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2035, trình cấp có thẩm quyền xem xét, quyết định. Do đó, việc quy định cơ chế chính sách đặc thù dành cho đường sắt đô thị, khác với quy định của Luật là có cơ sở và cần thiết để đẩy nhanh tiến độ dự án.

+ Khả năng thi hành và tuân thủ của các cơ quan, tổ chức, cá nhân: không tác động.

+ Tính tương thích với các điều ước quốc tế: quy định này không trái với các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

- Tác động về kinh tế - xã hội:

+ Tác động tích cực: (i) đối với Nhà nước: thúc đẩy tăng trưởng nền kinh tế của Thành phố nói riêng và cả nước nói chung; (ii) đối với người dân: không có tác động; (iii) đối với doanh nghiệp: tác động tích cực tới nhà thầu tham gia dự án, tránh được các yêu cầu khiếu nại của nhà thầu do chậm thanh toán.

+ Tác động tiêu cực: (i) đối với Nhà nước: không kiểm soát được kế hoạch vốn ODA hàng năm; (ii) đối với người dân: không có tác động; (iii) đối với doanh nghiệp: không có tác động.

- Tác động về giới: không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và các quyền, lợi ích của mỗi giới.

- Tác động về thủ tục hành chính: không phát sinh các thủ tục hành chính.

## **3. Lựa chọn giải pháp**

Từ các cơ sở phân tích nêu trên, Ủy ban nhân dân hai Thành phố kiến nghị áp dụng chính sách “*Thanh toán vốn đầu tư*”

a) *Căn cứ tiến độ thực tế của Dự án, cho phép thực hiện thanh toán vốn vượt so với kế hoạch vốn hàng năm của Thành phố mà không phải thực hiện thủ tục điều chỉnh kế hoạch vốn hàng năm. Ủy ban nhân dân Thành phố được quyết định sử dụng dự phòng kế hoạch vốn hàng năm hoặc ứng vốn của năm tiếp theo để*

thanh toán vốn đầu tư. Phần vốn thanh toán vượt so với kế hoạch vốn năm sẽ được ghi bổ sung vào kế hoạch vốn năm tiếp theo bảo đảm tổng số vốn thanh toán không vượt nguồn vốn đầu tư công trung hạn được Chính phủ giao.

b) Cho phép thực hiện thanh toán vốn ODA theo tiến độ triển khai thực tế của Dự án mà không phụ thuộc vào kế hoạch vốn ODA hàng năm, bảo đảm tổng số vốn thanh toán không vượt nguồn vốn đầu tư công trung hạn được giao”.

**Chính sách 15.** Về công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, thu hồi đất

a) Căn cứ một trong các quy hoạch phương án tuyến, vị trí công trình trên tuyến đường sắt đô thị; quy hoạch khu vực TOD, Ủy ban nhân dân Thành phố được phép tách công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư thành dự án độc lập; tổ chức lập, thẩm định, quyết định đầu tư dự án bồi thường, hỗ trợ, tái định cư sử dụng vốn ngân sách địa phương theo quy định của pháp luật đầu tư công.

b) Tổng Công ty Điện lực Thành phố tổ chức thực hiện Tiểu dự án hoặc các Tiểu dự án đối với công tác di dời công trình điện có điện áp từ 110KV trở lên.

**1. Xác định vấn đề và mục tiêu giải quyết vấn đề**

**1.1. Xác định vấn đề**

Trình tự thực hiện công tác thu hồi đất để phát triển kinh tế - xã hội được quy định tại Điều 87 Luật Đất đai 2024 cũng chưa cho phép thực hiện công tác điều tra, khảo sát, đo đạc, kiểm đếm; thu thập hồ sơ pháp lý, xác định nguồn gốc đất thu hồi và tài sản gắn liền với đất thu hồi trước khi cơ quan nhà nước có thẩm quyền ban hành thông báo thu hồi đất. Nếu thực hiện theo đúng trình tự quy định thì mất rất nhiều thời gian khi phải thông qua các bước: (i) xây dựng và thực hiện kế hoạch thu hồi đất, điều tra, khảo sát, đo đạc, kiểm đếm; (ii) lập, thẩm định phương án bồi thường, hỗ trợ, tái định cư; (iii) quyết định thu hồi đất, phê duyệt và tổ chức thực hiện phương án bồi thường, hỗ trợ, tái định cư.

Căn cứ Điều 66 Luật Đất đai 2024, nội dung quy hoạch sử dụng đất cấp huyện đã xác định chỉ tiêu sử dụng đất theo nhu cầu sử dụng đất của cấp huyện và cấp xã, xác định diện tích và khoanh vùng các khu vực đã được phân bổ chỉ tiêu sử dụng đất trong quy hoạch sử dụng đất cấp tỉnh.

Trong quá trình thực hiện công tác thu hồi đất sẽ phát sinh các trường hợp: nếu người sử dụng đất bị thu hồi không phối hợp trong quá trình thực hiện điều tra, khảo sát, đo đạc, kiểm đếm thì phải quyết định cưỡng chế thực hiện quyết định kiểm đếm bắt buộc và tổ chức thực hiện cưỡng chế theo Điều 88 Luật Đất đai 2024; nếu người có đất bị thu hồi không bàn giao đất cho tổ chức làm nhiệm vụ bồi thường, giải phóng mặt bằng thì phải thực hiện cưỡng chế thu hồi đất theo Điều 89 Luật Đất đai 2024.

Việc triển khai công tác bồi thường giải phóng mặt bằng thường mất rất nhiều thời gian, nhất là dự án có quy mô lớn như dự án phát triển hệ thống đường sắt đô thị Thành phố Hà Nội. Do đó, rất cần cơ chế đặc thù để cơ quan nhà nước có thẩm quyền thực hiện trước công tác điều tra, khảo sát, đo đạc, kiểm đếm để phục vụ việc lập phương án bồi thường, hỗ trợ và tái định cư cho đối tượng có đất

bị thu hồi; từ đó sẽ rút ngắn được thời gian triển khai dự án, giảm bớt áp lực về tiến độ thực hiện cho các Nhà đầu tư trong việc triển khai dự án, góp phần đẩy nhanh tiến độ tăng trưởng GRDP của Thành phố.

Bên cạnh đó, trên địa bàn Thành phố, tình hình biến động đất đai rất lớn và hết sức phức tạp trong đó bao gồm biến động về ranh giới và chủ thể sử dụng đất, do đó việc trích lục sẽ không đảm bảo việc ban hành Thông báo thu hồi đất đúng ranh giới, đúng đối tượng sử dụng.

Việc Thông báo thu hồi đất không đúng ranh giới, đối tượng sử dụng sẽ dẫn đến việc phải cập nhật, điều chỉnh, bổ sung Thông báo thu hồi và ảnh hưởng rất nhiều đến tiến độ thực hiện dự án.

Đồng thời, đối với dự án lớn như dự án phát triển hệ thống ĐSĐT hai Thành phố, số lượng người dân bị ảnh hưởng nhiều thì sau khi ban hành Thông báo thu hồi đất mới thực hiện công tác đo đạc, kiểm đếm sẽ không đảm bảo tiến độ thực hiện dự án.

### ***1.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề***

- Việc tách nội dung bồi thường, hỗ trợ, tái định cư thành một dự án độc lập có thể giúp cho các địa phương chủ động triển khai sớm công tác thu hồi đất, bồi thường, hỗ trợ, tái định cư và thực hiện trước một số nội dung công việc trước khi dự án đường sắt đô thị được quyết định đầu tư.

- Tạo sự chủ động cho các địa phương trong quá trình chuẩn bị và thực hiện công tác GPMB;

- Giải quyết khó khăn vướng mắc trong việc thực hiện di dời công trình điện có điện áp từ 110kV trở lên.

- Thúc đẩy tiến độ lựa chọn nhà thầu, góp phần đẩy nhanh tiến độ dự án

## **2. Các giải pháp và đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan**

- Tác động đối với hệ thống pháp luật

- + Chính sách đảm bảo tính hợp hiến và đảm bảo phù hợp với các điều ước quốc tế có liên quan.

Việc quy định cơ chế chính sách nêu trên là cần thiết nhằm cụ thể hoá chủ trương của Bộ Chính trị tại Kết luận số 49-KL/TW “*Nghiên cứu, ban hành các cơ chế, chính sách, giải pháp phù hợp để tháo gỡ vướng mắc, đẩy nhanh tiến trình đầu tư các tuyến đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị*” và tại văn bản số 12766-CV/VPTW ngày 27/12/2024 của Văn phòng Trung ương Đảng, trong đó *giao Ban cán sự đảng Chính phủ phối hợp với Đảng đoàn Quốc hội nghiên cứu xây dựng cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt để phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại Thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2035, trình cấp có thẩm quyền xem xét, quyết định.*

Nội dung (2) và (3) của chính sách này tương tự chính sách đã được Quốc hội thông qua tại Nghị quyết quyết định chủ trương đầu tư Dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam.

Do đó, việc quy định cơ chế chính sách đặc thù dành cho đường sắt đô thị, khác với quy định của Luật là có cơ sở và cần thiết để đẩy nhanh tiến độ dự án.

+ Khả năng thi hành và tuân thủ của các cơ quan, tổ chức, cá nhân: đòi hỏi chủ đầu tư phải đánh giá kỹ năng lực của nhà thầu thực hiện nhằm đảm bảo hiệu quả, khả thi của chính sách.

+ Tính tương thích với các điều ước quốc tế: quy định này không trái với các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

- Tác động về kinh tế - xã hội

+ Về mặt tích cực: (i) đối với nhà nước: tăng cường tính chủ động, linh hoạt trong triển khai GPMB, di dời hạ tầng kỹ thuật; chủ động trong việc lựa chọn nhà thầu có năng lực, kinh nghiệm góp phần nâng cao chất lượng công tác tư vấn; Rút ngắn thời gian triển khai thực hiện dự án, qua đó, góp phần làm tăng tính khả thi, tiến độ thực hiện dự án; tăng vị thế đàm phán của các cơ quan nhà nước, chính quyền địa phương, nhất là dự án này có nhu cầu xây dựng nhanh, tranh thủ cơ hội của thị trường, liên kết chuỗi sản xuất, chuỗi cung ứng... Qua rà soát, thống kê thì nếu thực hiện theo quy trình này sẽ rút ngắn thời gian thực hiện khoảng 5-6 tháng so với quy định hiện hành, nên sẽ tiết kiệm được chi phí thời gian thực hiện thủ tục của cơ quan nhà nước. Ngoài ra, sẽ tăng thu hút đầu tư trong và ngoài nước để phát huy nguồn lực đất đai của Thành phố; Hạn chế các vấn đề xã hội phát sinh có thể xảy ra (như khiếu kiện, tái lần chiếm,...); (ii) đối với doanh nghiệp: được hưởng lợi về kinh tế thông qua việc rút ngắn thời gian triển khai thực hiện dự án.

+ Về mặt tiêu cực: (i) đối với nhà nước: không có tác động; (ii) đối với người dân, doanh nghiệp: Việc thực hiện các thủ tục điều tra, khảo sát, đo đạc, kiểm đếm; thu thập hồ sơ pháp lý, xác định nguồn gốc đất thu hồi và tài sản gắn liền với đất thu hồi có thể dẫn đến gây tác động, xáo trộn đối với cuộc sống của người dân do chưa có thông báo thu hồi đất (tuy nhiên quyền và lợi ích hợp pháp của người dân vẫn thực hiện theo quy định tại Điều 76 của Luật Đất đai); có thể sẽ tiềm ẩn rủi ro về tăng giá đất (tuy nhiên giá đất tăng khi có quy hoạch được duyệt chứ không thuộc trường hợp nhà nước thu hồi đất áp dụng chính sách này).

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

- Tác động về thủ tục hành chính: không dẫn đến thay đổi về thủ tục hành chính về thu hồi đất.

### **3. Lựa chọn giải pháp**

Từ các cơ sở phân tích nêu trên, Ủy ban nhân dân hai Thành phố kiến nghị áp dụng chính sách “Về công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, thu hồi đất

a) Căn cứ một trong các quy hoạch phương án tuyến, vị trí công trình trên tuyến đường sắt đô thị; quy hoạch khu vực TOD, Ủy ban nhân dân Thành phố được phép tách công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư thành dự án độc lập; tổ chức lập, thẩm định, quyết định đầu tư dự án bồi thường, hỗ trợ, tái định cư sử dụng vốn ngân sách địa phương theo quy định của pháp luật đầu tư công.

b) Tổng Công ty Điện lực Thành phố tổ chức thực hiện Tiểu dự án hoặc các Tiểu dự án đối với công tác di dời công trình điện có điện áp từ 110KV trở lên”.

### **Chính sách 16. Về thẩm định và quản lý các Dự án**

Thành phố thành lập Hội đồng TOD để tổ chức thực hiện:

a) Thẩm định nhiệm vụ và quy hoạch phương án tuyến, vị trí công trình trên tuyến đường sắt đô thị và quy hoạch khu vực TOD.

b) Thẩm định phê duyệt đầu tư Dự án, dự án đầu tư phát triển đô thị, dự án thu hồi đất thuộc thẩm quyền quyết định đầu tư của Ủy ban nhân dân thành phố.

c) Nghiên cứu, đề xuất ban hành các cơ chế, chính sách, tiêu chuẩn kỹ thuật địa phương thuộc thẩm quyền của Thành phố phục vụ lập, quản lý quy hoạch và đầu tư, quản lý, khai thác đường sắt đô thị và khu vực TOD.

d) Hội đồng nhân dân Thành phố quy định chi tiết về cơ cấu tổ chức, thành phần, chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của Hội đồng TOD.

## **1. Xác định vấn đề và mục tiêu giải quyết vấn đề**

### **1.1. Xác định vấn đề**

Luật quy hoạch đô thị và nông thôn, Điều 39. Hội đồng thẩm định nhiệm vụ quy hoạch, quy hoạch đô thị và nông thôn quy định:

“1. Việc thành lập Hội đồng thẩm định được quy định như sau:

a) Bộ Xây dựng quyết định thành lập Hội đồng thẩm định nhiệm vụ quy hoạch, quy hoạch đô thị và nông thôn thuộc thẩm quyền phê duyệt của Thủ tướng Chính phủ;

b) Ủy ban nhân dân có thẩm quyền phê duyệt nhiệm vụ quy hoạch, quy hoạch đô thị và nông thôn quyết định thành lập Hội đồng thẩm định nhiệm vụ quy hoạch, quy hoạch đô thị và nông thôn thuộc thẩm quyền. Chủ tịch hoặc Phó Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh, cấp huyện hoặc người được ủy quyền là Chủ tịch Hội đồng thẩm định;

c) Cơ quan, tổ chức quản lý khu chức năng có thẩm quyền phê duyệt nhiệm vụ quy hoạch, quy hoạch đô thị và nông thôn quyết định thành lập Hội đồng thẩm định nhiệm vụ quy hoạch, quy hoạch đô thị và nông thôn thuộc thẩm quyền. Người đứng đầu cơ quan đó là chủ tịch Hội đồng thẩm định.

2. Thành phần của Hội đồng thẩm định gồm có đại diện các cơ quan quản lý nhà nước, tổ chức xã hội - nghề nghiệp, chuyên gia chuyên ngành theo lĩnh vực liên quan và chuyên gia phản biện.



3. Hội đồng thẩm định làm việc theo chế độ tập thể và chịu trách nhiệm thẩm định nhiệm vụ quy hoạch, quy hoạch đô thị và nông thôn theo phân công của cơ quan thẩm định.

4. Trách nhiệm của Chủ tịch Hội đồng thẩm định và các thành viên Hội đồng thẩm định được quy định như sau:

a) Chủ tịch Hội đồng thẩm định điều hành cuộc họp của Hội đồng thẩm định, kết luận theo đa số ý kiến tại cuộc họp thẩm định bằng văn bản;

b) Thành viên Hội đồng thẩm định có trách nhiệm nghiên cứu hồ sơ, cho ý kiến về nhiệm vụ quy hoạch, quy hoạch đô thị và nông thôn, tham dự, đánh giá và chịu trách nhiệm về kết quả đánh giá của mình đối với nội dung nhiệm vụ quy hoạch, quy hoạch đô thị và nông thôn tại cuộc họp Hội đồng thẩm định.”

Luật đầu tư công 2024, Điều 20, khoản 2 quy định:

“Điều 20. Trình tự, thủ tục quyết định chủ trương đầu tư chương trình mục tiêu quốc gia, dự án quan trọng quốc gia

1. Cơ quan được giao nhiệm vụ chuẩn bị đầu tư chương trình, dự án có trách nhiệm sau đây:

a) Giao đơn vị trực thuộc lập báo cáo đề xuất chủ trương đầu tư đối với chương trình mục tiêu quốc gia, báo cáo nghiên cứu tiền khả thi đối với dự án quan trọng quốc gia;

b) Thành lập Hội đồng để thẩm định báo cáo đề xuất chủ trương đầu tư, báo cáo nghiên cứu tiền khả thi;

c) Hoàn thiện báo cáo đề xuất chủ trương đầu tư, báo cáo nghiên cứu tiền khả thi trình Thủ tướng Chính phủ

2. Thủ tướng Chính phủ thành lập Hội đồng thẩm định nhà nước do Bộ trưởng Bộ Kế hoạch và Đầu tư làm Chủ tịch để thẩm định báo cáo đề xuất chủ trương đầu tư chương trình mục tiêu quốc gia, báo cáo nghiên cứu tiền khả thi dự án quan trọng quốc gia.”

Luật đầu tư công 2024, Điều 25, Khoản 1, Điểm b quy định:

“Điều 25. Trình tự, thủ tục quyết định chủ trương đầu tư dự án nhóm A thuộc thẩm quyền của Hội đồng nhân dân cấp tỉnh

1. Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có trách nhiệm sau đây:

a) Giao đơn vị trực thuộc, bao gồm cả đơn vị sự nghiệp công lập trực thuộc hoặc Ủy ban nhân dân cấp huyện lập báo cáo nghiên cứu tiền khả thi;

b) Thành lập Hội đồng thẩm định do Chủ tịch hoặc một Phó Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh làm Chủ tịch Hội đồng, cơ quan chuyên môn quản lý đầu tư công cấp tỉnh là Thường trực Hội đồng thẩm định và các cơ quan liên quan là thành viên để thẩm định báo cáo nghiên cứu tiền khả thi, nguồn vốn và khả năng cân đối vốn;”

Căn cứ theo quy định nêu trên, công tác thẩm định quy hoạch, thẩm định dự án do các hội đồng với thành phần, chức năng nhiệm vụ khác nhau. Tuy nhiên, các dự án đường sắt đô thị theo mô hình TOD cần có sự liên thông đồng bộ từ giai đoạn lập quy hoạch, lập dự án đến khi tổ chức triển khai đầu tư xây dựng và quản lý khai thác sau này. Do vậy, để bảo đảm thủ tục đầu môi, giảm thủ tục và tăng cường khả năng kết nối, tích hợp đồng bộ giữa đường sắt đô thị và các dự án phát triển đô thị trong khu vực TOD và phối hợp chặt chẽ trong công tác quản lý đầu tư, quản lý khai thác, việc thành lập một hội đồng để thực hiện thẩm định các quy hoạch, và các dự án đường sắt đô thị và dự án phát triển đô thị khu vực TOD và dự án thu hồi đất là cần thiết.

### **1.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề**

Bảo đảm cơ sở pháp lý cho việc quyết định thành lập, và quy định cơ cấu, tổ chức, chức năng, nhiệm vụ, thẩm quyền của Hội đồng TOD để thực hiện công tác thẩm định thẩm định các quy hoạch, và các dự án đường sắt đô thị và dự án phát triển đô thị khu vực TOD và dự án thu hồi đất là cần thiết.

## **2. Các giải pháp và đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan**

### **- Tác động đối với hệ thống pháp luật**

Chính sách này khác so với quy định tại Luật quy hoạch đô thị và nông thôn, Điều 39, Luật đầu tư công 2024, Điều 20, khoản 2 quy định; Luật đầu tư công 2024, Điều 25, Khoản 1, Điểm b. Tuy nhiên, chính sách này là cần thiết nhằm cụ thể hoá chủ trương của Bộ Chính trị tại Kết luận số 49-KL/TW “Nghiên cứu, ban hành các cơ chế, chính sách, giải pháp phù hợp để tháo gỡ vướng mắc, đẩy nhanh tiến trình đầu tư các tuyến đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị” và tại văn bản số 12766-CV/VPTW ngày 27/12/2024 của Văn phòng Trung ương Đảng, trong đó giao Ban cán sự đảng Chính phủ phối hợp với Đảng đoàn Quốc hội nghiên cứu xây dựng cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt để phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại Thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2035, trình cấp có thẩm quyền xem xét, quyết định.

### **- Tác động về kinh tế - xã hội**

+ Tác động tích cực: Đảm bảo sự tham gia công khai, phản biện, thống nhất cao của xã hội vào quá trình hình thành, phát triển các khu vực TOD. Là căn cứ để Ủy ban nhân dân thành phố Hà Nội xem xét, quyết định phê duyệt quy hoạch và tổ chức quản lý thực hiện quy hoạch các khu vực TOD theo quy hoạch được duyệt; căn cứ pháp lý để đánh giá, xem xét khi quyết điều chỉnh quy hoạch TOD phù hợp với phát triển trong tương lai.

### **+ Tác động tiêu cực: Không có tác động**

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

- Tác động về thủ tục hành chính: không dẫn đến thay đổi về thủ tục hành chính về thu hồi đất.

### **3. Lựa chọn giải pháp**

Từ các cơ sở phân tích nêu trên, Ủy ban nhân dân hai Thành phố kiến nghị áp dụng chính sách “Về thẩm định và quản lý các Dự án

*Thành phố thành lập Hội đồng TOD để tổ chức thực hiện:*

a) *Thẩm định nhiệm vụ và quy hoạch phương án tuyến, vị trí công trình trên tuyến đường sắt đô thị và quy hoạch khu vực TOD.*

b) *Thẩm định phê duyệt đầu tư Dự án, dự án đầu tư phát triển đô thị, dự án thu hồi đất thuộc thẩm quyền quyết định đầu tư của Ủy ban nhân dân thành phố.*

c) *Nghiên cứu, đề xuất ban hành các cơ chế, chính sách, tiêu chuẩn kỹ thuật địa phương thuộc thẩm quyền của Thành phố phục vụ lập, quản lý quy hoạch và đầu tư, quản lý, khai thác đường sắt đô thị và khu vực TOD.*

d) *Hội đồng nhân dân Thành phố quy định chi tiết về cơ cấu tổ chức, thành phần, chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của Hội đồng TOD”*

### **Chính sách 17. Về phát triển theo mô hình TOD**

1. *Căn cứ đồ án quy hoạch phân khu, quy hoạch chi tiết khu vực TOD, Ủy ban nhân dân các Thành phố được phép quyết định việc chuyển nhượng chỉ tiêu quy hoạch giữa các dự án, công trình trong khu vực TOD.*

2. *Hội đồng nhân dân Thành phố quy định nội dung, trình tự, thủ tục thực hiện việc chuyển nhượng chỉ tiêu quy hoạch giữa các dự án, công trình trong khu vực TOD.*

#### **1. Xác định vấn đề và mục tiêu giải quyết vấn đề**

##### **1.1. Xác định vấn đề**

Trước thời điểm Luật Kiến trúc có hiệu lực, căn cứ Điều 60 Luật Quy hoạch đô thị, chương III Nghị định số 38/2010/NĐ-CP ngày 07 tháng 04 năm 2010 của Chính phủ về quản lý không gian, kiến trúc, cảnh quan đô thị và các văn bản hướng dẫn liên quan, Ủy ban nhân dân Thành phố đã ban hành Quy chế quản lý quy hoạch, kiến trúc đô thị chung Thành phố Hồ Chí Minh (tại Quyết định số 29/2014/QĐ-UBND ngày 29 tháng 08 năm 2014) và Quy chế quản lý không gian, kiến trúc cảnh quan đô thị khu trung tâm hiện hữu Thành phố Hồ Chí Minh (930ha) (tại Quyết định số 3457/QĐ-UBND ngày 28 tháng 06 năm 2013).

Đó là hai cơ sở pháp lý quan trọng về mặt quy hoạch phục vụ công tác quản lý đầu tư phát triển theo định hướng phát triển nén hướng tới mô hình phát triển đô thị theo định hướng phát triển giao thông trên địa bàn Thành phố (bao gồm phạm vi một số trung tâm khu vực của Thành phố, khu trung tâm quận, huyện và trong bán kính 500m so với nhà ga đường sắt đô thị). Với hình thức ưu đãi cụ thể về hệ số sử dụng đất tại những khu vực này, bước đầu chính sách đã phát huy tác dụng, được nhiều nhà đầu tư quan tâm tham gia xây dựng chỉnh trang đô thị dọc hướng tuyến đường sắt đô thị số 1 Bến Thành - Suối Tiên. Có thể kể đến như các

dự án xung quanh nhà ga Bến Thành (quy mô từ 0,8 ha đến 1,2ha), ga Nhà hát Thành phố (quy mô từ 0,4 ha đến 0,9ha), ga Ba Son (25,3ha) ... đều là những dự án lớn có chất lượng tốt về mặt kiến trúc và quy hoạch, sau khi hoàn thiện đưa vào sử dụng sẽ làm thay đổi rõ rệt diện mạo đô thị Thành phố.

Tuy nhiên, từ thời điểm Luật Kiến trúc có hiệu lực, nội dung quy định về Quy chế quản lý quy hoạch, kiến trúc đô thị đã bị bãi bỏ (điểm c khoản 2 Điều 39 Luật Kiến trúc), các Quy chế quản lý quy hoạch, kiến trúc đô thị đã được phê duyệt theo quy định của Luật Quy hoạch đô thị trước ngày Luật này có hiệu lực thì hành thì được tiếp tục thực hiện đến hết ngày 31 tháng 12 năm 2021 (khoản 1 Điều 41 Luật Kiến trúc). Theo nguyên tắc tuân thủ đô thị, tổ chức, cá nhân khi thực hiện các chương trình, kế hoạch đầu tư xây dựng phát triển đô thị nói chung và quản lý thực hiện các dự án đầu tư xây dựng trong đô thị, thực hiện quản lý không gian, kiến trúc, cảnh quan đô thị hoặc thực hiện các hoạt động khác có liên quan đến quy hoạch đô thị nói riêng phải tuân thủ quy hoạch đô thị đã được phê duyệt và Quy chế quản lý kiến trúc Thành phố. Về cơ bản, quy chế quản lý kiến trúc không bao gồm các nội dung quy định về mặt quy hoạch mà chỉ tập trung quản lý kiến trúc các thể loại công trình, xác định khu vực cần lập thiết kế đô thị riêng, tuyến phố; khu vực có yêu cầu quản lý đặc thù.

Việc điều chỉnh bãi bỏ và chưa có quy định thay thế nội dung tương ứng của quy chế quản lý quy hoạch đô thị trước đây dẫn đến các biện pháp khuyến khích, hạn chế cũng như quy định đặc thù về quản lý và kiểm soát phát triển đô thị cho Thành phố phục vụ định hướng chiến lược trong quy hoạch phát triển đô thị theo định hướng phát triển giao thông của Thành phố không còn hành lang pháp lý để xem xét áp dụng trong thực thi quản lý theo quy hoạch được duyệt.

Trước đây, Thành phố Hồ Chí Minh đã có xem xét nghiên cứu việc ưu đãi không gian, diện tích sàn trong khu vực quy hoạch đô thị quy định nhằm thúc đẩy việc sử dụng đất ở mức độ cao bằng cách tính toán khả năng tải tối đa khi hệ thống hạ tầng kỹ thuật đặc biệt là giao thông được hình thành đầy đủ. Nội dung chính sách này đã được đưa vào áp dụng trong phạm vi của đồ án quy hoạch khu trung tâm hiện hữu Thành phố (930ha) cho thấy đây là giải pháp có tính khả thi, cần xem xét chuyển tải đối với mô hình định hướng phát triển TOD hiện nay.

Ngoài ra, theo khoản 15, Điều 3 Luật Quy hoạch đô thị năm 2009 quy định: *“Chỉ tiêu sử dụng đất quy hoạch đô thị là chỉ tiêu để quản lý phát triển không gian, kiến trúc được xác định cụ thể cho một khu vực hay một lô đất bao gồm mật độ xây dựng, hệ số sử dụng đất, chiều cao xây dựng tối đa, tối thiểu của công trình”*. Hiện nay, Đồ án Quy hoạch phân khu tỷ lệ 1/2000 và Đồ án quy hoạch chi tiết tỷ lệ 1/500 chỉ tiêu quy hoạch đô thị được tính toán, phân bổ, quy hoạch phù hợp với quy mô dân số và sức chịu tải năng lực hạ tầng kỹ thuật; và các thông số kỹ thuật như mật độ, hệ số sử dụng đất, chiều cao công trình được phân chia theo ô phố (có nhiều lô đất) với với chỉ số trung bình, quy định mức tối đa và tối thiểu. Do đồ án quy hoạch không thể quy định, phân bổ chi tiết đến từng lô đất, vì quy định chi tiết đến từng lô đất sẽ thiếu tính khả thi và cứng nhắc với sự thay đổi nhanh chóng của nhu cầu và sự biến động của tình hình kinh tế xã hội. Tuy nhiên, đối với những lô đất không có nhu cầu xây dựng theo chỉ tiêu quy hoạch tối đa

được phép, thì chỉ tiêu quy hoạch dư thừa cũng không được chia sẻ (kinh doanh, mua bán) hoặc Cơ quan quản lý nhà nước cũng không được phép tính cộng thêm vượt hơn mức tối đa cho những lô đất có nhu cầu xây dựng tăng cao cho dù đáp ứng được năng lực hạ tầng kỹ thuật,..v.v. Như vậy, dẫn đến tính linh động sẽ bị hạn chế, bất cập về khả năng kêu gọi đầu tư xây dựng các công trình cao tầng tại các khu vực trọng điểm sẽ gây khó, dẫn đến lãng phí nguồn lực. Để có thể thực hiện mô hình định hướng phát triển TOD, tận dụng nguồn lực từ các thành phần doanh nghiệp tư nhân, cần phải có cơ chế mở, linh hoạt hơn. Khi Cơ chế chuyển đổi quyền xây dựng (Transfer of Development Rights - TDR) được cho phép áp dụng, sẽ kỳ vọng có thể giải quyết được những khó khăn nêu trên.

Theo Nghị quyết số 31-NQ/TW của Bộ Chính trị về phương hướng, nhiệm vụ phát triển Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 yêu cầu: *“Thành phố Hồ Chí Minh phát triển ngang tầm các đô thị lớn trên thế giới, trở thành trung tâm kinh tế, tài chính, dịch vụ của Châu Á; là điểm đến hấp dẫn toàn cầu; kinh tế, văn hoá phát triển đặc sắc, người dân có chất lượng cuộc sống cao; là hạt nhân của vùng Thành phố Hồ Chí Minh và vùng Đông Nam Bộ, cực tăng trưởng của cả nước; nơi thu hút các định chế tài chính và tập đoàn kinh tế quốc tế. Công tác quản lý phát triển đô thị, xây dựng Thành phố trở thành đô thị hiện đại, kiểu mẫu”*. Tuy nhiên, hiện nay công tác quản lý phát triển đô thị Thành phố trở thành thành phố văn minh, hiện đại gặp nhiều khó khăn, thách thức khác nhau như khó khăn trong bố trí nguồn lực (tài chính và đất đai), quỹ đất sạch để đảm bảo phục vụ đầu tư phát triển, quỹ ngân sách dành cho đầu tư xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng (giao thông, chống ngập nước, công viên cây xanh...) và bảo tồn các khu vực lịch sử và công trình di sản ngày càng hạn hẹp, trong khi quỹ đất sạch đang ngày càng hạn chế. Ngoài ra, để có thể bố trí quỹ đất để xây dựng công trình hạ tầng phát triển đô thị, thì công tác giải phóng mặt bằng luôn là vấn đề nhạy cảm, phức tạp, tác động trực tiếp đến đối tượng sử dụng đất, các thành phần kinh tế, đặc biệt là đến đời sống của người dân, hộ gia đình. Hiện nay, thực tiễn cho thấy những khó khăn trong việc tìm tiếng nói đồng thuận giữa chính quyền, doanh nghiệp, người dân trên cơ sở bảo đảm các quyền lợi chính đáng và hợp pháp của các thành phần xã hội này.

Chủ trương đẩy mạnh thu hút đầu tư, xây dựng cơ sở hạ tầng từng bước hoàn thiện phát triển theo hướng bền vững là chủ trương hoàn toàn đúng đắn và cấp thiết. Tuy nhiên giải pháp để tháo gỡ khó khăn ở trên hiện nay còn thiếu khả thi. Trong đó giải pháp được các nước trên thế giới áp dụng thành công là “Cơ chế chuyển đổi quyền xây dựng (Transfer of Development Rights - TDR - số tầng, diện tích sàn hoặc hệ số sử dụng đất) trong khu vực phát triển đô thị”.

Với giải pháp khai thác nguồn lực đất đai theo hướng tăng hệ số sử dụng đất là giải pháp tối ưu nhằm giải quyết nhu cầu cấp thiết, phục vụ cho phát triển kinh tế xã hội. Và cho phép quyền phát triển không gian (được tính bằng mét vuông sàn xây dựng) được chuyển từ địa điểm này đến địa điểm khác thông qua các hình thức mua bán, trao đổi, cho nhận. Việc cho phép áp dụng cơ chế này sẽ cho phép chuyển đổi địa điểm được thu hồi để lấy đất phục vụ việc xây dựng các công trình kết cấu hạ tầng. Cơ chế chuyển đổi quyền xây dựng TDR được xem là một giải pháp hiệu

quả nhằm khắc phục hai nguyên nhân chính làm phát sinh các vấn đề đặc trưng của đô thị lớn: như thiếu sự đồng thuận từ các thành phần xã hội (chính quyền, doanh nghiệp và người dân) trong phát triển vùng và đô thị, phát huy tối đa nguồn lực (đất đai và tài chính) nhằm giải quyết các vấn đề về nguồn lực tài chính.

Tại Thành phố Hồ Chí Minh các quận trung tâm có mật độ dân cư cao như Quận 4, Quận 5, Quận 8, Quận 11,...v.v nhu cầu đòi hỏi về chỉnh trang, tái phát triển không gian môi trường sống hiện đại là nhu cầu tất yếu và cần thiết. Tình trạng việc thoát nước kém, nhà dân chật hẹp, xuống cấp, thiếu không gian công cộng, cây xanh... là vấn đề nan giải mà các khu vực đô thị này phải đối mặt. Cải tạo và tái thiết đô thị là vấn đề luôn được Lãnh đạo Thành phố quan tâm. Tuy nhiên đến nay, chưa có mô hình tái thiết đô thị mẫu nào được triển khai thành công, chưa có những quy định cụ thể về việc tái thiết đô thị (pháp luật đầu tư, quy hoạch xây dựng, đất đai...) nên việc ước muốn trở thành Thành phố hiện đại, khang trang thực sự là một nhiệm vụ khó, nếu không giải quyết sớm. Đối với những khu vực mà kinh tế tư nhân gắn chặt với giao thông, với các khu vực dân cư đông đúc thì việc di dời là rất khó thuyết phục. Do vậy, hiện chưa có nhiều dự án cải tạo, chỉnh trang đô thị được thực hiện do loại hình dự án này khá phức tạp, quy định luật pháp luật chưa có sự điều chỉnh sâu rộng. Do công tác chỉnh trang đô thị thường có những tác động lớn đến cộng đồng dân cư. Vì vậy cần phải ban hành các cơ chế chính sách giải pháp tái thiết đô thị kèm theo điều kiện tái định cư tại chỗ hoặc vị trí tương đương để thúc đẩy việc chỉnh trang đô thị ngày càng tốt hơn, nhanh hơn và có quy cũ. Trong đó giải pháp được kỳ vọng sẽ tháo gỡ những nút thắt trên là “Cơ chế chuyển đổi quyền xây dựng (Transfer of Development Rights - TDR - số tầng, diện tích sàn hoặc hệ số sử dụng đất) trong khu vực phát triển đô thị”.

Đối với các nước trên thế giới, Cơ chế chuyển đổi quyền xây dựng TDR được áp dụng thành công có thể kể đến như việc ban hành Nghị quyết phân khu năm 1916 ở TP New York (Hoa Kỳ) với Cơ chế ZLM (chuyển nhượng quyền phát triển trong phạm vi một ô phố). Cơ chế chuyển đổi quyền xây dựng TDR cũng đã được áp dụng tại nhiều vùng và đô thị khác nhau trên thế giới. Tính đến năm 2016, hơn 320 thành phố trên khắp thế giới đã áp dụng cơ chế TDR, 283 trong số đó ở Mỹ, số còn lại ở 11 quốc gia khác (Ấn Độ, Trung Quốc, Nhật Bản, Brazil, Mexico...). Cơ chế chuyển đổi quyền xây dựng TDR được áp dụng tại các quốc gia, vùng lãnh thổ có quy định về sở hữu đất đai khác nhau (sở hữu tư nhân, sở hữu nhà nước, sở hữu tập thể...) và quy định về quy hoạch - kiến trúc khác nhau.

Song song với việc áp dụng Cơ chế chuyển đổi quyền xây dựng TDR, nhằm mục đích lớn hơn là vấn đề tái thiết đô thị cho các Thành phố trên thế giới, như:

- Tại Thượng Hải (Trung Quốc), chính quyền xem chấn hưng đô thị là bộ phận quan trọng trong chiến lược phát triển đô thị. Năm 2009, đã lập ra tổ chuyên trách về tái thiết đô thị do Thị trưởng Thành phố đứng đầu và phân công từng phần việc cho các đơn vị thực hiện. Có hai mô hình phát triển “1. Chính quyền thu hồi đất, chuẩn bị mặt bằng rồi chuyển nhượng cho các dự án; 2. Công ty kinh doanh bất động sản tự lo đất đai cho sự án với sự phê chuẩn và giúp đỡ của chính quyền”. Có 3 phương án bồi thường; “1. Theo giá thị trường cộng thêm 25-30%

*phụ cấp khuyến khích; 2. Tái định cư ra xa với diện tích sàn tương đương nhưng có nhiều tiện nghi phụ hơn; 3. Tái định cư tại chỗ (thường khó thực hiện)”. Chính quyền bồi thường dỡ bỏ công trình nguy hiểm và đưa đất vào quỹ dự trữ.*

- Tại Singapore, chính quyền đã đưa ra chính sách cải tạo đô thị và thực hiện rất thành công, biến Singapore trở thành đô thị xanh, sạch, đẹp và phồn vinh, ví dụ điển hình thành công cho việc tái thiết đô thị là khu vực One Shenton Way, là nơi im lìm bất động về đêm trở thành khu vực nhộn nhịp tấp nập suốt ngày đêm.

- Tại Nhật Bản từ năm 2014 đã ban hành bộ luật số 22 “Luật tái thiết đô thị đặc biệt”. Trên cơ sở quy định tại bộ Luật tái thiết đô thị đặc biệt, thành phố Tokyo đã phân vùng những khu vực cần phải triển khai tái thiết đô thị, giúp cho Thành phố Tokyo kế thừa văn hóa và lịch sử, hồi sinh thành phố giàu có phồn vinh, tiện nghi và sôi động mang tầm một thành phố đẳng cấp thế giới.

Như vậy, bài học kinh nghiệm trên thế giới mang tính thực tiễn cao, việc áp dụng Cơ chế chuyển đổi quyền xây dựng TDR nhằm mục đích tái thiết đô thị trên thế giới là bài học kinh nghiệm đáng để Thành phố Hồ Chí Minh tham khảo học tập, và điều chỉnh, ban hành cơ chế mới đáp ứng nhu cầu phát triển, xây dựng đô thị Thành phố văn minh, hiện đại.

### **1.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề**

- Tạo sự đồng thuận (hỗ trợ chủ sở hữu các địa điểm bị hạn chế sử dụng được quyền phát triển không gian vì lợi ích công cộng) trong bảo tồn các khu vực lịch sử và công trình di sản, bảo vệ các khu vực nhạy cảm về môi trường và sinh thái, và giữ gìn và phát triển các không gian xanh và không gian mở. Góp phần bảo đảm quyền, lợi ích hợp pháp, chính đáng và ổn định cuộc sống cho người dân bị thu hồi đất, giảm thiểu tình trạng tranh chấp, khiếu nại, tố cáo trong Nhân dân, giúp cho việc triển khai xây dựng công trình dự án đô thị phát huy hiệu quả nhanh chóng, bền vững.

- Tạo nguồn lực cho phát triển vùng và đô thị (điều tiết giá trị quyền phát triển không gian phát sinh do đầu tư xây dựng hạ tầng) nhằm: đầu tư phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng (nhất là kết cấu hạ tầng giao thông), chỉnh trang các khu vực xung quanh hệ thống nhà ga metro theo mô hình TOD, và nâng cấp đô thị, cải tạo các khu ở lụp xụp.

## **2. Các giải pháp và đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan**

2.1. Các giải pháp: (1) Giữ nguyên như quy định hiện hành tại Luật Quy hoạch đô thị, Luật Xây dựng và các văn bản hướng dẫn thi hành; (2) xây dựng cơ chế chuyển đổi quyền xây dựng trong khu vực phát triển đô thị theo định hướng phát triển giao thông công cộng

### 2.2. Đánh giá tác động

#### a) Đối với giải pháp 1

Giữ nguyên như quy định hiện hành tại Luật Quy hoạch đô thị, Luật Xây dựng và các văn bản hướng dẫn thi hành.

- Tác động đối với hệ thống pháp luật: không làm thay đổi, mang tính ổn định.
- Tác động về kinh tế - xã hội: không làm thay đổi, mang tính ổn định.
- Tác động về giới: không có
- Tác động về thủ tục hành chính: chính sách không phát sinh thủ tục hành chính

b) Đối với giải pháp 2

- Tác động đối với hệ thống pháp luật: không ảnh hưởng đến hệ thống pháp luật hiện hành. Giải pháp này nhằm cụ thể hoá chủ trương của Bộ Chính trị tại Kết luận số 49-KL/TW “*Nghiên cứu, ban hành các cơ chế, chính sách, giải pháp phù hợp để tháo gỡ vướng mắc, đẩy nhanh tiến trình đầu tư các tuyến đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị*” và tại văn bản số 12766-CV/VPTW ngày 27/12/2024 của Văn phòng Trung ương Đảng, trong đó *giao Ban cán sự đảng Chính phủ phối hợp với Đảng đoàn Quốc hội nghiên cứu xây dựng cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt để phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại Thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2035, trình cấp có thẩm quyền xem xét, quyết định.*

- Tác động về kinh tế - xã hội:

+ Cho phép áp dụng Cơ chế chuyển đổi quyền xây dựng TDR sẽ giúp cho Chủ đầu tư chủ động hơn trong việc lập kế hoạch, thương lượng, giải tỏa đền bù, giúp rút ngắn thời gian chuẩn bị xây dựng góp phần nâng cao hiệu quả đầu tư, mang lại hiệu quả kinh tế.

+ Tạo sự đồng thuận trong xã hội (các thành phần tham gia), giúp có thể bảo tồn các khu vực lịch sử và công trình di sản, kiến tạo các không gian mở, bảo vệ các khu vực nhạy cảm về môi trường và sinh thái, bảo vệ các giá trị văn hóa, môi trường mang lại cho xã hội, với sự đồng thuận của chủ các địa điểm có quyền phát triển không gian bị hạn chế sử dụng do các quy định trên (quyền phát triển không gian này được bảo đảm và chuyển sang địa điểm khác).

+ Giúp thúc đẩy việc đầu tư xây dựng các công trình hạ tầng nhanh chóng và với chi phí tối thiểu và không cần thu hồi đất. Do thúc đẩy nhanh công tác bồi thường, giải phóng mặt bằng với sự đồng thuận của chủ các địa điểm có quyền phát triển không gian không được sử dụng do địa điểm được thu hồi để lấy mặt bằng phục vụ việc xây dựng các công trình kết cấu hạ tầng (quyền phát triển không gian này được bảo đảm và chuyển sang địa điểm khác); và huy động nguồn lực để đầu tư xây dựng các công trình kết cấu hạ tầng từ các chủ sở hữu của địa điểm lân cận hưởng lợi về quyền phát triển không gian được tạo ra hoặc tăng thêm do công trình kết cấu hạ tầng mang lại.

+ Chủ sở hữu các địa điểm được bảo đảm một phần quyền lợi hợp pháp khi không được sử dụng/bị hạn chế sử dụng quyền phát triển không gian do các quy định áp dụng đối với địa điểm nhằm mục tiêu bảo tồn các khu vực lịch sử và công trình di sản, kiến tạo các không gian mở, bảo vệ các khu vực nhạy cảm về môi trường sinh thái... hoặc do địa điểm được thu hồi để lấy mặt bằng phục vụ việc xây dựng các công trình kết cấu hạ tầng.



+ Cộng đồng dân cư được bảo đảm chất lượng cuộc sống trong khu vực (kiểm soát các vấn đề đặc trưng của một đô thị cực lớn: ùn tắc giao thông, ngập nước, ô nhiễm môi trường, ...) với sự cân đối giữa năng lực kết cấu hạ tầng kỹ thuật và mật độ phát triển không gian xây dựng trong khu vực.

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

- Tác động về thủ tục hành chính: không phát sinh mới các thủ tục hành chính mới.

### **3. Lựa chọn giải pháp**

Từ các cơ sở phân tích nêu trên, Ủy ban nhân dân hai Thành phố kiến nghị áp dụng chính sách “Về phát triển theo mô hình TOD

1. Căn cứ đồ án quy hoạch phân khu, quy hoạch chi tiết khu vực TOD, Ủy ban nhân dân các Thành phố được phép quyết định việc chuyển nhượng chỉ tiêu quy hoạch giữa các dự án, công trình trong khu vực TOD.

2. Hội đồng nhân dân Thành phố quy định nội dung, trình tự, thủ tục thực hiện việc chuyển nhượng chỉ tiêu quy hoạch giữa các dự án, công trình trong khu vực TOD”.

#### **Chính sách 18. Về phát triển đô thị trong khu vực TOD**

Hội đồng nhân dân Thành phố được quyết định sử dụng ngân sách địa phương để đầu tư phát triển đô thị trong khu vực TOD theo quy hoạch.

#### **1. Xác định vấn đề và mục tiêu giải quyết vấn đề**

##### **1.1. Xác định vấn đề**

Hiện nay chưa có quy định cụ thể về việc triển khai mô hình phát triển đô thị theo định hướng phát triển giao thông công cộng (TOD). Đề tháo gỡ vướng mắc này, dự thảo Luật Đường sắt sửa đổi đề xuất chính sách, Hội đồng nhân dân Thành phố quy định: Việc sử dụng ngân sách thành phố để thực hiện dự án đầu tư công độc lập để thực hiện công tác bồi thường, hỗ trợ tái định cư đối với các dự án đầu tư theo đồ án thiết kế riêng, đồ án quy hoạch đô thị vùng phụ cận của dự án hạ tầng kỹ thuật, xây dựng,... để thu hồi đất, chỉnh trang, phát triển đô thị, thực hiện tái định cư tại chỗ, tạo quỹ đất để đấu giá lựa chọn nhà đầu tư các dự án phát triển đô thị theo quy định. Chính sách này cũng được quy định tại điểm a khoản 2 Điều 4 Nghị quyết số 98/2023/QH15 ngày 24/6/2023 của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển TP. Hồ Chí Minh.

Các tuyến ĐSĐT hai Thành phố có tổng chiều dài khoảng hơn 1150 km đi qua nhiều quận huyện của Thành phố, kết nối với các đô thị vệ tinh, các điểm đầu mối giao thông đường bộ, đường không. Tại các khu vực dọc tuyến, đặc biệt tại các vị trí gần nhà ga sẽ tạo điều kiện phát triển đô thị, trung tâm thương mại, dịch vụ,... qua đó tạo động lực phát triển kinh tế - xã hội các địa phương, tạo nguồn kinh phí tái đầu tư cho hệ thống giao thông thông qua bán đấu giá quỹ đất công

xung quanh khu vực nhà ga. Do đó cần thiết có chính sách đặc thù để các địa phương triển khai nhằm khai thác tối đa tiềm năng tại các khu vực nhà ga.

### **1.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề**

- Bảo đảm cơ sở pháp lý cho phép Hội đồng nhân dân các tỉnh, thành phố quyết định sử dụng ngân sách địa phương để thực hiện công tác thu hồi đất vùng phụ cận các nhà ga theo quy hoạch như dự án đầu tư công độc lập để đầu tư phát triển đô thị, tạo quỹ đất để đấu giá lựa chọn nhà đầu tư các dự án đầu tư phát triển đô thị, thương mại, dịch vụ.

- Tăng tính linh hoạt, chủ động của chính quyền địa phương và khai thác triệt để quỹ đất, cơ sở hạ tầng để tăng thu cho ngân sách nhà nước;

- Phát triển các đô thị dọc tuyến đường sắt kết nối theo mô hình phát triển đô thị gắn với định hướng phát triển giao thông (TOD) nhằm khai thác hiệu quả hệ thống giao thông công cộng khối lượng lớn.

### **2. Các giải pháp và đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan**

- Tác động đối với hệ thống pháp luật

- + Hoàn thiện khung pháp lý trong hoạt động đầu tư, xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt kết hợp mô hình TOD.

- + Tính tương thích với các điều ước quốc tế: quy định này không trái với các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

- Tác động về kinh tế - xã hội

- + Tác động tích cực: (i) đối với Nhà nước: tạo sự chuyển biến mang tính đột phá cho phát triển kết cấu hạ tầng, đặc biệt là đường sắt đô thị. Phát huy hiệu quả nguồn lực đất đai cho phát triển đô thị gắn liền với phát triển đường sắt, giảm bớt áp lực về đầu tư công của Nhà nước; tạo điều kiện để Nhà nước có thể thu lại lợi ích từ chênh lệch địa tô khi Nhà nước đã đầu tư các công trình hạ tầng kỹ thuật và hạ tầng xã hội (trong đó có kết cấu hạ tầng đường sắt). Chính sách này sẽ phát triển các đô thị dọc tuyến đường sắt kết nối theo mô hình TOD nhằm khai thác hiệu quả hệ thống giao thông công cộng khối lượng lớn; (ii) đối với người dân: Khi xây dựng các đô thị khu vực xung quanh ga đường sắt sẽ tạo điều kiện chuyển đổi việc làm cho người dân sang lĩnh vực có thu nhập cao hơn; người dân khu vực có ảnh hưởng được hưởng chính sách đền bù, bồi thường, hỗ trợ tái định cư, có cuộc sống bằng hoặc tốt hơn nơi ở cũ; (iii) đối với doanh nghiệp: Doanh nghiệp có nhiều cơ hội hơn trong việc tham gia đầu tư, xây dựng, quản lý khai thác, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt; đồng thời, có thể khai thác lợi ích từ việc vận hành các khu trung tâm thương mại tập trung, văn phòng hỗn hợp,...

- Tác động tiêu cực: (i) đối với Nhà nước: không có tác động; (ii) đối với người dân: việc chuyển đổi mục đích sử dụng đất khu vực xung quanh ga đường sắt bước đầu có thể dẫn đến việc người dân phải di dời khỏi nơi ở cũ, gây xáo trộn đời sống; (iii) đối với doanh nghiệp: không có tác động.

- Tác động về giới: Chính sách không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và thụ hưởng các quyền, lợi ích của mỗi giới.

- Tác động về thủ tục hành chính: không dẫn đến thay đổi về thủ tục hành chính về thu hồi đất.

### **3. Lựa chọn giải pháp**

Từ các cơ sở phân tích nêu trên, Ủy ban nhân dân hai Thành phố kiến nghị áp dụng chính sách “Về phát triển đô thị trong khu vực TOD

*Hội đồng nhân dân Thành phố được quyết định sử dụng ngân sách địa phương để đầu tư phát triển đô thị trong khu vực TOD theo quy hoạch.*

**Chính sách 19.** Về phát triển khoa học, công nghệ và tuyển dụng đào tạo, sử dụng nguồn nhân lực.

*a) Tổ chức, cá nhân chủ trì hoạt động khoa học công nghệ phục vụ các Dự án được áp dụng các chính sách sau đây:*

*- Tổ chức, cá nhân chủ trì hoạt động khoa học công nghệ phục vụ các Dự án được quyết định việc đấu thầu hạn chế, chỉ định thầu, đặt hàng để lựa chọn nhà thầu cung ứng dịch vụ, hàng hóa.*

*- Doanh nghiệp được hưởng ưu đãi như doanh nghiệp công nghệ cao theo quy định của pháp luật về công nghệ cao trong thời gian thực hiện nhiệm vụ khoa học, công nghệ phục vụ các Dự án.*

*- Miễn thuế thu nhập từ việc thực hiện nhiệm vụ khoa học, công nghệ phục vụ các Dự án.*

*b) Tổ chức, cá nhân tham gia đào tạo phát triển nguồn nhân lực công nghệ cao thuộc các Dự án được hưởng các chính sách ưu đãi theo quy định của pháp luật về công nghệ cao.*

## **1. Xác định vấn đề và mục tiêu giải quyết vấn đề**

### **1.1. Xác định vấn đề**

Hiện nay, số lượng, chất lượng, cơ cấu nguồn nhân lực trong lĩnh vực đường sắt chưa hợp lý ở các nhóm ngành nghề (công trình, thông tin tin hiệu, đầu máy toa xe, điều hành chạy tàu...); chính sách sử dụng, đãi ngộ đối với nguồn nhân lực chất lượng cao chưa thực sự được quan tâm, chưa có điều kiện để tiếp cận với trình độ quản lý, kỹ thuật tiên tiến trên thế giới. Đội ngũ cán bộ khoa học công nghệ về đường sắt còn thiếu chuyên gia giỏi về chuyên môn, nghiệp vụ; đội ngũ công nhân lành nghề đã có sự phát triển khá tốt nhưng vẫn chưa đáp ứng yêu cầu ngày càng cao trong điều kiện hiện nay; vì vậy, cần thiết phải có chính sách ưu đãi, hỗ trợ đối với nguồn nhân lực trong lĩnh vực đường sắt.

Dự án đường sắt tốc độ cao có công nghệ mới hiện đại, dự kiến trong hợp phần các dự án có hạng mục nghiên cứu, tiếp nhận, phát triển khoa học công nghệ và sẽ do tổ chức trong nước thực hiện (các trường, viện nghiên cứu,...). Để phát triển khoa học, công nghệ và tuyển dụng đào tạo, thuê, sử dụng nguồn nhân lực cho Dự án cần thiết có cơ chế chính sách đặc thù khác các luật Đấu thầu, Công

nghệ cao, Thuế thu nhập cá nhân, Thuế thu nhập doanh nghiệp và các cơ chế, chính sách chưa được quy định trong các luật hiện hành.

### **1.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề**

- Xây dựng hành lang pháp lý để phát triển khoa học công nghệ và đào tạo nguồn nhân lực cho dự án; từng bước tự chủ trong sản xuất, bảo trì một số loại phương tiện, thiết bị đường sắt.

- Nâng cao chất lượng nguồn nhân lực đường sắt phục vụ phát triển đường sắt hiện đại.

### **2. Các giải pháp và đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan**

- Tác động đối với hệ thống pháp luật: không ảnh hưởng đến hệ thống pháp luật hiện hành, đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật. Giải pháp này nhằm cụ thể hoá chủ trương của Bộ Chính trị tại Kết luận số 49-KL/TW “*Nghiên cứu, ban hành các cơ chế, chính sách, giải pháp phù hợp để tháo gỡ vướng mắc, đẩy nhanh tiến trình đầu tư các tuyến đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị*” và tại văn bản số 12766-CV/VPTW ngày 27/12/2024 của Văn phòng Trung ương Đảng, trong đó *giao Ban cán sự đảng Chính phủ phối hợp với Đảng đoàn Quốc hội nghiên cứu xây dựng cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt để phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại Thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2035, trình cấp có thẩm quyền xem xét, quyết định.*

- Tác động về kinh tế - xã hội

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

- Tác động về thủ tục hành chính: không dẫn đến thay đổi về thủ tục hành chính về thu hồi đất.

### **3. Lựa chọn giải pháp**

Từ các cơ sở phân tích nêu trên, Ủy ban nhân dân hai Thành phố kiến nghị áp dụng chính sách “*Về phát triển khoa học, công nghệ và tuyển dụng đào tạo, sử dụng nguồn nhân lực*”

a) *Tổ chức, cá nhân chủ trì hoạt động khoa học công nghệ phục vụ các Dự án được áp dụng các chính sách sau đây:*

- *Tổ chức, cá nhân chủ trì hoạt động khoa học công nghệ phục vụ các Dự án được quyết định việc đấu thầu hạn chế, chỉ định thầu, đặt hàng để lựa chọn nhà thầu cung ứng dịch vụ, hàng hóa.*

- *Doanh nghiệp được hưởng ưu đãi như doanh nghiệp công nghệ cao theo quy định của pháp luật về công nghệ cao trong thời gian thực hiện nhiệm vụ khoa học, công nghệ phục vụ các Dự án.*

- *Miễn thuế thu nhập từ việc thực hiện nhiệm vụ khoa học, công nghệ phục vụ các Dự án.*

*b) Tổ chức, cá nhân tham gia đào tạo phát triển nguồn nhân lực công nghệ cao thuộc các Dự án được hưởng các chính sách ưu đãi theo quy định của pháp luật về công nghệ cao.*

**Chính sách 20.** *Về phát triển công nghiệp và chuyển giao công nghệ.*

*a) Chính phủ quy định tiêu chí lựa chọn tổ chức, doanh nghiệp nhà nước được giao nhiệm vụ hoặc tổ chức, doanh nghiệp Việt Nam được đặt hàng cung cấp dịch vụ, hàng hóa công nghiệp đường sắt; nghiên cứu, ứng dụng, nhận chuyển giao công nghệ.*

*b) Thủ tướng Chính phủ quyết định danh mục dịch vụ, hàng hóa công nghiệp đường sắt được giao nhiệm vụ cho tổ chức, doanh nghiệp nhà nước hoặc đặt hàng cho tổ chức, doanh nghiệp Việt Nam.*

*c) Tổng thầu, nhà thầu phải ưu tiên sử dụng các sản phẩm, hàng hóa, dịch vụ mà trong nước có thể sản xuất, cung cấp.*

*d) Đối với gói thầu được tổ chức đấu thầu quốc tế, hồ sơ mời thầu phải có điều kiện cam kết của tổng thầu, nhà thầu nước ngoài về việc chuyển giao công nghệ, đào tạo nguồn nhân lực cho đối tác Việt Nam để làm chủ công tác quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì; từng bước làm chủ công nghệ.*

**1. Xác định vấn đề và mục tiêu giải quyết vấn đề**

**1.1. Xác định vấn đề**

Hiện nay, công nghiệp đường sắt trong nước chưa phát triển, mới chỉ đáp ứng nhu cầu bảo dưỡng, sửa chữa đường sắt hiện hữu; chưa có định hướng mang tầm chiến lược lâu dài để phát triển công nghiệp đường sắt, công nghiệp hỗ trợ; các do-anh nghiệp công nghiệp đường sắt đa số ở trong tình trạng máy móc, trang thiết bị cũ và lạc hậu; số lượng doanh nghiệp tham gia vào lĩnh vực này cũng rất nhỏ. Theo kinh nghiệm quốc tế, để phát triển công nghiệp đường sắt đòi hỏi các quốc gia phải làm chủ công nghệ lõi, có nền công nghiệp phụ trợ phát triển và đặc biệt là cần có nguồn vốn rất lớn để mua công nghệ, đầu tư cơ sở vật chất. Để đảm bảo quy mô thị trường đủ lớn và hiệu quả tổng thể, định hướng phát triển công nghiệp đường sắt được nghiên cứu không chỉ cho ĐSĐT mà cả đường sắt quốc gia và đường sắt tốc độ cao. Do đó, các quốc gia đều rất cân nhắc khi quyết định lựa chọn phạm vi phát triển công nghiệp đường sắt vì chỉ hiệu quả khi quy mô thị trường đủ lớn.

Thực tiễn triển khai các dự án đường sắt thời gian vừa qua và trên cơ sở đánh giá điều kiện về nguồn lực của các doanh nghiệp đường sắt trong nước cho thấy hoàn toàn đủ khả năng để nhận chuyển giao công nghệ đối với công tác quản lý, bảo trì, vận hành, khai thác. Bên cạnh đó, một số doanh nghiệp trong nước, bao gồm cả do-anh nghiệp quốc phòng an ninh có sẵn các cơ sở, nhà máy có khả năng tham gia chuỗi giá trị toàn cầu để cung ứng các sản phẩm công nghiệp, dịch vụ, có khả năng tiếp nhận, nội địa hóa và từng bước làm chủ các công nghệ hiện đại; nhiều công trình hạ tầng giao thông quan trọng, quy mô lớn được hình thành, đẩy mạnh liên kết vùng, tăng cường kết nối với khu vực và thế giới.

Để tạo động lực và niềm tin của doanh nghiệp khi quyết định tham gia vào thị trường công nghiệp đường sắt cần có cam kết chắc chắn từ Chính phủ cũng như các cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt để đảm bảo đầu ra cho các sản phẩm công nghiệp đường sắt trong điều kiện do mới tham gia thị trường nên giá thành khó có thể cạnh tranh với các sản phẩm cùng loại trên thế giới.

Đồng thời, nghiên cứu kinh nghiệm của các nước đã triển khai đầu tư xây dựng đường sắt tốc độ cao cho thấy để có thể từng bước tiếp nhận công nghệ, nội địa hóa các sản phẩm công nghiệp đường sắt tiến tới làm chủ công nghệ (như làm chủ công nghệ vận hành, khai thác, quản lý, bảo trì...) cũng cần phải có cơ chế, chính sách đặc biệt.

### ***1.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề***

Xây dựng hành lang pháp lý để phát triển công nghiệp đường sắt theo hướng hiện đại; từng bước tự chủ trong sản xuất, bảo trì một số loại phương tiện, thiết bị đường sắt.

## **2. Các giải pháp và đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan**

- Tác động đối với hệ thống pháp luật:

+ Đầy đủ khung pháp lý về phát triển công nghiệp đường sắt; đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật như Luật Công nghệ cao, Luật Chuyển giao công nghệ và các Luật về thuế...

+ Chính sách này tương tự chính sách đã được Quốc hội thông qua tại Nghị quyết quyết định chủ trương đầu tư Dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam.

+ Tính tương thích với các điều ước quốc tế: quy định này không trái với các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

- Tác động về kinh tế - xã hội:

+ Tác động tích cực:

Đối với Nhà nước:

Thu hút được các doanh nghiệp sở hữu công nghệ đường sắt và các thành phần kinh tế ngoài nhà nước tham gia đầu tư, phát triển công nghiệp đường sắt, bao gồm cả doanh nghiệp tư nhân và doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài. Cụ thể hóa quan

Vốn đầu tư cho phát triển công nghiệp đường sắt được đa dạng hóa không phụ thuộc nhiều vào vốn nhà nước đầu tư do đó giảm gánh nặng cho ngân sách nhà nước.

Tạo tiền đề, động lực phát triển công nghiệp đường sắt, công nghiệp hỗ trợ. Việt Nam đang ở thời điểm quan trọng của quá trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa, lựa chọn định hướng phát triển các phương thức vận tải cần tính toán kỹ lưỡng theo xu thế của thế giới để hạn chế các rủi ro về kinh tế - xã hội, môi trường, hỗ trợ cho quá trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa. Trong bối cảnh hội nhập quốc

tế và toàn cầu hóa, trước cơ hội phát triển nền kinh tế số và cuộc cách mạng công nghiệp 4.0, phát triển đường sắt có tầm quan trọng đặc biệt.

Nhà nước thu hút được nguồn nhân lực chất lượng cao cho xã hội.

Đảm bảo được mục tiêu về chính sách phát triển công nghiệp đường sắt của Đảng và Nhà nước.

Đối với người dân: việc đầu tư tuyến ĐSĐT của Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh, ĐSTĐC tạo ra thị trường xây dựng là rất lớn khoảng 75,6 tỷ USD, phương tiện, thiết bị khoảng 31,4 tỷ USD (bao gồm: đầu máy, toa xe khoảng 9,8 tỷ USD; hệ thống thông tin tín hiệu và thiết bị khác khoảng 24,3 tỷ USD); tạo nhiều cơ hội việc làm do sự phát triển của công nghiệp đường sắt từng bước thành ngành công nghiệp trọng điểm với thị trường lớn về sản xuất vật liệu, xây dựng.

Đối với doanh nghiệp: Việt Nam có thể tự chủ hoàn toàn 100% về công nghiệp xây dựng (chiếm khoảng 65% tổng mức đầu tư dự án ĐSTĐC) tương tự như các công trình cầu, hầm mà Việt Nam đã thực hiện thành công thời gian qua (cầu Bạch Đằng, cầu Mỹ Thuận 2, cao tốc Bắc - Nam, Hạ Long - Móng Cái...). Về phát triển công nghiệp đường sắt: từng bước làm chủ và nội địa hóa về chế tạo toa xe, hệ thống cấp điện động lực, hệ thống thông tin - tín hiệu; tự chủ toàn bộ công tác vận hành, bảo trì và sản xuất một số linh kiện thay thế cho ĐSTĐC.

Trong bối cảnh, khu vực kinh tế tư nhân phát triển nhanh, ngày càng đóng vai trò quan trọng, hình thành nhiều doanh nghiệp (Viettel, Vinfast, Trường Hải, Thành Công, Hòa Phát, FPT, Xe lửa Dĩ An...) có khả năng tham gia chuỗi giá trị toàn cầu cung ứng các sản phẩm công nghiệp, dịch vụ, có khả năng tiếp nhận, nội địa hóa, từng bước làm chủ các công nghệ hiện đại và với quy mô thị trường nêu trên tạo tiền đề để các doanh nghiệp trong nước tiếp nhận, chuyển giao công nghệ, làm chủ và tiến tới nội địa hóa tạo nên động lực quan trọng để các doanh nghiệp trong nước phát triển.

Khi thu hút được người có năng lực vào các vị trí việc làm phù hợp sẽ gia tăng được hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp.

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

- Tác động của thủ tục hành chính: không phát sinh thủ tục hành chính.

### **3. Lựa chọn giải pháp**

Để thực hiện được mục tiêu nêu trên, đề xuất cơ chế, chính sách sau:

a) Chính phủ quy định tiêu chí lựa chọn tổ chức, doanh nghiệp nhà nước được giao nhiệm vụ hoặc tổ chức, doanh nghiệp Việt Nam được đặt hàng cung cấp dịch vụ, hàng hóa công nghiệp đường sắt; nghiên cứu, ứng dụng, nhận chuyển giao công nghệ.

b) Thủ tướng Chính phủ quyết định danh mục dịch vụ, hàng hóa công nghiệp đường sắt được giao nhiệm vụ cho tổ chức, doanh nghiệp nhà nước hoặc đặt hàng cho tổ chức, doanh nghiệp Việt Nam.

c) *Tổng thầu, nhà thầu phải ưu tiên sử dụng các sản phẩm, hàng hóa, dịch vụ mà trong nước có thể sản xuất, cung cấp.*

d) *Đối với gói thầu được tổ chức đấu thầu quốc tế, hồ sơ mời thầu phải có điều kiện cam kết của tổng thầu, nhà thầu nước ngoài về việc chuyển giao công nghệ, đào tạo nguồn nhân lực cho đối tác Việt Nam để làm chủ công tác quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì; từng bước làm chủ công nghệ.*

**Chính sách 21.** *Về khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường*

a) *Đối với các mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường cung cấp cho các Dự án đã được cấp phép, đang hoạt động, còn thời hạn khai thác hoặc đã hết thời hạn khai thác, còn trữ lượng nhưng chưa thực hiện thủ tục đóng cửa mỏ, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định:*

- *Điều chỉnh trữ lượng khai thác, kéo dài thời hạn khai thác mỏ, nâng công suất theo nhu cầu của các dự án đường sắt đô thị mà không phải thực hiện thủ tục điều chỉnh quy hoạch tỉnh, không phải lập dự án đầu tư khai thác khoáng sản điều chỉnh để thực hiện trình tự, thủ tục quyết định hoặc chấp thuận chủ trương đầu tư, không phải thực hiện thủ tục thẩm định và phê duyệt kết quả thẩm định báo cáo đánh giá tác động môi trường, cấp giấy phép môi trường;*

- *Dừng việc nâng công suất khai thác sau khi đã cung cấp đủ cho các dự án đường sắt đô thị.*

b) *Đối với các mỏ khoáng sản nằm trong Hồ sơ khảo sát vật liệu xây dựng phục vụ Dự án nhưng chưa cấp Giấy phép khai thác:*

- *Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định điều chỉnh, bổ sung các mỏ khoáng sản này vào phương án quản lý về địa chất, khoáng sản trong quy hoạch tỉnh mà không phải thực hiện thủ tục điều chỉnh quy hoạch tỉnh; sử dụng nguồn dự phòng của Dự án để tổ chức thu hồi đất, bồi thường, hỗ trợ, tái định cư khu vực mỏ sau khi đã được khảo sát, đánh giá về trữ lượng, chất lượng theo yêu cầu của các dự án đường sắt đô thị và các nội dung khác theo quy định của pháp luật về địa chất và khoáng sản để cấp mỏ cho tổ chức, cá nhân khai thác khoáng sản phục vụ các dự án đường sắt đô thị; quản lý, giám sát quá trình thực hiện và quản lý sau khi hoàn thành các dự án đường sắt đô thị;*

- *Tổ chức, cá nhân khai thác khoáng sản phục vụ các Dự án không phải thực hiện thủ tục cấp Giấy phép khai thác đối với các mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường nằm trong Hồ sơ khảo sát vật liệu xây dựng phục vụ các Dự án; không phải lập dự án đầu tư khai thác khoáng sản và báo cáo đánh giá tác động môi trường mà thực hiện cam kết bảo vệ môi trường gồm các nội dung sau: liệt kê các hạng mục công trình và hoạt động có khả năng tác động xấu đến môi trường; nhận dạng đối tượng bị tác động, yếu tố nhạy cảm về môi trường nơi khai thác; nhận dạng, đánh giá, dự báo tác động môi trường chính, chất thải phát sinh; quy mô, tính chất của chất thải; tác động đến đa dạng sinh học, di sản thiên nhiên, di tích lịch sử - văn hóa và yếu tố nhạy cảm khác; công trình, biện pháp giảm thiểu tác động môi trường tương ứng kèm theo quy chuẩn kỹ thuật áp dụng cho từng nguồn thải; nhận dạng, đánh giá sự cố môi trường có thể xảy ra và phương*



*án phòng ngừa, ứng phó sự cố; giải pháp, danh mục, khối lượng, kế hoạch thực hiện, dự toán kinh phí để tiến hành cải tạo, phục hồi môi trường;*

*- Tổ chức, cá nhân khai thác khoáng sản phục vụ các Dự án chịu trách nhiệm nộp thuế, phí và nghĩa vụ tài chính khác theo quy định của pháp luật;*

*- Việc khai thác, sử dụng khoáng sản được thực hiện đến khi hoàn các Dự án và phải chịu sự quản lý, giám sát theo quy định của pháp luật;*

*c) Trường hợp đã khai thác hết trữ lượng khoáng sản tại các mỏ khoáng sản nằm trong Hồ sơ khảo sát vật liệu xây dựng phục vụ các Dự án nhưng vẫn chưa đáp ứng đủ nhu cầu cung cấp vật liệu xây dựng cho các Dự án, chủ đầu tư chủ trì tổ chức khảo sát, đề xuất Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định bổ sung mới các mỏ khoáng sản vào Hồ sơ khảo sát vật liệu xây dựng phục vụ các Dự án; việc quản lý, khai thác, sử dụng khoáng sản tại các mỏ khoáng sản bổ sung mới thực hiện như quy định tại điểm b khoản này;*

*d) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh căn cứ điều kiện thực tế để xem xét, hướng dẫn tổ chức, cá nhân khai thác khoáng sản phục vụ các Dự án tự lập đánh giá tác động tới lòng, bờ, bãi sông đối với mỏ cát, sỏi lòng sông nằm ở đoạn sông, suối có nguy cơ sạt lở cao bảo đảm tuân thủ quy định về quản lý cát, sỏi lòng sông và bảo vệ lòng, bờ, bãi sông; kiểm tra, kiểm soát việc sử dụng khoáng sản theo quy định của pháp luật.*

## **1. Xác định vấn đề và mục tiêu giải quyết vấn đề**

### **1.1. Xác định vấn đề**

Theo Luật Khoáng sản năm 2010, quy định việc cấp phép thăm dò, khai thác khoáng sản nói chung, bao gồm khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường phải thực hiện theo trình tự, thủ tục, thành phần hồ sơ áp dụng chung, không phân biệt nhóm, loại khoáng sản cũng như quy mô dự án. Trường hợp khai thác khoáng sản nằm ngoài phạm vi đất của dự án, phải thực hiện toàn bộ trình tự, thủ tục cấp giấy phép khai thác khoáng sản theo quy định. Tính chung, phải thực hiện qua 07 bước, tổng thời gian khoảng 357 ngày (~1 năm), cụ thể các bước như sau:

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

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

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

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

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

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

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

Các dự án đầu tư xây dựng chủ yếu sử dụng mỏ vật liệu xây dựng thông thường nằm ngoài phạm vi đất của dự án (không phải là hạng mục công việc của

dự án), trong khi các mỏ thương mại đang khai thác (chủ yếu là vật liệu cát, đá) cơ bản chỉ phục vụ nhu cầu vật liệu cho các dự án của địa phương có quy mô vừa và nhỏ, chưa đáp ứng về trữ lượng, công suất khai thác theo tiến độ của các dự án có quy mô lớn, quan trọng quốc gia.

Thực tiễn việc triển khai các dự án có quy mô lớn, dự án quan trọng quốc gia (như dự án đường bộ cao tốc Bắc - Nam phía Đông, khu vực đồng bằng sông Cửu Long, Dự án đường vành đai 4 của Hà Nội...) đã gặp khó khăn về thiếu nguồn cung ứng vật liệu xây dựng (đất, cát, đá), ép giá dẫn đến kéo dài tiến độ, tăng chi phí, thậm chí phải dừng thi công. Để tháo gỡ khó khăn này, Quốc hội đã ban hành Nghị quyết 106/2023/QH15 ngày 28/11/2023 thí điểm một số chính sách đặc thù về đầu tư xây dựng công trình đường bộ, trong đó có cơ chế chính sách về khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường; Chính phủ đã ban hành 09 Nghị quyết tháo gỡ về nguồn cung cấp vật liệu cho các dự án đường bộ cao tốc Bắc - Nam và các dự án đường bộ cao tốc khác liên vùng.

Do đó, để giải quyết các vướng mắc, khó khăn về nguồn cung vật liệu xây dựng như các dự án đã triển khai thực hiện, cần có cơ chế đặc thù tương tự như cơ chế tại Nghị quyết 106/2023/QH15 và có điều chỉnh cho phù hợp với thực tiễn triển khai thực hiện dự án.

### ***1.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề***

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

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

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

## **2. Các giải pháp và đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan**

- Tác động đối với hệ thống pháp luật:

- + Tính thống nhất, đồng bộ với hệ thống pháp luật: Chính sách này khác với quy định tại Điều 47, Điều 59 Luật Khoáng sản. Chính sách này ảnh hưởng đến tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật. Tuy nhiên chính sách này nhằm cụ thể hoá chủ trương của Bộ Chính trị tại Kết luận số 49-KL/TW “Nghiên cứu, ban hành các cơ chế, chính sách, giải pháp phù hợp để tháo gỡ vướng mắc, đẩy nhanh tiến trình đầu tư các tuyến đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị” và tại văn bản số 12766-CV/VPTW ngày 27/12/2024 của Văn phòng Trung ương Đảng, trong đó giao Ban cán sự đảng Chính phủ phối hợp với Đảng đoàn Quốc hội

nghiên cứu xây dựng cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt để phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại Thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2035, trình cấp có thẩm quyền xem xét, quyết định; giải pháp này góp phần tạo sự đồng bộ hơn với hệ thống pháp luật hiện hành do tạo ra sự phân biệt về quy trình thực hiện giữa khoáng sản quý hiếm với khoáng sản làm vật liệu thông thường. Hiện nay, Bộ Tài nguyên và Môi trường đang lấy ý kiến rộng rãi về Luật Địa chất và Khoáng sản. Tuy nhiên, chưa xác định được chính xác thời gian ban hành để áp dụng trong thực tiễn, trong khi các dự án đường bộ đang được các cấp có thẩm quyền thúc đẩy tiến độ đầu tư.

Chính sách này tương tự chính sách đã được Quốc hội thông qua tại Nghị quyết quyết định chủ trương đầu tư Dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam.

Do đó, để chủ động được nguồn vật liệu (đất, đá cát) sử dụng cho dự án thì việc ban hành cơ chế đặc thù nêu trên là rất cần thiết.

+ Tính tương thích với các điều ước quốc tế: quy định này không trái với các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

- Tác động về kinh tế - xã hội:

+ Tác động tích cực:

Đối với Nhà nước: Nhà nước không phải bỏ thêm các chi phí phát sinh do công trình thi công xây dựng đáp ứng tiến độ yêu cầu. Về tổng thể, giải pháp này có tác động tích cực về kinh tế đối với lợi ích Nhà nước.

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

Đối với người dân: khi người dân có nhu cầu sử dụng khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường sẽ có chi phí phù hợp với giá trị thực của vật liệu. Do đó, giải pháp này có tác động tích cực về kinh tế đối với người dân. Việc sớm đưa dự án vào khai thác sẽ giảm được tác động ảnh hưởng đến môi trường, tiếng ồn trong thời gian thi công; người dân sớm được hưởng lợi và sử dụng công trình.

Đối với doanh nghiệp: Các doanh nghiệp thi công xây dựng công trình sẽ không mất thêm chi phí do việc thiếu nguồn vật liệu thi công xây dựng công trình. Do đó, giải pháp này có tác động tích cực về kinh tế đối với doanh nghiệp... Tạo thuận lợi hơn cho nhà thầu trong việc tổ chức, triển khai thực hiện Dự án.

+ Tác động tiêu cực:

Đối với Nhà nước: việc áp dụng chính sách này có thể gây thất thoát cho nhà nước nếu việc sử dụng vật liệu không đúng mục đích cung cấp cho Dự án. Cần có

cơ chế giám sát chặt chẽ việc cung cấp vật liệu cho dự án để tránh việc trục lợi chính sách.

Đối với người dân, doanh nghiệp: không có tác động

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

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

### 3. Lựa chọn giải pháp

Để thực hiện được mục tiêu nêu trên, đề xuất cơ chế, chính sách sau:

a) *Đối với các mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường cung cấp cho các Dự án đã được cấp phép, đang hoạt động, còn thời hạn khai thác hoặc đã hết thời hạn khai thác, còn trữ lượng nhưng chưa thực hiện thủ tục đóng cửa mỏ, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định:*

- *Điều chỉnh trữ lượng khai thác, kéo dài thời hạn khai thác mỏ, nâng công suất theo nhu cầu của các dự án đường sắt đô thị mà không phải thực hiện thủ tục điều chỉnh quy hoạch tỉnh, không phải lập dự án đầu tư khai thác khoáng sản điều chỉnh để thực hiện trình tự, thủ tục quyết định hoặc chấp thuận chủ trương đầu tư, không phải thực hiện thủ tục thẩm định và phê duyệt kết quả thẩm định báo cáo đánh giá tác động môi trường, cấp giấy phép môi trường;*

- *Dừng việc nâng công suất khai thác sau khi đã cung cấp đủ cho các dự án đường sắt đô thị.*

b) *Đối với các mỏ khoáng sản nằm trong Hồ sơ khảo sát vật liệu xây dựng phục vụ Dự án nhưng chưa cấp Giấy phép khai thác:*

- *Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định điều chỉnh, bổ sung các mỏ khoáng sản này vào phương án quản lý về địa chất, khoáng sản trong quy hoạch tỉnh mà không phải thực hiện thủ tục điều chỉnh quy hoạch tỉnh; sử dụng nguồn dự phòng của Dự án để tổ chức thu hồi đất, bồi thường, hỗ trợ, tái định cư khu vực mỏ sau khi đã được khảo sát, đánh giá về trữ lượng, chất lượng theo yêu cầu của các dự án đường sắt đô thị và các nội dung khác theo quy định của pháp luật về địa chất và khoáng sản để cấp mỏ cho tổ chức, cá nhân khai thác khoáng sản phục vụ các dự án đường sắt đô thị; quản lý, giám sát quá trình thực hiện và quản lý sau khi hoàn thành các dự án đường sắt đô thị;*

- *Tổ chức, cá nhân khai thác khoáng sản phục vụ các Dự án không phải thực hiện thủ tục cấp Giấy phép khai thác đối với các mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường nằm trong Hồ sơ khảo sát vật liệu xây dựng phục vụ các Dự án; không phải lập dự án đầu tư khai thác khoáng sản và báo cáo đánh giá tác động môi trường mà thực hiện cam kết bảo vệ môi trường gồm các nội dung sau:*

liệt kê các hạng mục công trình và hoạt động có khả năng tác động xấu đến môi trường; nhận dạng đối tượng bị tác động, yếu tố nhạy cảm về môi trường nơi khai thác; nhận dạng, đánh giá, dự báo tác động môi trường chính, chất thải phát sinh; quy mô, tính chất của chất thải; tác động đến đa dạng sinh học, di sản thiên nhiên, di tích lịch sử - văn hóa và yếu tố nhạy cảm khác; công trình, biện pháp giảm thiểu tác động môi trường tương ứng kèm theo quy chuẩn kỹ thuật áp dụng cho từng nguồn thải; nhận dạng, đánh giá sự cố môi trường có thể xảy ra và phương án phòng ngừa, ứng phó sự cố; giải pháp, danh mục, khối lượng, kế hoạch thực hiện, dự toán kinh phí để tiến hành cải tạo, phục hồi môi trường;

- Tổ chức, cá nhân khai thác khoáng sản phục vụ các Dự án chịu trách nhiệm nộp thuế, phí và nghĩa vụ tài chính khác theo quy định của pháp luật;

- Việc khai thác, sử dụng khoáng sản được thực hiện đến khi hoàn các Dự án và phải chịu sự quản lý, giám sát theo quy định của pháp luật;

c) Trường hợp đã khai thác hết trữ lượng khoáng sản tại các mỏ khoáng sản nằm trong Hồ sơ khảo sát vật liệu xây dựng phục vụ các Dự án nhưng vẫn chưa đáp ứng đủ nhu cầu cung cấp vật liệu xây dựng cho các Dự án, chủ đầu tư chủ trì tổ chức khảo sát, đề xuất Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định bổ sung mới các mỏ khoáng sản vào Hồ sơ khảo sát vật liệu xây dựng phục vụ các Dự án; việc quản lý, khai thác, sử dụng khoáng sản tại các mỏ khoáng sản bổ sung mới thực hiện như quy định tại điểm b khoản này;

d) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh căn cứ điều kiện thực tế để xem xét, hướng dẫn tổ chức, cá nhân khai thác khoáng sản phục vụ các Dự án tự lập đánh giá tác động tới lòng, bờ, bãi sông đối với mỏ cát, sỏi lòng sông nằm ở đoạn sông, suối có nguy cơ sạt lở cao bảo đảm tuân thủ quy định về quản lý cát, sỏi lòng sông và bảo vệ lòng, bờ, bãi sông; kiểm tra, kiểm soát việc sử dụng khoáng sản theo quy định của pháp luật.

**Chính sách 22.** Về bãi đổ chất thải rắn xây dựng và tầng đất mặt của đất chuyên trồng lúa nước.

a) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định thu hồi đất, bồi thường, hỗ trợ, tái định cư khu vực bãi đổ chất thải rắn xây dựng trong Hồ sơ khảo sát ca và bàn giao mặt bằng cho nhà thầu để đổ chất thải rắn xây dựng của các Dự án;

b) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức quản lý bãi đổ chất thải rắn xây dựng của Dự án theo quy định của pháp luật về đất đai, pháp luật về môi trường và quy định khác của pháp luật có liên quan;

c) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức xây dựng phương án sử dụng tầng đất mặt của đất chuyên trồng lúa nước thu hồi từ các Dự án. Việc xây dựng phương án sử dụng tầng đất mặt của đất chuyên trồng lúa nước thu hồi từ các Dự án thực hiện theo quy định của pháp luật về trồng trọt.

## **1. Xác định vấn đề và mục tiêu giải quyết vấn đề**

### **1.1. Xác định vấn đề**

Theo quy định của pháp luật về xây dựng, mặt bằng các Về bố trí vốn cho các Dự án không thuộc phạm vi của Dự án. Do vậy, theo quy định của pháp luật về đất đai thì phạm vi mặt bằng này không thuộc trường hợp nhà nước thu hồi đất. Quá trình thực hiện, nhà thầu thi công phải thuê, mượn đất của người sử dụng đất, đồng thời hoàn trả, bàn giao đất, bãi thải tạm thời sau khi hoàn thành dự án. Việc thỏa thuận với chủ sử dụng đất về các loại chi phí cần thiết để được đổ chất thải rắn xây dựng gặp nhiều khó khăn; giá thỏa thuận là giao dịch dân sự nên không bắt buộc chủ sử dụng đất phải thực hiện theo khung giá công bố của địa phương, không có chính sách chung để thực hiện chặt chẽ về pháp lý và đảm bảo tính thống nhất. Ngoài ra, vật liệu thải trong bãi thải sau thời gian thuê đất tiềm ẩn những nguy cơ tranh chấp pháp lý (chủ sử dụng đất yêu cầu phải di dời vật liệu thải trong khi pháp luật hiện hành chưa có quy định về việc bố trí kinh phí cho việc này, chưa có quy định về quản lý vật liệu thải sau khi kết thúc Dự án).

Hiện nay, việc triển khai các Dự án có quy mô lớn, dự án quan trọng quốc gia (như các dự án đường bộ cao tốc) đã gặp vướng mắc về việc bồi thường, hỗ trợ để thực hiện công tác GPMB phạm vi các bãi đổ chất thải rắn xây dựng dẫn đến kéo dài tiến độ thi công, thậm chí phải dừng thi công hoặc phải đổ tạm vào phạm vi mặt bằng thi công xây dựng, phát sinh chi phí mà không được thanh toán.

Khoản 4 Điều 182 Luật đất đai 2024 quy định: Người được Nhà nước giao đất, cho thuê đất để sử dụng vào mục đích phi nông nghiệp từ đất chuyên trồng lúa phải thực hiện quy định “Có phương án sử dụng tầng đất mặt theo quy định của pháp luật về trồng trọt”. Như vậy, Chủ đầu tư dự án có trách nhiệm tổ chức xây dựng phương án sử dụng tầng đất mặt của đất chuyên trồng lúa nước thu hồi từ dự án. Tuy nhiên đối với Dự án có quy mô lớn việc giao cho các địa phương tổ chức xây dựng phương án sử dụng tầng đất mặt để phù hợp với nhu cầu sử dụng đất mặt và rút ngắn thời gian triển khai thực hiện.

### ***1.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề***

Đề xuất áp dụng cơ chế cho phép Ủy ban nhân dân Thành phố thực hiện việc thu hồi đất, bồi thường, hỗ trợ, tái định cư đối với khu vực bãi đổ chất thải rắn xây dựng nằm trong hồ sơ khảo sát và bàn giao mặt bằng cho nhà thầu thực hiện việc đổ chất thải rắn của Dự án; tổ chức quản lý, giám sát trong quá trình thực hiện và sau khi hoàn thành Dự án. Qua đó, bảo đảm mặt bằng bãi đổ thải để thực hiện đáp ứng tiến độ dự án:

- Tháo gỡ các thủ tục, chi phí liên quan trong việc thỏa thuận của nhà thầu với các chủ sử dụng đất, sở hữu tài sản khu vực các bãi đổ thải.

- Giảm bớt các khâu trung gian, tránh tình trạng ép giá, nâng giá khi thỏa thuận.

Chính phủ xây dựng cơ chế cho phép Ủy ban nhân dân cấp tỉnh thực hiện tổ chức xây dựng phương án sử dụng tầng đất mặt của đất chuyên trồng lúa nước để chủ động trong việc sử dụng, quản lý sử dụng tầng đất mặt thu hồi từ Dự án rút ngắn thời gian thực hiện.

**2. Các giải pháp và đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan**

- Tác động đối với hệ thống pháp luật:

+ Tính thống nhất đối với hệ thống pháp luật: về thu hồi đất làm bãi đổ thải chưa được quy định trong hệ thống pháp luật; về việc giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức xây dựng phương án sử dụng tầng đất mặt của đất chuyên trồng lúa nước thu hồi từ dự án khác với quy định của Luật đất đai 2024, để cụ thể hoá chủ trương của Bộ Chính trị tại Kết luận số 49-KL/TW “*Nghiên cứu, ban hành các cơ chế, chính sách, giải pháp phù hợp để tháo gỡ vướng mắc, đẩy nhanh tiến trình đầu tư các tuyến đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị*” và tại văn bản số 12766-CV/VPTW ngày 27/12/2024 của Văn phòng Trung ương Đảng, trong đó giao Ban cán sự đảng Chính phủ phối hợp với Đảng đoàn Quốc hội nghiên cứu xây dựng cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt để phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại Thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2035, trình cấp có thẩm quyền xem xét, quyết định; giải pháp này góp phần tạo sự thuận lợi, chủ động cho nhà thầu thi công trong việc đổ chất thải rắn xây dựng, góp phần bảo vệ môi trường thi công khu vực dự án.

+ Chính sách này tương tự chính sách đã được Quốc hội thông qua tại Nghị quyết quyết định chủ trương đầu tư Dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam.

+ Tính tương thích với các điều ước quốc tế: quy định này không trái với các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

- Tác động về kinh tế - xã hội:

+ Tác động tích cực:

Đối với Nhà nước: việc thực hiện các thủ tục GPMB khu vực bãi đổ chất thải rắn xây dựng và phương án sử dụng tầng đất mặt của đất chuyên trồng lúa nước để thực hiện Dự án góp phần tháo gỡ vướng mắc về bãi đổ thải, đáp ứng nhu cầu đổ vật liệu thải xây dựng, góp phần đảm bảo tiến độ thi công Dự án và mang lại hiệu quả kinh tế - xã hội lớn; tránh được tình trạng ép giá, nâng giá khi nhà thầu thỏa thuận bồi thường bãi đổ thải.

Đối với người dân: giảm được tác động ảnh hưởng đến môi trường, người dân sớm được hưởng lợi và sử dụng công trình.

Đối với doanh nghiệp: các doanh nghiệp thi công xây dựng công trình sẽ không mất thêm chi phí do việc phải thỏa thuận GPMB bãi đổ thải hoặc phải dừng thi công hoặc phải đổ thải tạm thời vào phạm vi mặt bằng thi công xây dựng, phát sinh chi phí mà không được thanh toán.

Việc GPMP bãi đổ thải tạo thuận lợi hơn cho nhà thầu trong việc tổ chức, triển khai thực hiện Dự án.

+ Tác động tiêu cực:

Đối với Nhà nước: phát sinh chi phí cho Nhà nước để thực hiện công tác GPMB các bãi đổ thải mà không thuộc quyền quản lý, sử dụng đất của Nhà nước (đã giao các tổ chức, cá nhân sử dụng đất).

Đối với người dân: ảnh hưởng đến các cá nhân được giao quyền sử dụng đất vào mục đích sản xuất, kinh doanh nhưng bị thu hồi để làm bãi đổ thải phục vụ dự án.

Đối với doanh nghiệp: doanh nghiệp bị thu hồi đất để làm bãi đổ thải sẽ bị ảnh hưởng đến hoạt động sản xuất, kinh doanh.

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

- Tác động của thủ tục hành chính: Chính sách giúp rút ngắn các thủ tục, giảm khâu trung gian trong quá trình xác định vị trí, chi phí liên quan đến đổ chất thải rắn xây dựng.

### **3. Lựa chọn giải pháp**

Để thực hiện được mục tiêu nêu trên, đề xuất cơ chế, chính sách sau:

a) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định thu hồi đất, bồi thường, hỗ trợ, tái định cư khu vực bãi đổ chất thải rắn xây dựng trong Hồ sơ khảo sát ca và bàn giao mặt bằng cho nhà thầu để đổ chất thải rắn xây dựng của các Dự án;

b) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức quản lý bãi đổ chất thải rắn xây dựng của Dự án theo quy định của pháp luật về đất đai, pháp luật về môi trường và quy định khác của pháp luật có liên quan;

c) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức xây dựng phương án sử dụng tầng đất mặt của đất chuyên trồng lúa nước thu hồi từ các Dự án. Việc xây dựng phương án sử dụng tầng đất mặt của đất chuyên trồng lúa nước thu hồi từ các Dự án thực hiện theo quy định của pháp luật về trồng trọt.

**Chính sách 23.** Về bảo đảm phòng, chống tham nhũng, lãng phí, tiêu cực.

a) Khi lựa chọn nhà thầu các gói thầu EPC, gói thầu tư vấn sử dụng nhà thầu nước ngoài, thành phần Tổ thẩm định theo quy định của pháp luật về đấu thầu và bổ sung đại diện Bộ Quốc phòng, Bộ Công an, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài chính, Thanh tra Chính phủ, Kiểm toán nhà nước;

b) Chủ đầu tư có trách nhiệm gửi hồ sơ tổng mức đầu tư đã được hoàn thiện theo báo cáo thẩm định của cấp quyết định đầu tư cho Kiểm toán nhà nước để thực hiện kiểm toán làm cơ sở phê duyệt dự án. Kiểm toán nhà nước có trách nhiệm gửi kết quả kiểm toán cho cấp quyết định đầu tư trong thời hạn tối đa không quá 30 ngày, kể từ khi nhận được đầy đủ hồ sơ đề nghị kiểm toán.

## **1. Xác định vấn đề và mục tiêu giải quyết vấn đề**

### **1.1. Xác định vấn đề**

Đường sắt đô thị là các dự án lớn, có công nghệ kỹ thuật phức tạp, tổng mức đầu tư rất lớn, thời gian thực hiện dự án dài, với nhiều gói thầu lớn, phức tạp về kỹ thuật, công nghệ nên việc phê duyệt dự toán cần phải được rà soát từ đầu của các cơ quan có liên quan, trong đó có các cơ quan như: Bộ Quốc phòng, Bộ Công an, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài chính, Thanh tra Chính phủ, Kiểm toán Nhà



nước nhằm nâng cao tính công khai minh bạch, hạn chế các vướng mắc trong quá trình tổ chức thực hiện. Thực tiễn việc triển khai các dự án ở Việt Nam và kinh nghiệm quốc tế cho thấy, đối với dự án lớn như các dự án ĐSĐT, nhiều gói thầu sẽ được lựa chọn thông qua đấu thầu rộng rãi quốc tế với sự tham gia của nhiều nhà thầu nước ngoài, vì vậy việc dự toán gói thầu được chuẩn xác thông qua ý kiến của các cơ quan có liên quan ngay từ đầu sẽ góp phần hạn chế các vướng mắc, dẫn đến tranh chấp pháp lý quốc tế.

### ***1.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề***

Việc đề xuất bổ sung chính sách này sẽ góp phần tạo hành lang pháp lý rõ ràng, cụ thể cho các cơ quan như: Bộ Quốc phòng, Bộ Công an, Bộ KHĐT, Bộ Tài chính, Thanh tra Chính phủ, KTNN trong việc tham gia đối với các dự án đường sắt đô thị của Thủ đô, góp phần tạo cơ chế để thực hiện việc kiểm tra, giám sát, đảm bảo tiến độ, tránh lãng phí, tham nhũng tiêu cực ngay từ những khâu đầu, đồng thời góp phần đảm bảo thủ tục của từng khâu trong quá trình lập, thực hiện dự án được chặt chẽ mà không phát sinh thêm thủ tục, hạn chế việc giám trừ, suất toán, có thể dẫn đến phát sinh tranh chấp với các nhà thầu, đặc biệt là các nhà thầu nước ngoài.

Bên cạnh đó, việc tham gia của các cơ quan nêu trên trong quá trình lập, thực hiện dự án vừa bảo đảm tuân thủ pháp luật, phòng chống tham nhũng, tiêu cực và đáp ứng được yêu cầu về quốc phòng an ninh của dự án.

## **2. Các giải pháp và đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan**

- Tác động đối với hệ thống pháp luật:

+ Tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật: chính sách này khác với quy định tại Điều 10 Luật Kiểm toán Nhà nước, Điều 19 của Luật Đấu thầu. Tuy nhiên, việc thực hiện chính sách này là cần thiết nhằm góp phần tạo cơ chế để thực hiện việc kiểm tra, giám sát, đảm bảo tiến độ, tránh lãng phí, tham nhũng tiêu cực ngay từ những khâu đầu, đồng thời góp phần đảm bảo thủ tục của từng khâu trong quá trình lập, thực hiện dự án được chặt chẽ mà không phát sinh thêm thủ tục, hạn chế việc giám trừ, suất toán, có thể dẫn đến phát sinh tranh chấp với các nhà thầu, đặc biệt là các nhà thầu nước ngoài.

+ Chính sách này tương tự chính sách đã được Quốc hội thông qua tại Nghị quyết quyết định chủ trương đầu tư Dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam.

+ Tính tương thích với các điều ước quốc tế: quy định này không trái với các điều ước quốc tế về đường sắt mà Việt Nam là thành viên.

- Tác động về kinh tế - xã hội:

+ Tác động tích cực:

Đối với Nhà nước: đánh giá và xác nhận được tính đúng đắn, trung thực của dự án và việc chấp hành pháp luật và hiệu quả trong việc quản lý, sử dụng vốn nhà nước đầu tư tại dự án, tránh thất thoát lãng phí nguồn lực nhà nước. Tăng

cường tính công khai, minh bạch, phòng chống tham nhũng, giảm thiểu rủi ro phát sinh tranh chấp pháp lý quốc tế trong quá trình tổ chức thực hiện dự án.

Đối với người dân: nguồn lực ngân sách nhà nước huy động từ nhân dân được sử dụng tiết kiệm và hiệu quả. Tạo điều kiện cho nhân dân có cơ hội tham gia giám sát dự án ngay từ khâu đầu; tạo sự tin tưởng, yên tâm, đồng thuận của người dân đối với việc triển khai thực hiện dự án.

Đối với doanh nghiệp: giảm thiểu rủi ro, tranh chấp pháp lý dẫn đến thiệt hại về kinh tế cho doanh nghiệp tham gia dự án. Có cơ hội tham gia vào thị trường công nghiệp đường sắt, công nghiệp phụ trợ, là động lực quan trọng để các doanh nghiệp trong nước phát triển; thu hút được người có năng lực vào các vị trí việc làm phù hợp sẽ gia tăng được hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp.

+ Tác động tiêu cực: có thể ảnh hưởng đến tiến độ phê duyệt dự toán, lựa chọn nhà thầu, ảnh hưởng đến tiến độ hoàn thành dự án.

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

- Tác động của thủ tục hành chính: chính sách này không phát sinh thủ tục hành chính mới nên không ảnh hưởng đến chi phí của doanh nghiệp và cá nhân.

### **3. Lựa chọn giải pháp**

Để giải quyết vấn đề nêu trên, đề xuất chính sách khác quy định tại Điều 10 Luật Kiểm toán Nhà nước, Điều 19 của Luật Đấu thầu như sau:

*a) Khi lựa chọn nhà thầu các gói thầu EPC, gói thầu tư vấn sử dụng nhà thầu nước ngoài, thành phần Tổ thẩm định theo quy định của pháp luật về đấu thầu và bổ sung đại diện Bộ Quốc phòng, Bộ Công an, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Tài chính, Thanh tra Chính phủ, Kiểm toán nhà nước;*

*b) Chủ đầu tư có trách nhiệm gửi hồ sơ tổng mức đầu tư đã được hoàn thiện theo báo cáo thẩm định của cấp quyết định đầu tư cho Kiểm toán nhà nước để thực hiện kiểm toán làm cơ sở phê duyệt dự án. Kiểm toán nhà nước có trách nhiệm gửi kết quả kiểm toán cho cấp quyết định đầu tư trong thời hạn tối đa không quá 30 ngày, kể từ khi nhận được đầy đủ hồ sơ đề nghị kiểm toán.*

**Chính sách 24.** Chính phủ ban hành Nghị định để quy định chi tiết nội dung, trình tự, thủ tục, thẩm quyền để thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt để phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại Thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh, trừ các nội dung đã giao Hội đồng nhân dân Thành phố quy định chi tiết.

## **1. Xác định vấn đề và mục tiêu giải quyết vấn đề**

### **1.1. Xác định vấn đề**

Theo quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Chính phủ được ban hành văn bản quy phạm pháp luật dưới hình thức Nghị định và phải bảo đảm yêu cầu của văn bản quy phạm pháp luật là quy tắc xử sự chung, có hiệu lực

bắt buộc chung, được áp dụng lặp đi lặp lại nhiều lần, do đó, việc ban hành Nghị định chỉ áp dụng riêng cho Dự án là chưa thực sự phù hợp với quy định này. Để đảm bảo cơ sở pháp lý cho việc triển khai các cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt của Dự án và qua thực tiễn triển khai các Nghị quyết của Quốc hội đối với các dự án quan trọng quốc gia trước đây cũng cho phép một số cơ chế, chính sách đặc thù nhưng không có chính sách này dẫn đến không có cơ sở pháp lý để Chính phủ hướng dẫn tổ chức thực hiện. Vì vậy, việc đề xuất chính sách này là cần thiết..

### **1.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề**

Bảo đảm cơ sở pháp lý để Chính phủ tổ chức triển khai thực hiện thành công Nghị quyết này.

## **2. Các giải pháp và đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan**

- Tác động đối với hệ thống pháp luật:

+ Tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật: chính sách này khác với quy định Điều 4 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật. Quy định này ảnh hưởng đến tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật. Tuy nhiên, việc quy định cơ chế chính sách đặc thù nhằm cụ thể hoá chủ trương của Bộ Chính trị tại Kết luận số 49-KL/TW “*Nghiên cứu, ban hành các cơ chế, chính sách, giải pháp phù hợp để tháo gỡ vướng mắc, đẩy nhanh tiến trình đầu tư các tuyến đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị*” và tại văn bản số 12766-CV/VPTW ngày 27/12/2024 của Văn phòng Trung ương Đảng, trong đó *giao Ban cán sự đảng Chính phủ phối hợp với Đảng đoàn Quốc hội nghiên cứu xây dựng cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt để phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại Thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2035, trình cấp có thẩm quyền xem xét, quyết định*. Vì vậy, việc quy định cơ chế chính sách đặc thù dành cho đường sắt tốc độ cao, khác với quy định của Luật là có cơ sở và cần thiết để đẩy nhanh tiến độ dự án.

+ Chính sách này tương tự như chính sách đã được Quốc hội thông qua tại Nghị quyết quyết định chủ trương đầu tư Dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam.

+ Tính tương thích với các điều ước quốc tế: quy định này không trái với các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

- Tác động về kinh tế - xã hội:

+ Tác động tích cực: (i) đối với Nhà nước: kịp thời tháo gỡ khó khăn, có giải pháp kịp thời để triển khai Dự án; (ii) đối với người dân: sớm được sử dụng dịch vụ vận tải đường sắt tốc độ cao khi Dự án sớm được đưa vào sử dụng; (iii) đối với doanh nghiệp: có cơ sở pháp lý để triển khai thực hiện Dự án.

+ Tác động tiêu cực: đối với Nhà nước, người dân và doanh nghiệp đều không có tác động.

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

- Tác động của thủ tục hành chính: chính sách này không phát sinh thủ tục hành chính mới nên không ảnh hưởng đến chi phí của doanh nghiệp và cá nhân.

### **3. Lựa chọn giải pháp**

Để thực hiện được mục tiêu nêu trên, đề xuất cơ chế, chính sách sau: *Chính phủ ban hành Nghị định để quy định chi tiết nội dung, trình tự, thủ tục, thẩm quyền để thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt để phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại Thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh, trừ các nội dung đã giao Hội đồng nhân dân Thành phố quy định chi tiết.*

**Chính sách 25.** *Trong thời gian Quốc hội không họp, Quốc hội ủy quyền cho Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét, quyết định bổ sung, điều chỉnh cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt cho các Dự án.*

## **1. Xác định vấn đề và mục tiêu giải quyết vấn đề**

### **1.1. Xác định vấn đề**

Việc hoàn thành đầu tư xây dựng hệ thống đường sắt đô thị Thủ đô là chủ trương lớn của Đảng và Nhà nước, là công trình có tính biểu tượng, ý nghĩa chiến lược đặc biệt quan trọng về kinh tế, xã hội, chính trị, quốc phòng, an ninh và hội nhập quốc tế. Với phạm vi, quy mô, tổng mức đầu tư đặc biệt lớn, thời gian thực hiện kéo dài, tính chất kỹ thuật phức tạp, công nghệ cao, nhiều lĩnh vực mới, lần đầu tiên thực hiện tại Việt Nam; năng lực, kinh nghiệm của tổ chức, cá nhân trong nước đối với việc tổ chức thực hiện dự án có tính chất như vậy còn hạn chế; tại thời điểm quyết định chủ trương đầu tư chưa thể lường hết được các khó khăn, vướng mắc cũng như yêu cầu đòi hỏi các cơ chế, chính sách đặc thù đặc biệt để tổ chức thực hiện thành công dự án theo tiến độ đề ra. Ban Chấp hành Trung ương Đảng, Bộ Chính trị khóa XIII cũng đã cho phép được ban hành các cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt cho Dự án. Vì vậy, việc đề xuất chính sách nêu trên là rất cần thiết.

Bên cạnh đó, để đảm bảo tiến độ Dự án, trường hợp cần bổ sung cơ chế, chính sách mới đề xuất điều chỉnh thẩm quyền quyết định như sau: trường hợp thuộc thẩm quyền của Quốc hội thì giao Ủy ban Thường vụ Quốc hội quyết định và báo cáo Quốc hội tại kỳ họp gần nhất; trường hợp thuộc thẩm quyền của Ủy ban Thường vụ Quốc hội thì giao Chính phủ quyết định và báo cáo Ủy ban Thường vụ Quốc hội. Cơ chế tương tự cũng đã được Quốc hội cho phép áp dụng đối với Dự án đầu tư xây dựng đường cao tốc Bắc - Nam phía Tây đoạn Gia Nghĩa (Đắk Nông) - Chơn Thành (Bình Phước). Việc thực hiện các quyền của Quốc hội, Ủy ban Thường vụ Quốc hội và Chính phủ phải đảm bảo phù hợp với các quy định của Hiến pháp.

### **1.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề**

Kịp thời điều chỉnh các cơ chế, chính sách để đáp ứng yêu cầu triển khai Dự án trong trường hợp các cơ chế, chính sách thuộc thẩm quyền của Quốc hội mà không trong thời gian thuộc kỳ họp của Quốc hội và Ủy ban Thường vụ Quốc hội.

## **2. Các giải pháp và đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan**

- Tác động đối với hệ thống pháp luật:

+ Tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật: chính sách này thay đổi các thẩm quyền của Quốc hội, Ủy ban Thường vụ Quốc hội trong các văn bản quy phạm pháp luật có liên quan. Tuy nhiên, việc quy định cơ chế chính sách đặc thù nhằm cụ thể hoá chủ trương của Bộ Chính trị tại Kết luận số 49-KL/TW “*Nghiên cứu, ban hành các cơ chế, chính sách, giải pháp phù hợp để tháo gỡ vướng mắc, đẩy nhanh tiến trình đầu tư các tuyến đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị*” và tại văn bản số 12766-CV/VPTW ngày 27/12/2024 của Văn phòng Trung ương Đảng, trong đó giao Ban cán sự đảng Chính phủ phối hợp với Đảng đoàn Quốc hội nghiên cứu xây dựng cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt để phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại Thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2035, trình cấp có thẩm quyền xem xét, quyết định. Vì vậy, việc quy định cơ chế chính sách đặc thù dành cho đường sắt đô thị, khác với quy định của Luật là có cơ sở và cần thiết để đẩy nhanh tiến độ dự án. Bên cạnh đó, việc thực hiện các quyền của Quốc hội, Ủy ban Thường vụ Quốc hội và Chính phủ phải đảm bảo phù hợp với các quy định của Hiến pháp.

+ Chính sách này tương tự chính sách đã được Quốc hội thông qua tại Nghị quyết quyết định chủ trương đầu tư Dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam.

+ Tính tương thích với các điều ước quốc tế: quy định này không trái với các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

- Tác động về kinh tế - xã hội:

+ Tác động tích cực:

Đối với Nhà nước: kịp thời tháo gỡ khó khăn, có giải pháp kịp thời để triển khai các dự án ĐSĐT.

Đối với người dân: sớm được sử dụng dịch vụ vận tải ĐSĐT khi các dự án sớm được đưa vào sử dụng.

Đối với doanh nghiệp: Có cơ sở pháp lý để triển khai thực hiện các dự án ĐSĐT.

+ Tác động tiêu cực:

Đối với Nhà nước: Thẩm quyền của Quốc hội giao Ủy ban Thường vụ Quốc hội, thẩm quyền của Ủy ban Thường vụ Quốc hội giao Chính phủ sẽ làm tăng khối lượng công việc.

Đối với người dân và doanh nghiệp: không có tác động.

- Tác động về giới: không ảnh hưởng đến cơ hội, điều kiện, năng lực thực hiện và các quyền, lợi ích của mỗi giới.

- Tác động của thủ tục hành chính: chính sách này không phát sinh thủ tục hành chính mới nên không ảnh hưởng đến chi phí của doanh nghiệp và cá nhân.

## **3. Lựa chọn giải pháp**

Từ các cơ sở phân tích nêu trên, Ủy ban nhân dân hai Thành phố kiến nghị áp dụng chính sách “*Trong thời gian Quốc hội không họp, Quốc hội ủy quyền cho Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét, quyết định bổ sung, điều chỉnh cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt*”.

**Chính sách 26.** Ủy ban nhân dân Thành phố quyết định điều chỉnh cục bộ quy hoạch chung đô thị, quy hoạch chung khu chức năng, quy hoạch chuyên ngành hạ tầng kỹ thuật của Thành phố đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

## **1. Xác định vấn đề và mục tiêu giải quyết vấn đề:**

### **1.1. Căn cứ pháp lý**

Theo quy định tại Điều 46 Luật Quy hoạch đô thị, Điều 15 Luật Xây dựng (đã được sửa đổi, bổ sung tại Luật số 35/2018/QH14) thì thời hạn rà soát định kỳ quy hoạch đô thị, quy hoạch xây dựng là 05 năm kể từ ngày quy hoạch được phê duyệt; kết quả rà soát phải được báo cáo bằng văn bản với cơ quan có thẩm quyền phê duyệt quy hoạch đô thị, quy hoạch xây dựng để quyết định việc điều chỉnh quy hoạch.

Theo quy định tại Điều 51 Luật Quy hoạch đô thị, Điều 39 Luật Xây dựng (đã được sửa đổi, bổ sung tại Luật số 35/2018/QH14) thì cơ quan có thẩm quyền phê duyệt quy hoạch xây dựng, quy hoạch đô thị xem xét, quyết định việc điều chỉnh cục bộ quy hoạch xây dựng, quy hoạch đô thị trên cơ sở ý kiến của cơ quan thẩm định quy hoạch xây dựng, quy hoạch đô thị. Theo đó, đối với quy hoạch xây dựng, quy hoạch đô thị thuộc thẩm quyền phê duyệt của Thủ tướng Chính phủ thì trên cơ sở thẩm định của Bộ Xây dựng, Thủ tướng Chính phủ quyết định việc điều chỉnh cục bộ quy hoạch xây dựng, quy hoạch đô thị. Đồng thời, việc điều chỉnh cục bộ quy hoạch xây dựng, quy hoạch đô thị phải đáp ứng điều kiện quy định tại Điều 49 Luật Quy hoạch đô thị, Điều 37 Luật Xây dựng (đã được sửa đổi, bổ sung tại Luật số 35/2018/QH14).

Bên cạnh đó, về nguyên tắc chung, khoản 2 Điều 51 Luật Quy hoạch quy định việc điều chỉnh quy hoạch không làm thay đổi mục tiêu của quy hoạch đó, trừ trường hợp quy định tại các khoản 1, 3 và 4 Điều 53 của Luật này và phải đáp ứng được một trong các căn cứ quy định tại Điều 53 Luật Quy hoạch. Trong trường hợp đó, phải thực hiện đầy đủ trình tự, thủ tục việc điều chỉnh quy hoạch như đối với lập, thẩm định, phê duyệt quy hoạch lập mới.

Quyết định số 20/2023/QĐ-TTg ngày 10/8/2023 của Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định quy định về thí điểm phân cấp và trình tự, thủ tục phê duyệt điều chỉnh cục bộ quy hoạch chung xây dựng khu chức năng, điều chỉnh cục bộ quy hoạch chung đô thị, điều chỉnh cục bộ quy hoạch chuyên ngành hạ tầng kỹ thuật Thành phố Hồ Chí Minh hết hiệu lực khi Nghị quyết số 98/2023/QH15 ngày 24 tháng 6 năm 2023 của Quốc hội về thí điểm cơ chế, chính sách đặc thù phát triển Thành phố Hồ Chí Minh hết hiệu lực thi hành.

### **1.2. Vấn đề bất cập**

Trong thực tiễn triển khai các quy định trên tại Thành phố Hồ Chí Minh còn có một số vướng mắc, cụ thể như sau:

Nội dung báo cáo, yêu cầu lấy ý kiến của Bộ Xây dựng, các cơ quan liên quan, thời hạn phản hồi để đảm bảo đầy đủ cơ sở tổng hợp trong rà soát, thẩm định, trình phê duyệt điều chỉnh cục bộ quy hoạch chưa được quy định.

Việc quy định thời hạn định kỳ 05 năm trong công tác rà soát làm cơ sở để báo cáo xin ý kiến cơ quan có thẩm quyền phê duyệt và việc thông qua Bộ Xây dựng thẩm định, trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt không đáp ứng kịp thời trước những biến động về kinh tế, xã hội, môi trường, an ninh, dân cư cũng như nắm bắt các đề xuất kiến nghị có cơ hội làm tăng tính khả thi và nguồn thu cho ngân sách Thành phố trong thực hiện quy hoạch.

Qua quá trình quản lý chuyên tiếp giữa các đồ án quy hoạch xây dựng có nhiều yếu tố phát sinh như sai lệch giữa quy hoạch và thực tế hướng tuyến, ranh mốc quy hoạch; cải tiến công nghệ trong kỹ thuật xây dựng; biến đổi môi trường khí hậu; xu thế phát triển sau đại dịch ... cần xem xét điều chỉnh một số nội dung để kịp thời khắc phục các hạn chế và theo kịp nhu cầu đầu tư phát triển trên địa bàn Thành phố. Tuy nhiên, việc điều chỉnh quy hoạch phải thực hiện đầy đủ trình tự, thủ tục như đối với lập, thẩm định, phê duyệt quy hoạch lập mới từ trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt nhiệm vụ điều chỉnh quy hoạch đến gửi cơ quan thẩm định để thẩm định và trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch sẽ mất nhiều thời gian, ảnh hưởng đến việc triển khai thực hiện các nhiệm vụ, giải pháp phát triển kinh tế - xã hội trên địa bàn Thành phố, ảnh hưởng trực tiếp đến tâm lý kỳ vọng của Nhà đầu tư trước các cơ hội và thời điểm quan trọng. Trong khi, nếu giao quyền chủ động cho Ủy ban nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh tổ chức lập, tổ chức thẩm định, tổ chức lấy ý kiến, phê duyệt điều chỉnh cục bộ quy hoạch theo trình tự, thủ tục do Thủ tướng Chính phủ quy định thì sẽ rút ngắn thời gian điều chỉnh, tăng cường phân cấp theo chỉ đạo của Đảng, Chính phủ.

Do vậy, việc phân cấp thẩm quyền cho Ủy ban nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh tiến hành điều chỉnh cục bộ quy hoạch chung xây dựng khu chức năng, điều chỉnh cục bộ quy hoạch chung đô thị, điều chỉnh cục bộ chuyên ngành hạ tầng kỹ thuật theo trình tự, thủ tục do Thủ tướng Chính phủ quy định sẽ bảo đảm tính phân cấp, tạo sự chủ động cho địa phương, rút ngắn thời gian thực hiện điều chỉnh và góp phần thúc đẩy sớm, thu hút một số dự án đầu tư trọng điểm có tính chất dẫn dắt, lan tỏa, thúc đẩy các ngành, lĩnh vực khác cùng phát triển đặc biệt là việc chủ động trong việc phát triển đô thị theo định hướng giao thông.

### ***1.3. Mục tiêu giải quyết vấn đề***

- Nâng cao quyền tự chủ và trách nhiệm của Cơ quan quản lý địa phương (Ủy ban nhân dân Thành phố)

Phân cấp và trao quyền cho Ủy ban nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh sẽ giúp cho Thành phố chủ động hơn để xây dựng kế hoạch, lộ trình điều chỉnh, và triển khai kịp thời nhanh chóng đáp ứng nhu cầu thay đổi của kinh tế xã hội. Đồng thời việc phân cấp và trao quyền sẽ đòi hỏi Ủy ban nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh phải có trách nhiệm cao hơn trong thực thi pháp luật tại địa phương.

-Cân bằng giữa đổi mới và thực thi theo quy trình của Cơ quan quản lý địa phương (Ủy ban nhân dân Thành phố)

Với sự thay đổi nhanh chóng của tình hình phát triển kinh tế cũng như cần đáp ứng những vấn đề của xã hội về phát triển đô thị. Nhu cầu đặt ra đối với cơ quan quản lý tại địa phương như Ủy ban nhân dân Thành phố cần có hướng đi mới, sáng tạo, phù hợp nhất để mang lại hiệu quả cao, tối ưu hóa quy trình phê duyệt nhằm khắc phục các hạn chế và theo kịp nhu cầu đầu tư phát triển trên địa bàn Thành phố.

-Kết hợp giữa định hướng và kiểm soát nhiệm vụ của Cơ quan quản lý địa phương (Ủy ban nhân dân Thành phố)

Giải pháp quản trị và vận hành theo xu hướng truyền thống đã vào quy cũ thường chỉ có hiệu quả trong thời kỳ ổn định. Trong thời điểm có nhiều sự biến động và nhu cầu đầu tư phát triển của Chủ đầu tư như hiện nay, cần sự linh hoạt trong quản trị để đáp ứng nhu cầu thay đổi, điều chỉnh là việc được ưu tiên hàng đầu.

-Đẩy mạnh sự phát triển, đáp ứng nhu cầu của tình hình kinh tế, xã hội:

Mục tiêu lớn nhất của việc phân cấp, ủy quyền theo thẩm quyền điều chỉnh quy hoạch (kế thừa Nghị quyết số 98/2023/QH15 ngày 24/6/2023 của Quốc hội) là trao quyền cho Ủy ban nhân dân Thành phố chủ động hơn trong việc điều chỉnh quy hoạch. Tạo điều kiện thuận lợi cho Cơ quan quản lý nhà nước ở địa phương có thể chủ động phối hợp thực hiện, nâng cao năng lực quản trị, ra các quyết sách nhằm rút ngắn thời gian xét duyệt, giúp cho Thành phố Hồ Chí Minh đẩy mạnh sự phát triển kinh tế, thu hút nhà đầu tư.

**2. Các giải pháp và đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan**

### **2.1. Các giải pháp giải quyết vấn đề**

Giải pháp 1: giữ nguyên như hiện trạng, không quy định cơ chế, chính sách mới.

Giải pháp 2: Trao thẩm quyền cho Ủy ban nhân dân Thành phố quyết điều chỉnh cục bộ quy hoạch chung đô thị, quy hoạch chung khu chức năng, quy hoạch chuyên ngành hạ tầng kỹ thuật của Thành phố đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt và báo cáo Thủ tướng Chính phủ kết quả thực hiện.

### **2.2 Đánh giá tác động của các giải pháp**

#### **2.2.1. Giải pháp 1**

(1) Tác động về kinh tế - xã hội: Không có tác động do không ban hành chính sách.

(2) Tác động về giới: Không có tác động do không ban hành chính sách.

(3) Tác động về thủ tục hành chính: Không phát sinh thủ tục hành chính do không ban hành chính sách.



(4) Tác động đối với hệ thống pháp luật: Không có tác động do không ban hành chính sách.

### 2.2.2. Giải pháp 2

(1) Tác động về kinh tế - xã hội: Rút ngắn thủ tục phê duyệt, đẩy nhanh thời gian triển khai thi công dự án, tạo điều kiện môi trường kinh doanh tốt, thu hút nhà đầu tư phát triển kinh tế xã hội.

(2) Tác động về giới: Không có tác động.

(3) Tác động về thủ tục hành chính: Không có tác động.

(4) Tác động đối với hệ thống pháp luật: Không có, vẫn phải đảm bảo tuân thủ theo nội dung quy định của pháp luật, chỉ có sự khác nhau là cơ quan thẩm định, cơ quan phê duyệt, (có thể cắt giảm thủ tục xin ý kiến các Bộ ngành Trung ương).

**3. Lựa chọn giải pháp:** Trên cơ sở đánh giá nêu trên kiến nghị lựa chọn chính sách: Ủy ban nhân dân Thành phố quyết định chỉnh cục bộ quy hoạch chung đô thị, quy hoạch chung khu chức năng, quy hoạch chuyên ngành hạ tầng kỹ thuật của Thành phố đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

**Chính sách 27.** Đối với khu vực đã có quy hoạch chung hoặc quy hoạch phân khu, quy hoạch xây dựng vùng huyện được phê duyệt theo quy định của pháp luật về quy hoạch, pháp luật về xây dựng, pháp luật về quy hoạch đô thị thì không phải lập quy hoạch sử dụng đất cấp huyện mà căn cứ vào quy hoạch chung hoặc quy hoạch phân khu, quy hoạch xây dựng vùng huyện và chỉ tiêu sử dụng đất đã được phân bổ từ Quy hoạch chung và các chỉ tiêu sử dụng đất của địa phương để lập kế hoạch sử dụng đất hằng năm cấp huyện.

### 1. Xác định vấn đề và mục tiêu giải quyết vấn đề:

#### 1.1. Căn cứ pháp lý:

Kế thừa Luật Thủ đô 2024.

#### 1.2. Vấn đề bất cập

Trường hợp dự án được phê duyệt nhưng chưa có kế hoạch sử dụng đất thì không đủ cơ sở để triển khai dự án.

**1.3. Mục tiêu giải quyết vấn đề:** Rút ngắn thời gian và thủ tục ban hành kế hoạch sử dụng đất.

**2. Các giải pháp và đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan:**

#### 2.1. Các giải pháp giải quyết:

Giải pháp 1: giữ nguyên như hiện trạng, không quy định cơ chế, chính sách mới.

Giải pháp 2: Đối với khu vực đã có quy hoạch chung hoặc quy hoạch phân khu, quy hoạch xây dựng vùng huyện được phê duyệt theo quy định của pháp luật về quy hoạch, pháp luật về xây dựng, pháp luật về quy hoạch đô thị thì không phải

lập quy hoạch sử dụng đất cấp huyện mà căn cứ vào quy hoạch chung hoặc quy hoạch phân khu, quy hoạch xây dựng vùng huyện và chỉ tiêu sử dụng đất đã được phân bổ từ Quy hoạch chung và các chỉ tiêu sử dụng đất của địa phương để lập kế hoạch sử dụng đất hằng năm cấp huyện.

## **2.2 Đánh giá tác động của các giải pháp:**

### 2.2.1. Giải pháp 1

(1) Tác động về kinh tế - xã hội:

(2) Tác động về giới: Không có tác động do không ban hành chính sách.

(3) Tác động về thủ tục hành chính: Không phát sinh thủ tục hành chính do không ban hành chính sách.

(4) Tác động đối với hệ thống pháp luật: Không có tác động do không ban hành chính sách.

### 2.2.2. Giải pháp 2

(1) Tác động về kinh tế - xã hội: Kế thừa Luật Thủ đô. Không có tác động.

(2) Tác động về giới: Kế thừa Luật Thủ đô. Không có tác động.

(3) Tác động về thủ tục hành chính: Kế thừa Luật Thủ đô. Không có tác động.

(4) Tác động đối với hệ thống pháp luật: Kế thừa Luật Thủ đô.

**3. Lựa chọn giải pháp:** Trên cơ sở đánh giá nêu trên kiến nghị lựa chọn chính sách: *Đối với khu vực đã có quy hoạch chung hoặc quy hoạch phân khu, quy hoạch xây dựng vùng huyện được phê duyệt theo quy định của pháp luật về quy hoạch, pháp luật về xây dựng, pháp luật về quy hoạch đô thị thì không phải lập quy hoạch sử dụng đất cấp huyện mà căn cứ vào quy hoạch chung hoặc quy hoạch phân khu, quy hoạch xây dựng vùng huyện và chỉ tiêu sử dụng đất đã được phân bổ từ Quy hoạch chung và các chỉ tiêu sử dụng đất của địa phương để lập kế hoạch sử dụng đất hằng năm cấp huyện.*

**Chính sách 28.** *Việc lập, quyết định, quản lý quy hoạch hệ thống đường sắt đô thị và khu vực TOD được áp dụng các quy định sau đây:*

a) *Trên cơ sở Quy hoạch Thành phố và Quy hoạch chung, Ủy ban nhân dân Thành phố được điều chỉnh chức năng sử dụng các khu đất trong khu vực TOD để khai thác quỹ đất và giá trị tăng thêm từ đất, phát triển các tuyến đường sắt đô thị, phát triển đô thị trong khu vực TOD;*

b) *Trong khu vực TOD, Ủy ban nhân dân Thành phố được quyết định áp dụng các chỉ tiêu quy hoạch kiến trúc, hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội, các yêu cầu về không gian và sử dụng đất khác với quy định tại quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về quy hoạch xây dựng, bảo đảm phù hợp với Quy hoạch chung;*

c) *Đối với khu vực đã có quy hoạch phân khu hoặc tương đương đã được phê duyệt nhưng khi lập phương án tuyến đường sắt đô thị hoặc khi lập quy hoạch khu vực TOD, cơ quan, tổ chức được giao nhiệm vụ lập phương án tuyến, quy hoạch có đề xuất mới, khác nội dung quy hoạch đã được phê duyệt thì trình Ủy*

*ban nhân dân Thành phố xem xét, quyết định. Quyết định phê duyệt phương án tuyến đường sắt đô thị hoặc quy hoạch chi tiết khu vực TOD có giá trị thay thế cho phần nội dung điều chỉnh cục bộ quy hoạch khu vực có liên quan trong quy hoạch phân khu hoặc tương đương đã được phê duyệt và không phải làm thủ tục điều chỉnh cục bộ đồ án quy hoạch đã được phê duyệt trước đó.*

## **1. Xác định vấn đề và mục tiêu giải quyết vấn đề:**

### **1.1. Căn cứ pháp lý**

Chỉ tiêu quy hoạch là các thông số kỹ thuật nhằm thể hiện các mục tiêu, chiến lược, định hướng quy hoạch. Hệ thống các chỉ tiêu quy hoạch đã được quy định tại các Luật, Nghị định, Thông tư, Quy chuẩn, Tiêu chuẩn và được xác định trong hồ sơ đồ án quy hoạch (thuyết minh, bản vẽ, quy định quản lý theo đồ án quy hoạch...) và các công cụ quản lý đô thị khác như (thiết kế đô thị, quy chế quản lý kiến trúc...).

Chỉ tiêu quan trọng đầu tiên là chỉ tiêu mật độ dân số toàn đô thị bao trên tổng diện tích tự nhiên toàn đô thị. Chỉ tiêu này thể hiện mức độ tập trung dân số theo ranh giới hành chính và ít được sử dụng trong việc quản lý quy hoạch đô thị nhưng lại được dùng như một công cụ chính trong việc đánh giá, phân loại đô thị theo nghị quyết 1210/2016/NQ-UBTVQH13. Và chỉ tiêu sử dụng đất là nhóm chỉ tiêu chính có liên quan đến mật độ được sử dụng trong việc quản lý, lập, thẩm định, phê duyệt đồ án quy hoạch được duyệt, các chỉ tiêu sử dụng đất được quy định trong đồ án quy hoạch được duyệt. Các chỉ tiêu sử dụng đất được không chế trong Quy chuẩn Việt Nam về quy hoạch xây dựng và chỉ tiêu mật độ xây dựng gồm chỉ tiêu mật độ xây dựng thuần và chỉ tiêu mật độ xây dựng được áp dụng theo Quy chuẩn Việt Nam về Quy hoạch xây dựng QCVN 01:2019/BXD.

Đối với chỉ tiêu theo chuẩn được áp dụng chung cho các đô thị, đối với hệ số sử dụng đất phù hợp cho các đô thị Việt Nam thì chưa được ban hành kịp thời. Ví dụ như Thành phố Hồ Chí Minh có tính đặc thù riêng như có các khu vực cần phải tăng cường mật độ dân số cao như xung quanh các tuyến Metro (đường sắt đô thị), nhằm mục đích thu hút người dân sinh sống, và sử dụng thường xuyên hệ thống giao thông công cộng Metro, nhờ đó hiệu quả kinh tế, nguồn lực vận hành toàn tuyến Metro mới có hiệu quả, đảm bảo tính khả thi và tạo ra giá trị gia tăng thông qua Metro.

Theo Quy chuẩn Việt Nam về Quy hoạch Xây dựng QCVN 01:2019/BXD mới chỉ không chế chỉ tiêu hệ số sử dụng đất cho các lô đất xây dựng công trình riêng lẻ là 7 lần, chỉ tiêu hệ số sử dụng đất cho các lô đất xây dựng công trình nhà chung cư, công trình thương mại dịch vụ và hỗn hợp cao tầng là 13 lần, đồng thời có yêu cầu về việc xác định chỉ tiêu hệ số sử dụng đất tối đa là từ 3,25-12,8 lần. Đối với các khu CBD ở trung tâm đô thị sẽ có yêu cầu về mật độ khác so với các khu nhà phố thương mại, hay các khu dân cư ven đô...).

Với nhu cầu phát triển, yêu cầu về hiệu quả vận hành toàn tuyến Metro thì quy định quy chuẩn, tiêu chuẩn nhằm áp dụng về chỉ tiêu quy hoạch phải có những thay đổi theo hướng đảm bảo sự linh hoạt, có độ mở, có tính xã hội và gắn liền

với yêu cầu có tính đặc thù phù hợp với từng giai đoạn phát triển trong công tác quản lý và phát triển đô thị Thành phố Hồ Chí Minh.

### **1.2. Xác định vấn đề bất cập**

Ngày 28 tháng 6 năm 2024, Quốc hội thông qua Luật Thủ đô (sửa đổi) có hiệu lực thi hành từ ngày 01 tháng 01 năm 2025. Theo khoản 2, Điều 31, Dự thảo Luật Thủ đô Hà Nội - Phát triển đô thị theo định hướng giao thông công cộng - Việc lập, quyết định, quản lý quy hoạch hệ thống đường sắt đô thị, quy hoạch tuyến giao thông có sử dụng phương thức vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn, tốc độ cao khác và khu vực TOD được thực hiện theo quy định sau đây và quy định khác của pháp luật có liên quan:

“a) Trên cơ sở Quy hoạch Thủ đô và Quy hoạch chung Thủ đô, Ủy ban nhân dân thành phố Hà Nội được điều chỉnh chức năng sử dụng cho các khu đất trong khu vực TOD để khai thác quỹ đất và khai thác giá trị tăng thêm từ đất trong khu vực TOD, phát triển các tuyến đường sắt đô thị, phát triển đô thị trong khu vực TOD;

b) Trong khu vực TOD, Ủy ban nhân dân thành phố Hà Nội được quyết định áp dụng các chỉ tiêu quy hoạch kiến trúc, hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội, các yêu cầu về không gian và sử dụng đất khác với quy định tại quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về quy hoạch xây dựng, đảm bảo phù hợp với Quy hoạch chung Thủ đô;

c) Đối với khu vực đã có quy hoạch phân khu hoặc tương đương đã được phê duyệt nhưng khi lập phương án tuyến, vị trí công trình xây dựng tuyến đường sắt đô thị, tuyến giao thông có sử dụng phương thức vận tải hành khách công cộng khối lượng lớn, tốc độ cao khác và quy hoạch các khu vực TOD, cơ quan tổ chức được giao nhiệm vụ lập phương án, quy hoạch có những đề xuất mới, khác nội dung quy hoạch đã được phê duyệt thì trình Ủy ban nhân dân Thành phố xem xét, quyết định. Văn bản chấp thuận hoặc quyết định này có giá trị thay thế cho phần nội dung quy hoạch khu vực có liên quan trong quy hoạch phân khu hoặc tương đương đã được phê duyệt và không phải làm thủ tục điều chỉnh lại toàn bộ đồ án quy hoạch đã được phê duyệt trước đó.”

Như vậy, trong khu vực TOD, việc quy định áp dụng các chỉ tiêu quy hoạch kiến trúc, hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội, các yêu cầu về không gian và sử dụng đất khác với quy định tại quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về quy hoạch xây dựng là có thực tiễn.

Ngoài ra việc tích hợp các nội dung chỉ tiêu quy hoạch kiến trúc cụ thể vào đồ án điều chỉnh quy hoạch chung Thành phố cũng như điều chỉnh các đồ án quy hoạch phân khu liên quan nhằm đảm bảo chiến lược phát triển mô hình đô thị theo định hướng giao thông là cần tiếp tục thực hiện, tuy nhiên việc này sẽ đòi hỏi về mặt thời gian mang tính lâu dài.

Trước mắt cần thiết nghiên cứu ban hành các giải pháp thích hợp theo hướng được phép phê duyệt các chỉ tiêu trong đồ án quy hoạch đối với khu vực TOD khác với tiêu chuẩn, quy chuẩn hiện hành, và có xu hướng tăng cao mật độ để mời gọi, thu hút quan tâm đầu tư nhất là các doanh nghiệp tổ chức có vốn nước ngoài,

tận dụng hiệu quả, tránh lãng phí quỹ đất tiềm năng, có giá trị xung quanh các khu vực đầu mối hạ tầng giao thông quan trọng của Thành phố.

### ***1.3. Mục tiêu giải quyết vấn đề***

Trao thẩm quyền nhằm tạo cơ chế linh hoạt, có độ mở gắn liền với yêu cầu phát triển có tính đặc thù phù hợp với từng giai đoạn phát triển trong công tác quản lý và phát triển đô thị Thành phố Hồ Chí Minh.

Việc áp dụng quy chuẩn, tiêu chuẩn hiện hành, thiếu tính khả thi và khó phù hợp với những khu vực nóng cần thu hút nhà đầu tư để mang lại lợi ích cho Nhà nước về thuế, kiểm soát phát triển đô thị theo hướng tràn lan, không theo định hướng.

Do đó việc cho phép UBND Thành phố Hồ Chí Minh được phép phê duyệt các chỉ tiêu trong đồ án quy hoạch đối với khu vực TOD khác với tiêu chuẩn, quy chuẩn hiện hành là điều cần thiết và cấp bách nhằm tạo sự linh hoạt trong quản trị và phát triển đầu tư xây dựng để đáp ứng nhu cầu phát triển đô thị và phát triển tuyến đường sắt đô thị là việc cần ưu tiên xem xét.

Tận dụng hiệu quả, tránh lãng phí quỹ đất tiềm năng, có giá trị xung quanh khu vực Metro (đường sắt đô thị)

Các hệ thống đường sắt như Hồng Kông, các đường sắt tư nhân ở Nhật Bản và Singapore đều liên tục bù đắp chi phí vận hành từ bán vé, nhưng đối với nhiều thành phố khác, doanh thu từ bán vé chỉ bù đắp được chưa đầy một nửa hoặc thậm chí ít hơn. Doanh thu thương mại có thể biến đổi, nhưng đối với nhiều hệ thống đường sắt, giải pháp là trợ cấp trực tiếp hoặc thuế bất động sản và thuế địa phương. Một ví dụ về nguồn vốn bền vững là 'versement transport' ở Pháp, đây là một loại thuế trên lương mà đóng góp một nửa nguồn vốn cho hệ thống giao thông công cộng Paris, và một ví dụ khác là việc sử dụng thuế bất động sản gia tăng ở London. Ở Hồng Kông, mô hình kinh doanh được áp dụng cho MTR từ năm 1975 là đặc thù vì ngay từ đầu đã tập trung phát triển dân cư và thương mại với mật độ cao tại nhà ga và trong vùng lân cận. Chiến lược này ngày càng được sử dụng phổ biến (như ở Hàn Quốc), nhưng một mô hình phổ biến khác là sử dụng TOD như một công cụ để đổi mới đô thị ở các khu vực nội thành (ví dụ: dự án Cross rail ở London).

Đường sắt đô thị có thể tạo nguồn thu từ đất đai theo hướng phát triển bất động sản và đóng vai trò là chủ sở hữu, đơn vị quản lý tài sản, qua đó nhận được doanh thu ổn định mỗi năm. Phát triển đất đai, tự mình hoặc kết hợp với những đơn vị khác, sau đó bán để thu lợi nhuận.

Như vậy, việc được phép phê duyệt các chỉ tiêu trong đồ án quy hoạch đối với khu vực TOD khác với tiêu chuẩn, quy chuẩn hiện hành, và có xu hướng tăng cao mật độ để mời gọi, thu hút quan tâm đầu tư có mục đích tận dụng hiệu quả, tránh lãng phí quỹ đất tiềm năng, có giá trị xung quanh các khu vực đầu mối hạ tầng giao thông quan trọng của Thành phố đã được nhiều quốc gia trên thế giới áp dụng thành công, có tính thực tiễn cao.

## **2. Các giải pháp và đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan**

### **2.1. Giải pháp giải quyết vấn đề**

Giải pháp 1: giữ nguyên như hiện trạng, không quy định cơ chế, chính sách mới.

Giải pháp 2:

- Trên cơ sở Quy hoạch Thành phố và Quy hoạch chung, Ủy ban nhân dân Thành phố được điều chỉnh chức năng sử dụng các khu đất trong khu vực TOD để khai thác quỹ đất và giá trị tăng thêm từ đất, phát triển các tuyến đường sắt đô thị, phát triển đô thị trong khu vực TOD;

- Trong khu vực TOD, Ủy ban nhân dân Thành phố được quyết định áp dụng các chỉ tiêu quy hoạch kiến trúc, hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội, các yêu cầu về không gian và sử dụng đất khác với quy định tại quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về quy hoạch xây dựng, bảo đảm phù hợp với Quy hoạch chung;

- Đối với khu vực đã có quy hoạch phân khu hoặc tương đương đã được phê duyệt nhưng khi lập phương án tuyến đường sắt đô thị hoặc khi lập quy hoạch khu vực TOD, cơ quan, tổ chức được giao nhiệm vụ lập phương án tuyến, quy hoạch có đề xuất mới, khác nội dung quy hoạch đã được phê duyệt thì trình Ủy ban nhân dân Thành phố xem xét, quyết định. Quyết định phê duyệt phương án tuyến đường sắt đô thị hoặc quy hoạch chi tiết khu vực TOD có giá trị thay thế cho phần nội dung điều chỉnh cục bộ quy hoạch khu vực có liên quan trong quy hoạch phân khu hoặc tương đương đã được phê duyệt và không phải làm thủ tục điều chỉnh cục bộ đồ án quy hoạch đã được phê duyệt trước đó.

### **2.2. Đánh giá tác động của các giải pháp**

#### **2.2.1. Giải pháp 1**

(1) Tác động về kinh tế - xã hội:

- Tác động về kinh tế: đánh mất cơ hội phát triển kinh tế, không thu hút được nhà đầu tư các dự án bất động sản, không đóng góp tiền thuế để tái phát triển hệ thống đường sắt đô thị (Metro). Ngược lại, những dự án đầu tư xây dựng trong phạm vi vùng phụ cận nhà ga không thuận lợi, dự án bị “treo”, hiệu quả sử dụng không cao hoặc không có sẽ là gánh nặng lớn lên nhà đầu tư, tác động tiêu cực đến kinh tế, xã hội. Tình trạng này sẽ làm lãng phí nguồn lực, thậm chí tác hại lớn tới môi trường và hệ sinh thái đầu tư của Thành phố nói riêng và của Việt Nam nói chung.

- Tác động về xã hội: làm chùn chân, hoãn các kế hoạch đầu tư các dự án, gián tiếp gây khó thực hiện thành công việc phát triển hệ thống đường sắt đô thị theo hướng bền vững.

(2) Tác động về giới: Không có tác động do không ban hành chính sách.

(3) Tác động về thủ tục hành chính: Không phát sinh thủ tục hành chính do không ban hành chính sách.

(4) Tác động đối với hệ thống pháp luật: Không có tác động do không ban hành chính sách.

### 2.2.2 Giải pháp 2

(1) Tác động về kinh tế - xã hội: Không có tác động.

(2) Tác động về giới: Không có tác động.

(3) Tác động về thủ tục hành chính: Không có tác động.

(4) Tác động đối với hệ thống pháp luật: Không có tác động do kế thừa Luật Thủ đô.

**3. Lựa chọn giải pháp:** Trên cơ sở đánh giá nêu trên kiến nghị lựa chọn chính sách:

*a) Trên cơ sở Quy hoạch Thành phố và Quy hoạch chung, Ủy ban nhân dân Thành phố được điều chỉnh chức năng sử dụng các khu đất trong khu vực TOD để khai thác quỹ đất và giá trị tăng thêm từ đất, phát triển các tuyến đường sắt đô thị, phát triển đô thị trong khu vực TOD;*

*b) Trong khu vực TOD, Ủy ban nhân dân Thành phố được quyết định áp dụng các chỉ tiêu quy hoạch kiến trúc, hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội, các yêu cầu về không gian và sử dụng đất khác với quy định tại quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về quy hoạch xây dựng, bảo đảm phù hợp với Quy hoạch chung;*

*c) Đối với khu vực đã có quy hoạch phân khu hoặc tương đương đã được phê duyệt nhưng khi lập phương án tuyến đường sắt đô thị hoặc khi lập quy hoạch khu vực TOD, cơ quan, tổ chức được giao nhiệm vụ lập phương án tuyến, quy hoạch có đề xuất mới, khác nội dung quy hoạch đã được phê duyệt thì trình Ủy ban nhân dân Thành phố xem xét, quyết định. Quyết định phê duyệt phương án tuyến đường sắt đô thị hoặc quy hoạch chi tiết khu vực TOD có giá trị thay thế cho phần nội dung điều chỉnh cục bộ quy hoạch khu vực có liên quan trong quy hoạch phân khu hoặc tương đương đã được phê duyệt và không phải làm thủ tục điều chỉnh cục bộ đồ án quy hoạch đã được phê duyệt trước đó.*

**Chính sách 29.** Trong khu vực TOD, Thành phố được thu và sử dụng 100% tiền thu đối với các khoản thu sau đây để phát triển hệ thống đường sắt đô thị, hệ thống giao thông công cộng, hạ tầng kỹ thuật kết nối với hệ thống vận tải hành khách công cộng:

*a) Tiền thu đối với diện tích sàn xây dựng tăng thêm của các dự án xây dựng công trình dân dụng do việc tăng hệ số sử dụng đất và các chỉ tiêu quy hoạch khác của khu vực TOD;*

*b) Tiền thu từ việc khai thác giá trị tăng thêm từ đất trong khu vực TOD;*

*c) Phí cải thiện hạ tầng.*

## **1. Xác định vấn đề và mục tiêu giải quyết vấn đề:**

### **1.1. Căn cứ pháp lý**

Nội dung chính sách đề xuất đã được quy định tại điểm b khoản 2 Điều 31 Luật Thủ đô 2024.

### **1.2. Xác định vấn đề bất cập**

Việc đầu tư dự án đường sắt đô thị đòi hỏi nhu cầu vốn rất lớn.

### **1.3. Mục tiêu giải quyết vấn đề**

Gia tăng nguồn thu ngân sách địa phương để tái đầu tư hệ thống đường sắt đô thị.

Thành phố Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh đang đồng thời thực hiện Đề án phát triển hệ thống đường sắt đô thị theo Kết luận số 49-KL/TW ngày 28 tháng 02 năm 2023 của Bộ Chính trị. Mỗi thành phố căn cứ trên điều kiện thực tế của địa phương để tìm ra giải pháp phù hợp, đột phá để có thể hoàn thành được mục tiêu của Bộ Chính trị, thông qua các cơ chế, chính sách.

Theo điều kiện địa lý và kinh tế-xã hội, 2 thành phố cơ bản có sự tương đồng về mật độ dân cư, năng lực đóng góp GRDP cũng thuộc top đầu của đất nước. Việc triển khai mô hình TOD đều là loại hình mới tại cả 2 thành phố, do vậy cần phải có những công cụ tương đồng để triển khai mô hình TOD, qua đó có sự học hỏi, kế thừa và có những thước đo giống nhau để cùng đúc rút kinh nghiệm từ thực tiễn.

## **2. Các giải pháp và đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan**

### **2.1. Các giải pháp giải quyết vấn đề:**

Giải pháp 1: giữ nguyên như hiện trạng, không quy định cơ chế, chính sách mới.

Giải pháp 2: Trong khu vực TOD, Thành phố được thu và sử dụng 100% tiền thu đối với các khoản thu sau đây để phát triển hệ thống đường sắt đô thị, hệ thống giao thông công cộng, hạ tầng kỹ thuật kết nối với hệ thống vận tải hành khách công cộng:

- a) Tiền thu đối với diện tích sàn xây dựng tăng thêm của các dự án xây dựng công trình dân dụng do việc tăng hệ số sử dụng đất và các chỉ tiêu quy hoạch khác của khu vực TOD;
- b) Tiền thu từ việc khai thác giá trị tăng thêm từ đất trong khu vực TOD;
- c) Phí cải thiện hạ tầng.

### **2.2. Đánh giá tác động của các giải pháp**

#### **2.2.1. Giải pháp 1**

(1) Tác động về kinh tế - xã hội: Không có tác động do không ban hành chính sách.

(2) Tác động về giới: Không có tác động do không ban hành chính sách.



(3) Tác động về thủ tục hành chính: Không phát sinh thủ tục hành chính do không ban hành chính sách.

(4) Tác động đối với hệ thống pháp luật: Không có tác động do không ban hành chính sách.

### 2.2.2 Giải pháp 2

(1) Tác động về kinh tế - xã hội: Tạo nguồn thu lớn cho ngân sách địa phương.

(2) Tác động về giới: Không có tác động.

(3) Tác động về thủ tục hành chính: Không có tác động.

(4) Tác động đối với hệ thống pháp luật: Không có tác động.

**3. Lựa chọn giải pháp:** Trên cơ sở đánh giá nêu trên kiến nghị lựa chọn chính sách: *Trong khu vực TOD, Thành phố được thu và sử dụng 100% tiền thu đối với các khoản thu sau đây để phát triển hệ thống đường sắt đô thị, hệ thống giao thông công cộng, hạ tầng kỹ thuật kết nối với hệ thống vận tải hành khách công cộng:*

*a) Tiền thu đối với diện tích sàn xây dựng tăng thêm của các dự án xây dựng công trình dân dụng do việc tăng hệ số sử dụng đất và các chỉ tiêu quy hoạch khác của khu vực TOD;*

*b) Tiền thu từ việc khai thác giá trị tăng thêm từ đất trong khu vực TOD;*

*c) Phí cải thiện hạ tầng.*

**Chính sách 30.** Ủy ban nhân dân Thành phố được vay thông qua phát hành trái phiếu chính quyền địa phương, vay từ các tổ chức tài chính trong nước, các tổ chức khác trong nước và từ nguồn vay nước ngoài của Chính phủ vay về cho Thành phố vay lại và các hình thức huy động vốn hợp pháp khác; tổng mức vay và bội chi ngân sách Thành phố hằng năm được Quốc hội quyết định trên cơ sở đảm bảo đủ nhu cầu nguồn vốn vay trong năm của Thành phố. Tổng mức dư nợ vay không vượt quá 120% số thu ngân sách Thành phố được hưởng theo phân cấp, trường hợp vượt quá 120% thì Quốc hội xem xét, điều chỉnh tăng mức dư nợ vay phù hợp theo nhu cầu thực tế của Thành phố.

Hàng năm, trong quá trình chấp hành ngân sách, Hội đồng nhân dân Thành phố được chủ động quyết định cụ thể nguồn vay trong nước và nguồn vay lại vốn vay nước ngoài của Chính phủ bảo đảm trong tổng mức vay và bội chi ngân sách Thành phố đã được Quốc hội quyết định, Thủ tướng Chính phủ giao.

## 1. Xác định vấn đề và mục tiêu giải quyết vấn đề:

### 1.1. Căn cứ pháp lý

Căn cứ khoản 4 Điều 5 Nghị quyết số 98/2023/QH15 ngày 24 tháng 6 năm 2023 của Quốc hội về thí điểm cơ chế, chính sách đặc thù phát triển thành phố Hồ Chí Minh; theo đó, quy định: “Thành phố được vay thông qua phát hành trái phiếu chính quyền địa phương, vay từ các tổ chức tài chính trong nước, các tổ chức khác trong nước và từ nguồn vay nước ngoài của Chính phủ vay về cho Thành phố vay lại với tổng mức dư nợ vay không vượt quá 120% số thu ngân sách Thành phố

được hưởng theo phân cấp. Tổng mức vay và bội chi ngân sách Thành phố hằng năm do Quốc hội quyết định theo quy định của Luật Ngân sách nhà nước. Hằng năm, trong quá trình chấp hành ngân sách, Hội đồng nhân dân Thành phố được chủ động quyết định cụ thể nguồn vay trong nước và nguồn vay lại vốn vay nước ngoài của Chính phủ bảo đảm trong tổng mức vay và mức bội chi ngân sách Thành phố đã được Quốc hội quyết định, Thủ tướng Chính phủ giao.”

Căn cứ Luật Ngân sách nhà nước số 83/2015/QH13 ngày 25 tháng 6 năm 2015, tại Khoản 5 Điều 7 Nguyên tắc cân đối ngân sách nhà nước:

“5. Bội chi ngân sách địa phương:

b) Bội chi ngân sách địa phương được bù đắp bằng các nguồn vay trong nước từ phát hành trái phiếu chính quyền địa phương, vay lại từ nguồn Chính phủ vay về cho vay lại và các khoản vay trong nước khác theo quy định của pháp luật;

c) Bội chi ngân sách địa phương được tổng hợp vào bội chi ngân sách nhà nước và do Quốc hội quyết định. Chính phủ quy định cụ thể điều kiện được phép bội chi ngân sách địa phương để bảo đảm phù hợp với khả năng trả nợ của địa phương và tổng mức bội chi chung của ngân sách nhà nước.”

### ***1.2. Xác định vấn đề bất cập***

Thành phố đang thực hiện các dự án ODA với mức vay lại quy mô lớn và dự kiến thực hiện Đề án phát triển hệ thống đường sắt đô thị Thành phố Hồ Chí Minh theo Kết luận số 49-KL/TW của Bộ Chính trị với dự kiến sử dụng nguồn vốn vay lớn.

Căn cứ theo các quy định hiện hành về hạn mức dư nợ vay tối đa của Thành phố không vượt quá 120%, trường hợp Thành phố giải ngân hết số vốn vay ODA của các dự án đang triển khai và huy động nguồn vốn vay thực hiện Đề án phát triển hệ thống đường sắt đô thị Thành phố Hồ Chí Minh theo Kết luận số 49-KL/TW của Bộ Chính trị thì dự kiến số dư nợ của Thành phố vượt hạn mức dư nợ vay tối đa.

Do mức dư nợ vay không được vượt quá hạn mức dư nợ vay tối đa được phép nên khi Thành phố đạt hạn mức dư nợ vay tối đa thì không thể huy động thêm nguồn vốn vay để đầu tư các dự án.

Tuy nhiên, nhu cầu cho các dự án giai đoạn hiện nay của Thành phố là rất lớn, nguồn thu ngân sách địa phương được hưởng theo phân cấp của Thành phố không thể đáp ứng nên cần phải huy động bổ sung thêm dưới nhiều hình thức khác. Vì vậy, cần thiết xây dựng chính sách trong trường hợp vượt quá hạn mức dư nợ vay tối đa theo các quy định hiện nay thì Quốc hội xem xét, điều chỉnh tăng mức dư nợ vay phù hợp theo thực tế và tổng mức vay và bội chi ngân sách Thành phố hằng năm được Quốc hội quyết định đảm bảo đủ nhu cầu nguồn vốn vay trong năm của Thành phố.

### ***1.3. Mục tiêu giải quyết vấn đề***

Đề xuất Cơ chế: “Thành phố được vay thông qua phát hành trái phiếu chính quyền địa phương, vay từ các tổ chức tài chính trong nước, các tổ chức khác trong

nước và từ nguồn vay nước ngoài của Chính phủ vay về cho Thành phố vay lại và các hình thức huy động vốn hợp pháp khác; tổng mức vay và bội chi ngân sách Thành phố hàng năm được Quốc hội quyết định trên cơ sở đảm bảo đủ nhu cầu nguồn vốn vay trong năm của Thành phố.

Tổng mức dư nợ vay không vượt quá 120% số thu ngân sách Thành phố được hưởng theo phân cấp, trường hợp vượt quá 120% thì Quốc hội xem xét, điều chỉnh tăng mức dư nợ vay phù hợp theo nhu cầu thực tế của Thành phố”.

Việc quy định như trên sẽ bảo đảm cho Thành phố có thêm dư địa vay, bổ sung nguồn lực để đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng, qua đó góp phần giúp người dân có điều kiện thuận lợi trong việc hưởng thụ các dịch vụ, hạ tầng giao thông.

## **2. Các giải pháp và đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan**

### **2.1. Các giải pháp giải quyết vấn đề:**

Giải pháp 1: giữ nguyên như hiện trạng, không quy định cơ chế, chính sách mới.

Giải pháp 2: Ủy ban nhân dân Thành phố được vay thông qua phát hành trái phiếu chính quyền địa phương, vay từ các tổ chức tài chính trong nước, các tổ chức khác trong nước và từ nguồn vay nước ngoài của Chính phủ vay về cho Thành phố vay lại và các hình thức huy động vốn hợp pháp khác; tổng mức vay và bội chi ngân sách Thành phố hàng năm được Quốc hội quyết định trên cơ sở đảm bảo đủ nhu cầu nguồn vốn vay trong năm của Thành phố. Tổng mức dư nợ vay không vượt quá 120% số thu ngân sách Thành phố được hưởng theo phân cấp, trường hợp vượt quá 120% thì Quốc hội xem xét, điều chỉnh tăng mức dư nợ vay phù hợp theo nhu cầu thực tế của Thành phố.

Hàng năm, trong quá trình chấp hành ngân sách, Hội đồng nhân dân Thành phố được chủ động quyết định cụ thể nguồn vay trong nước và nguồn vay lại vốn vay nước ngoài của Chính phủ bảo đảm trong tổng mức vay và bội chi ngân sách Thành phố đã được Quốc hội quyết định, Thủ tướng Chính phủ giao.

### **2.2. Đánh giá tác động của các giải pháp**

#### **2.2.1. Giải pháp 1**

##### **(1) Tác động về kinh tế - xã hội:**

Chưa tạo đủ dư địa tài chính cần thiết để huy động nguồn lực do không được vượt quá hạn mức dư nợ vay được phép nên khi Thành phố đạt hạn mức dư nợ vay tối đa thì không thể huy động thêm nguồn vốn vay để đầu tư các dự án.

Thành phố thiếu chủ động trong việc huy động tối đa nguồn vốn vay, đặc biệt là nguồn vay trong nước từ phát hành trái phiếu chính quyền địa phương để đầu tư cơ sở hạ tầng, giao thông phục vụ các mục tiêu phát triển kinh tế xã hội.

##### **(2) Tác động về giới: Không có tác động do không ban hành chính sách.**

**(3) Tác động về thủ tục hành chính: Không phát sinh thủ tục hành chính do không ban hành chính sách.**

(4) Tác động đối với hệ thống pháp luật: Không có tác động do không ban hành chính sách.

### 2.2.2 Giải pháp 2

(1) Tác động về kinh tế - xã hội:

Các quy định về quản lý nợ chính quyền địa phương của Thành phố được điều chỉnh phù hợp theo thực tế. Hạn mức dư nợ vay của Thành phố trường hợp vượt quá hạn mức dư nợ vay tối đa đã được quy định sẽ được Quốc hội xem xét, điều chỉnh tăng mức dư nợ vay phù hợp theo thực tế. Tổng mức vay và bội chi ngân sách Thành phố hằng năm do Quốc hội quyết định trên cơ sở đảm bảo đủ nhu cầu nguồn vốn vay trong năm của Thành phố.

Giúp Thành phố đảm bảo nguồn lực có thể đầu tư các dự án xây dựng giao thông đô thị đảm bảo các nhu cầu xã hội.

(2) Tác động về giới: Không có tác động.

(3) Tác động về thủ tục hành chính: Không có tác động.

(4) Tác động đối với hệ thống pháp luật: Không có tác động do kế thừa từ Nghị quyết 98/2023QH15.

**3. Lựa chọn giải pháp:** Trên cơ sở đánh giá nêu trên kiến nghị lựa chọn chính sách:

*Ủy ban nhân dân Thành phố được vay thông qua phát hành trái phiếu chính quyền địa phương, vay từ các tổ chức tài chính trong nước, các tổ chức khác trong nước và từ nguồn vay nước ngoài của Chính phủ vay về cho Thành phố vay lại và các hình thức huy động vốn hợp pháp khác; tổng mức vay và bội chi ngân sách Thành phố hằng năm được Quốc hội quyết định trên cơ sở đảm bảo đủ nhu cầu nguồn vốn vay trong năm của Thành phố. Tổng mức dư nợ vay không vượt quá 120% số thu ngân sách Thành phố được hưởng theo phân cấp, trường hợp vượt quá 120% thì Quốc hội xem xét, điều chỉnh tăng mức dư nợ vay phù hợp theo nhu cầu thực tế của Thành phố.*

*Hàng năm, trong quá trình chấp hành ngân sách, Hội đồng nhân dân Thành phố được chủ động quyết định cụ thể nguồn vay trong nước và nguồn vay lại vốn vay nước ngoài của Chính phủ bảo đảm trong tổng mức vay và bội chi ngân sách Thành phố đã được Quốc hội quyết định, Thủ tướng Chính phủ giao.*

**Chính sách 31.** Ủy ban nhân dân Thành phố được quyết định lựa chọn áp dụng quy chuẩn, tiêu chuẩn cho các tuyến đường sắt đô thị của Thành phố.

### 1. Xác định vấn đề và mục tiêu giải quyết vấn đề:

#### 1.1. Căn cứ pháp lý

Theo quy định tại Điều 27 Luật Tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật:

“Điều 27. Trách nhiệm xây dựng, thẩm định, ban hành quy chuẩn kỹ thuật

1. Trách nhiệm xây dựng, thẩm định, ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia được quy định như sau:

a) Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang bộ tổ chức xây dựng và ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia trong phạm vi ngành, lĩnh vực được phân công quản lý;

b) Bộ trưởng Bộ Khoa học và Công nghệ tổ chức thẩm định dự thảo quy chuẩn kỹ thuật quốc gia;

c) Chính phủ quy định việc xây dựng, thẩm định, ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia mang tính liên ngành và quy chuẩn kỹ thuật quốc gia cho đối tượng của hoạt động trong lĩnh vực quy chuẩn kỹ thuật thuộc trách nhiệm quản lý của cơ quan thuộc Chính phủ.

2. Trách nhiệm xây dựng, thẩm định, ban hành quy chuẩn kỹ thuật địa phương được quy định như sau:

a) Ủy ban nhân dân tỉnh, Thành phố trực thuộc Trung ương xây dựng và ban hành quy chuẩn kỹ thuật địa phương để áp dụng trong phạm vi quản lý của địa phương đối với sản phẩm, hàng hóa, dịch vụ, quá trình đặc thù của địa phương và yêu cầu cụ thể về môi trường cho phù hợp với đặc điểm về địa lý, khí hậu, thủy văn, trình độ phát triển kinh tế - xã hội của địa phương;

b) Quy chuẩn kỹ thuật địa phương được ban hành sau khi được sự đồng ý của cơ quan nhà nước có thẩm quyền quy định tại điểm a khoản 1 Điều này.”

Theo quy định tại khoản 2 Điều 32 Luật Tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật:

“2. Trình tự, thủ tục xây dựng, thẩm định, ban hành quy chuẩn kỹ thuật địa phương được quy định như sau:

a) Căn cứ kế hoạch xây dựng quy chuẩn kỹ thuật đã được phê duyệt, Ủy ban nhân dân tỉnh, Thành phố trực thuộc Trung ương tổ chức việc xây dựng quy chuẩn kỹ thuật địa phương;

b) Ủy ban nhân dân tỉnh, Thành phố trực thuộc Trung ương tổ chức lấy ý kiến rộng rãi, công khai của tổ chức, cá nhân có liên quan về dự thảo quy chuẩn kỹ thuật địa phương; tổ chức hội nghị chuyên đề với sự tham gia của các bên có liên quan để góp ý về dự thảo. Thời gian lấy ý kiến về dự thảo ít nhất là sáu mươi ngày; trong trường hợp cấp thiết liên quan đến sức khỏe, an toàn, môi trường thì thời gian lấy ý kiến có thể ngắn hơn theo quyết định của Ủy ban nhân dân tỉnh, Thành phố trực thuộc Trung ương;

c) Ủy ban nhân dân tỉnh, Thành phố trực thuộc Trung ương nghiên cứu tiếp thu ý kiến của tổ chức, cá nhân để hoàn chỉnh dự thảo quy chuẩn kỹ thuật địa phương, lập hồ sơ dự thảo và gửi cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền quy định tại điểm a khoản 1 Điều 27 của Luật này để lấy ý kiến;

d) Ủy ban nhân dân tỉnh, Thành phố trực thuộc Trung ương ban hành quy chuẩn kỹ thuật địa phương trong thời hạn ba mươi ngày, kể từ ngày có ý kiến đồng ý của cơ quan nhà nước có thẩm quyền quy định tại điểm a khoản 1 Điều 27 của Luật này.”;

Theo quy định tại Điều 6 Thông tư số 26/2019/TT-BKHHCN ngày 25 tháng 12 năm 2019 của Bộ trưởng Bộ Khoa học và Công nghệ quy định chi tiết xây

dựng, thẩm định và ban hành quy chuẩn kỹ thuật, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 8 năm 2020:

#### “Điều 6. Trình tự, thủ tục phê duyệt kế hoạch xây dựng QCĐP

1. Lập, phê duyệt, thực hiện và điều chỉnh, bổ sung kế hoạch xây dựng QCĐP như sau:

a) Lập dự thảo kế hoạch xây dựng QCĐP

b) Quý II hằng năm, căn cứ vào nhu cầu xây dựng mới, sửa đổi, bổ sung, thay thế QCĐP, cơ quan, tổ chức, cá nhân liên quan gửi đề nghị kế hoạch xây dựng QCĐP cho năm sau bằng văn bản đến Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương kèm theo dự án xây dựng QCĐP để xem xét, tổng hợp. Đề nghị kế hoạch xây dựng QCĐP và nội dung thực hiện theo Mẫu quy định tại Phụ lục III ban hành kèm theo Thông tư này. Lập dự án xây dựng QCĐP thực hiện theo Mẫu quy định tại Phụ lục IV ban hành kèm theo Thông tư này.

c) Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương tổ chức xem xét dự án QCĐP với sự tham gia của đại diện các bộ, ngành và các sở, ban, ngành có liên quan của địa phương. Tùy theo nội dung, mức độ phức tạp, quy mô ảnh hưởng của đối tượng xây dựng QCĐP, Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương quyết định mời đại diện của bộ, cơ quan ngang bộ liên quan trực tiếp tham gia xem xét dự án hoặc có ý kiến bằng văn bản.

d) Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương tổ chức lập dự thảo kế hoạch xây dựng QCĐP cho năm sau. Lập dự thảo kế hoạch xây dựng QCĐP thực hiện theo Mẫu quy định tại Phụ lục III ban hành kèm theo Thông tư này.

2. Lấy ý kiến và hoàn chỉnh dự thảo kế hoạch xây dựng QCĐP

a) Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương gửi dự thảo kế hoạch đến bộ quản lý chuyên ngành và các cơ quan, tổ chức, cá nhân liên quan để lấy ý kiến, thông báo về việc lấy ý kiến trên Công thông tin điện tử hoặc tạp chí, ấn phẩm chính thức của Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố hoặc cơ quan tham mưu, giúp việc Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương quản lý khoa học và công nghệ trên địa bàn. Thời gian lấy ý kiến về dự thảo ít nhất 30 (ba mươi) ngày, kể từ ngày gửi dự thảo đi lấy ý kiến.

b) Cơ quan tham mưu, giúp việc Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương quản lý khoa học và công nghệ trên địa bàn tổ chức tổng hợp, xử lý các ý kiến góp ý để hoàn chỉnh dự thảo kế hoạch xây dựng QCĐP.

3. Phê duyệt kế hoạch xây dựng QCĐP

a) Xem xét, phê duyệt kế hoạch xây dựng QCĐP thực hiện vào quý IV của năm trước năm kế hoạch, kết hợp với xem xét, phê duyệt kế hoạch khoa học và công nghệ của Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương và theo hướng dẫn chung về kế hoạch khoa học và công nghệ hằng năm của Bộ Khoa học và Công nghệ.

b) Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương tổ chức xem xét, phê duyệt kế hoạch xây dựng QCĐP sau khi có ý kiến của Bộ Khoa học và Công nghệ để bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống quy chuẩn kỹ thuật (công văn gửi Bộ Khoa học và Công nghệ có kèm theo ý kiến của bộ quản lý chuyên ngành).

c) Thông báo đến các bộ, ngành, cơ quan, tổ chức có liên quan, cơ quan thực hiện hoạt động TBT ở địa phương về hàng rào kỹ thuật trong thương mại và công khai trên Cổng thông tin điện tử hoặc tạp chí, ấn phẩm chính thức của Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố hoặc cơ quan tham mưu, giúp việc Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương quản lý khoa học và công nghệ trên địa bàn trong thời hạn không quá 30 (ba mươi) ngày, kể từ ngày kế hoạch được phê duyệt.

#### 4. Thực hiện kế hoạch xây dựng QCĐP

Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương tổ chức thực hiện kế hoạch đã được phê duyệt; định kỳ quý IV hằng năm hoặc đột xuất theo yêu cầu, thông báo cho Bộ Khoa học và Công nghệ thông qua Tổng cục Tiêu chuẩn Đo lường Chất lượng về tình hình và kết quả thực hiện kế hoạch xây dựng QCĐP để tổng hợp, báo cáo Chính phủ.

#### 5. Điều chỉnh, bổ sung kế hoạch xây dựng QCĐP

a) Kế hoạch xây dựng QCĐP có thể điều chỉnh, bổ sung hoặc rút khỏi kế hoạch theo đề nghị bằng văn bản của các cơ quan, tổ chức và cá nhân liên quan. Nội dung điều chỉnh, bổ sung kế hoạch bao gồm: tiến độ, đối tượng, nội dung của QCĐP, kinh phí thực hiện.

b) Đề nghị điều chỉnh, bổ sung kế hoạch xây dựng QCĐP thực hiện trước thời điểm kết thúc nhiệm vụ kế hoạch được đề nghị ít nhất 06 (sáu) tháng. Trình tự điều chỉnh, bổ sung kế hoạch xây dựng QCĐP thực hiện theo quy định tại khoản 2 và khoản 3 Điều này.

Trường hợp do yêu cầu cấp thiết của quản lý nhà nước tại địa phương, trình tự điều chỉnh, bổ sung kế hoạch hằng năm được rút ngắn để bảo đảm đáp ứng kịp thời yêu cầu quản lý nhà nước theo quyết định của Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương chủ trì lập và phê duyệt kế hoạch”;

Theo quy định tại Điều 8 Thông tư số 26/2019/TT-BKHHCN, được sửa đổi, bổ sung bởi Thông tư số 10/2023/TT-BKHHCN ngày 01 tháng 6 năm 2023:

#### “Điều 8. Trình tự, thủ tục xây dựng, ban hành QCĐP

##### 1. Bước 1: thành lập ban soạn thảo

Tùy theo điều kiện cụ thể, Ủy ban nhân dân tỉnh, Thành phố trực thuộc Trung ương thành lập ban soạn thảo QCĐP hoặc chỉ định cơ quan chủ trì, phối hợp với các cơ quan tham mưu, giúp việc Ủy ban nhân dân tỉnh, Thành phố trực thuộc Trung ương liên quan của địa phương để xây dựng dự thảo QCĐP (sau đây viết tắt là ban soạn thảo).

##### 2. Bước 2: biên soạn dự thảo QCĐP

Biên soạn dự thảo QCĐP, ban soạn thảo thực hiện theo trình tự quy định tại khoản 2 Điều 7 Thông tư này.

### 3. Bước 3: lấy ý kiến và hoàn chỉnh dự thảo QCĐP

a) Ủy ban nhân dân tỉnh, Thành phố trực thuộc Trung ương tổ chức xem xét hồ sơ, gửi dự thảo QCĐP đến các cơ quan, tổ chức, cá nhân liên quan để lấy ý kiến và gửi dự thảo đến cơ quan thông báo và điểm hỏi đáp của địa phương tương ứng để xác định sự cần thiết phải thông báo cho WTO theo quy định tại Thông tư số 16/2018/TT-BKHCHN.

a1) Đồng thời thông báo về việc lấy ý kiến QCĐP trên Cổng thông tin điện tử hoặc tạp chí, ấn phẩm chính thức của Ủy ban nhân dân và cơ quan tham mưu, giúp việc Ủy ban nhân dân tỉnh, Thành phố trực thuộc Trung ương chuyên ngành tương ứng tại địa phương.

a2) Thời gian lấy ý kiến đối với dự thảo ít nhất 60 (sáu mươi) ngày, kể từ ngày gửi dự thảo lấy ý kiến. Trong trường hợp cấp thiết liên quan tới sức khỏe, an toàn, môi trường, thời gian lấy ý kiến có thể rút ngắn nhưng không ít hơn 30 (ba mươi) ngày theo quyết định của Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh, Thành phố trực thuộc Trung ương có thẩm quyền ban hành QCĐP.

b) Trên cơ sở ý kiến góp ý, ban soạn thảo hoàn chỉnh lại dự thảo QCĐP, lập hồ sơ dự thảo QCĐP theo quy định tại khoản 4 Điều này, trình Ủy ban nhân dân tỉnh, Thành phố trực thuộc Trung ương xem xét, quyết định.

c) Ủy ban nhân dân tỉnh, Thành phố trực thuộc Trung ương tổ chức thẩm tra hồ sơ dự thảo QCĐP để xem xét tính đầy đủ, hợp lệ của hồ sơ dự thảo QCĐP theo quy định tại khoản 4 Điều này và chuyển hồ sơ dự thảo QCĐP kèm theo biên bản thẩm tra đến bộ quản lý chuyên ngành tương ứng quy định tại khoản 1 Điều 23 Nghị định số 127/2007/NĐ-CP được sửa đổi, bổ sung tại khoản 7 Điều 1 Nghị định số 78/2018/NĐ-CP để tổ chức xem xét, cho ý kiến.

### 4. Bước 4: xem xét, cho ý kiến về việc ban hành QCĐP

a) Hồ sơ dự thảo QCĐP gồm:

a1) Quyết định giao nhiệm vụ xây dựng dự thảo QCĐP cho cơ quan, tổ chức kèm theo dự án xây dựng QCĐP đã được phê duyệt;

a2) Báo cáo quá trình xây dựng dự thảo QCĐP của cơ quan, tổ chức xây dựng dự thảo QCĐP;

a3) Dự thảo QCĐP, kèm theo thuyết minh; bản sao tài liệu gốc được sử dụng làm căn cứ để xây dựng dự thảo QCĐP và các tài liệu tham khảo khác;

a4) Danh sách cơ quan được gửi dự thảo để lấy ý kiến; bản tổng hợp và tiếp thu ý kiến góp ý kèm theo văn bản góp ý;

a5) Ý kiến của Bộ Khoa học và Công nghệ về quy định quản lý trong dự thảo QCĐP, bảo đảm không tạo ra rào cản kỹ thuật không cần thiết đối với hoạt động sản xuất kinh doanh, thương mại;

a6) Biên bản thẩm tra hồ sơ;



a7) Công văn đề nghị bộ quản lý chuyên ngành cho ý kiến đối với dự thảo QCĐP.

b) Bộ, cơ quan ngang bộ xem xét tính hợp lệ của hồ sơ dự thảo QCĐP. Trường hợp hồ sơ không hợp lệ, bộ, cơ quan ngang bộ chuyển hồ sơ đến Ủy ban nhân dân tỉnh, Thành phố trực thuộc Trung ương để hoàn chỉnh hồ sơ.

c) Xem xét nội dung dự thảo QCĐP

c1) Sự phù hợp với quy định của pháp luật và cam kết quốc tế liên quan.

c2) Tính thống nhất, đồng bộ trong hệ thống quy chuẩn kỹ thuật của Việt Nam.

c3) Không chồng chéo về quy định kỹ thuật, yêu cầu quản lý hay vi phạm các quy định của QCVN tương ứng.

c4) Không tạo ra rào cản kỹ thuật không cần thiết đối với sản xuất kinh doanh và lưu thông sản phẩm, hàng hóa, dịch vụ giữa các tỉnh, thành phố.

c5) Tuân thủ các yêu cầu nghiệp vụ, trình tự, thủ tục xây dựng QCĐP.

c6) Các quy định khác trong QCĐP.

d) Thông báo bằng văn bản ý kiến về việc ban hành QCĐP.

5. Bước 5: ban hành QCĐP

a) Trường hợp bộ, cơ quan ngang bộ có ý kiến đồng ý với việc ban hành QCĐP, Ủy ban nhân dân tỉnh, Thành phố trực thuộc Trung ương ban hành QCĐP.

b) Trường hợp bộ, cơ quan ngang bộ có ý kiến không đồng ý với việc ban hành QCĐP, ban soạn thảo tổ chức nghiên cứu, xem xét các ý kiến không nhất trí để xử lý, chỉnh lý dự thảo, lập lại hồ sơ dự thảo QCĐP và gửi lấy ý kiến lại của bộ, cơ quan ngang bộ theo quy định tại điểm c khoản 3 Điều này.

Ủy ban nhân dân tỉnh, Thành phố trực thuộc Trung ương ban hành QCĐP sau khi có ý kiến đồng ý của bộ, cơ quan ngang bộ được phân công quản lý lĩnh vực quy chuẩn kỹ thuật tương ứng.”

### **1.2. Vấn đề bất cập**

- Về thời gian nhanh nhất có thể ban hành được QCĐP

+ Giai đoạn phê duyệt kế hoạch xây dựng QCĐP

Bộ Khoa học và Công nghệ có trách nhiệm nghiên cứu, góp ý đối với kế hoạch xây dựng QCVN, QCĐP trong thời hạn 10 (mười) ngày làm việc kể từ ngày nhận được công văn đề nghị góp ý của cơ quan xây dựng kế hoạch (khoản 4 Điều 4 Thông tư 26/2019/TT-BKHCN).

Ủy ban nhân dân tỉnh, Thành phố trực thuộc Trung ương gửi dự thảo kế hoạch đến bộ quản lý chuyên ngành và các cơ quan, tổ chức, cá nhân liên quan để lấy ý kiến, thông báo về việc lấy ý kiến trên Công thông tin điện tử hoặc tạp chí, ấn phẩm chính thức của Ủy ban nhân dân tỉnh, Thành phố hoặc cơ quan tham mưu, giúp việc Ủy ban nhân dân tỉnh, Thành phố trực thuộc Trung ương quản lý

khoa học và công nghệ trên địa bàn. Thời gian lấy ý kiến về dự thảo ít nhất 30 (ba mươi) ngày, kể từ ngày gửi dự thảo đi lấy ý kiến (điểm a khoản 2 Điều 6 Thông tư 26/2019/TT-BKHCN).

Xem xét, phê duyệt kế hoạch xây dựng QCĐP thực hiện vào quý IV của năm trước năm kế hoạch, kết hợp với xem xét, phê duyệt kế hoạch khoa học và công nghệ của Ủy ban nhân dân tỉnh, Thành phố trực thuộc Trung ương và theo hướng dẫn chung về kế hoạch khoa học và công nghệ hằng năm của Bộ Khoa học và Công nghệ (điểm a khoản 3 Điều 6 Thông tư 26/2019/TT-BKHCN).

Vì vậy, cần kiến nghị cho phép xem xét, phê duyệt kế hoạch ngay khi có văn bản đề nghị (tránh lùi đến quý IV của năm trước năm kế hoạch như quy định).

+ Giai đoạn thực hiện trình tự, thủ tục xây dựng, ban hành QCĐP

Thời gian lấy ý kiến đối với dự thảo ít nhất 60 (sáu mươi) ngày, kể từ ngày gửi dự thảo lấy ý kiến. Trong trường hợp cấp thiết liên quan tới sức khỏe, an toàn, môi trường, thời gian lấy ý kiến có thể rút ngắn nhưng không ít hơn 30 (ba mươi) ngày theo quyết định của Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh, Thành phố thuộc Trung ương có thẩm quyền ban hành QCĐP (điểm a2 khoản 3 Điều 8 Thông tư 26/2019/TT-BKHCN).

Ủy ban nhân dân tỉnh, Thành phố trực thuộc Trung ương tổ chức thẩm tra hồ sơ dự thảo QCĐP để xem xét tính đầy đủ, hợp lệ của hồ sơ dự thảo QCĐP theo quy định tại khoản 4 Điều này và chuyển hồ sơ dự thảo QCĐP kèm theo biên bản thẩm tra đến bộ quản lý chuyên ngành tương ứng quy định tại khoản 1 Điều 23 Nghị định số 127/2007/NĐ-CP được sửa đổi, bổ sung tại khoản 7 Điều 1 Nghị định số 78/2018/NĐ-CP để tổ chức xem xét, cho ý kiến (điểm c khoản 3 Điều 8 Thông tư 26/2019/TT-BKHCN).

Bộ, cơ quan ngang bộ xem xét tính hợp lệ của hồ sơ dự thảo QCĐP. Trường hợp hồ sơ không hợp lệ, bộ, cơ quan ngang bộ chuyển hồ sơ đến Ủy ban nhân dân tỉnh, Thành phố trực thuộc Trung ương để hoàn chỉnh hồ sơ (điểm b khoản 4 Điều 8 Thông tư 26/2019/TT-BKHCN).

Vì vậy, cần kiến nghị bổ sung quy định thời hạn Bộ, cơ quan ngang bộ có ý kiến về tính hợp lệ của hồ sơ dự thảo QCĐP.

Như vậy, để có thể ban hành được QCĐP cần ít nhất 100 (một trăm) ngày, chưa bao gồm thời gian xét phê duyệt Kế hoạch và thời gian có ý kiến của Bộ, cơ quan ngang bộ, thời gian hoàn chỉnh hồ sơ của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh, thời gian thẩm tra và thời gian dự phòng cho các công việc khác.

- Mỗi nước cấp khoản vay ODA sẽ có những ràng buộc về tiêu chuẩn cung cấp thiết bị và hàng hóa do đó dẫn đến tiêu chuẩn kỹ thuật áp dụng cho các tuyến metro trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh là khác nhau. Sự không đồng bộ trong tiêu chuẩn kỹ thuật sẽ gây ra một số khó khăn trong công tác vận hành, bảo trì và bảo dưỡng, đặc biệt là khi toàn bộ mạng lưới đường sắt đô thị của Thành phố được hoàn chỉnh.

### ***1.3. Mục tiêu giải quyết vấn đề***

- Tăng tối đa tính đồng nhất, tính tương thích, tính an toàn

- Đồng bộ tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật của các tuyến đường sắt đô thị đã và đang thực hiện đầu tư, làm cơ sở xây dựng khung tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật cho các tuyến đường sắt đô thị tiếp theo.

- Bảo đảm tính tương thích giữa các tiêu chuẩn đã và sẽ áp dụng, không có sự xung đột trong thiết kế, thi công, vận hành hệ thống đường sắt đô thị.

- Tăng tính an toàn trong vận hành hệ thống đường sắt đô thị.

- Tăng khả năng tự chủ ngành đường sắt, đáp ứng xu thế đường sắt đô thị thế giới

- Việc thiết lập hệ thống tiêu chuẩn thống nhất còn có thể thúc đẩy sự đổi mới và phát triển của vận tải đường sắt Việt Nam, thu hút thêm đầu tư và hỗ trợ kỹ thuật, thúc đẩy đổi mới công nghệ và nâng cấp ngành nghề, nâng cao năng lực cạnh tranh quốc tế của ngành vận tải đường sắt Việt Nam.

- Quy định chung về hệ thống tiêu chuẩn đồng thời phải đáp ứng xu thế phát triển của thế giới về đường sắt đô thị, tạo cơ sở ứng dụng các công nghệ mới, kỹ thuật tiên tiến của hệ thống đường sắt đô thị thế giới.

- Rút ngắn thời gian, giảm chi phí

- Quy định chung về hệ thống tiêu chuẩn tạo cơ sở giúp rà soát, đề xuất tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật cho các tuyến đường sắt tiếp theo;

- Bảo đảm các bước thiết kế, xây dựng, bảo trì của các dự án giao thông vận tải đường sắt đều tuân thủ các yêu cầu quy định, bảo đảm giải pháp thiết kế tối ưu;

- Giảm chi phí xây dựng, giảm thiểu sự cố về an toàn, đảm bảo chất lượng và an toàn của công trình trong giai đoạn thi công;

- Nâng cao mức độ hỗ trợ, nâng cao mức độ hài lòng của hành khách khi sử dụng đường sắt đô thị;

- Giảm chi phí điều độ và liên lạc giữa các tuyến khác nhau, cải thiện hiệu quả quản lý và trình độ quản lý;

- Giảm chi phí vận hành, duy tu, bảo dưỡng, sửa chữa;

- Tạo tiền đề tích hợp hệ thống, sử dụng chung depot, trung tâm điều khiển.

**2. Các giải pháp và đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan**

### **2.1. Các giải pháp:**

Giải pháp 1: giữ nguyên như hiện trạng, không quy định cơ chế, chính sách mới.

Giải pháp 2: Ủy ban nhân dân Thành phố được quyết định lựa chọn áp dụng quy chuẩn, tiêu chuẩn cho các tuyến đường sắt đô thị của Thành phố.

### **2.2 Đánh giá tác động của các giải pháp**

#### **2.2.1. Giải pháp 1**

(1) Tác động về kinh tế - xã hội: Không có tác động do không ban hành chính sách.

(2) Tác động về giới: Không có tác động do không ban hành chính sách.

(3) Tác động về thủ tục hành chính: Không phát sinh thủ tục hành chính do không ban hành chính sách.

(4) Tác động đối với hệ thống pháp luật: Không có tác động do không ban hành chính sách.

### 2.2.2. Giải pháp 2

(1) Tác động về kinh tế - xã hội:

Tăng hiệu quả đầu tư và giảm chi phí trong xây dựng và vận hành hệ thống đường sắt đô thị.

Tăng cường thu hút đầu tư từ các doanh nghiệp trong và ngoài nước.

Việc sử dụng 01 khung tiêu chuẩn giúp tăng quy mô gói thầu, tăng tỷ lệ nội địa hóa, giảm giá thành.

(2) Tác động về giới: Không có tác động.

(3) Tác động về thủ tục hành chính: Không có tác động.

(4) Tác động đối với hệ thống pháp luật: Cần điều chỉnh, bổ sung các văn bản pháp luật hiện hành để phù hợp với cơ chế mới, đồng thời đảm bảo tính đồng bộ và nhất quán trong hệ thống pháp luật.

**3. Lựa chọn giải pháp:** Trên cơ sở đánh giá nêu trên kiến nghị lựa chọn chính sách: *Ủy ban nhân dân Thành phố được quyết định lựa chọn áp dụng quy chuẩn, tiêu chuẩn cho các tuyến đường sắt đô thị của Thành phố.*

**Chính sách 32.** Được phép tổ chức đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư dự án có sử dụng đất để chỉnh trang phát triển đô thị theo định hướng phát triển giao thông công cộng (TOD) theo đồ án thiết kế đô thị riêng, đồ án quy hoạch đô thị vùng phụ cận các nhà ga thuộc tuyến đường sắt đô thị được cấp thẩm quyền phê duyệt.

## 1. Xác định vấn đề và mục tiêu giải quyết vấn đề

### 1.1. Căn cứ pháp lý

Căn cứ khoản 2 Điều 125 Luật Đất đai 2024, điều kiện để tiến hành đấu giá quyền sử dụng đất: (i) Đất đã được thu hồi và hoàn thành bồi thường, hỗ trợ, tái định cư hoặc không phải bồi thường, hỗ trợ, tái định cư; trong khu vực dự án có hạ tầng giao thông đã được kết nối; (ii) Có trong kế hoạch sử dụng đất hàng năm cấp huyện đã được phê duyệt vào mục đích sử dụng để đấu giá quyền sử dụng đất; (iii) Có quy hoạch chi tiết 1/500 được cơ quan Nhà nước có thẩm quyền tổ chức lập và phê duyệt đối với dự án đầu tư xây dựng nhà ở; (iv) Có phương án đấu giá quyền sử dụng đất đã được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt.

Một trong những nội dung quan trọng nhất trong việc tạo ra “quỹ đất sạch” để tổ chức đấu giá quyền sử dụng đất là thu hồi đất và hoàn thành bồi thường, hỗ

trợ, tái định cư. Tuy nhiên, thực tế cho thấy Thành phố HCM rất khó khăn trong công tác thu hồi đất do các nguyên nhân chính:

Đơn giá đất bồi thường cho người dân: Nhà nước bồi thường cho người dân để thu hồi đất dựa trên bảng giá đất ban hành của địa phương; song, bảng giá đất này có sự chênh lệch rất lớn so với giá thị trường cho nên người dân bị thiệt thòi, không đồng thuận với chi phí đền bù, xảy ra khiếu nại, khiếu kiện dẫn đến việc thu hồi đất kéo dài. Nhà nước xây dựng bảng giá đất dựa vào số liệu thu thập được từ các giao dịch bất động sản trên thị trường thông qua các hợp đồng công chứng, nhưng giá trị các hợp đồng giao dịch thực tế nhỏ hơn nhiều giá thị trường, dẫn đến việc xây dựng, ban hành bảng giá đất không phản ánh chính xác được giá trị thực của đất đai.

Nguồn vốn ngân sách cho phát triển “quỹ đất sạch”: Thu hồi đất theo kế hoạch sử dụng đất hằng năm đòi hỏi chính quyền thành phố phải có nguồn vốn rất lớn. Nguồn vốn của Quỹ phát triển đất tại thành phố có nguồn gốc một phần từ tiền sử dụng đất, tiền đấu giá quyền sử dụng đất của địa phương; ngoài ra, thành phố được huy động thêm từ nhiều nguồn khác nhau như: vốn viện trợ, tài trợ, hỗ trợ... Tuy nhiên, hiện nay nền kinh tế thế giới và Việt Nam còn gặp nhiều khó khăn, nên việc huy động nguồn vốn để phát triển “quỹ đất sạch” không dễ dàng.

Trong khi đó nguồn vốn của Quỹ phát triển đất còn phục vụ cho nhiều mục đích khác không phải chỉ riêng việc ứng vốn cho Tổ chức phát triển “quỹ đất sạch”. Điều này dẫn đến Thành phố gặp nhiều khó khăn trong công tác bồi thường vì số tiền chi để bồi thường là không nhỏ, trong khi tình hình chi tiêu ngân sách (thông qua Hội đồng nhân dân Thành phố) phải cân đối với các nguồn chi khác.

Tuy nhiên, trong trường hợp sau khi thu hồi đã có “quỹ đất sạch”, cũng không thể đảm bảo được sẽ có nhà đầu tư tham gia đấu giá và thực hiện, vì quy hoạch của Nhà nước có thể chưa phù hợp với chiến lược của nhà đầu tư, nếu hai xu hướng này không gặp nhau thì lãng phí diện tích đất đã thu hồi để trống là có thể xảy ra. Điều này kéo theo hệ lụy vô cùng nguy hiểm là nếu đã thu hồi đất của dân nhưng lại không thực hiện việc đầu tư mà để đất đai lãng phí sẽ dẫn đến người dân khiếu nại, khiếu kiện, điều mà hiện nay thành phố muốn tránh và giảm tỉ lệ này, chính vì vậy nếu không khéo chúng ta lại làm tăng thêm tình trạng khiếu nại so với trước đây.

Căn cứ Khoản 3 Điều 125 Luật Đất đai 2024 và Khoản 1 Điều 55 Nghị định 102/2024/NĐ-CP, nhà đầu tư tham gia đấu giá quyền sử dụng đất cần “có năng lực, kinh nghiệm trong việc phát triển dự án”. Tuy nhiên, quy định của pháp luật về “đấu giá” không đưa ra các tiêu chí lựa chọn nhà đầu tư cụ thể, cũng không có cơ quan chuyên môn chuyên trách thẩm định năng lực của nhà đầu tư, chủ yếu phụ thuộc vào giá trị tài chính. Các yếu tố khác như qui mô, khối lượng công việc, tiến độ thực hiện dự án, lợi ích lâu dài cho cộng đồng, không được xem xét đầy đủ, dẫn đến việc chỉ “lựa chọn nhà đầu tư trả giá cao nhất”, mà không tính đến khả năng thực hiện dự án thực tế của nhà đầu tư.

Việc đấu giá quyền sử dụng đất vẫn chưa giải quyết được các mong muốn mà thành phố đặt ra cho nhà đầu tư trúng đất giá. Trong không ít trường hợp, đất

trúng đấu giá thuộc về những nhà đầu tư tiềm lực tài chính mạnh nhưng không thực sự có nhu cầu trực tiếp sử dụng đất. Nói cách khác, việc đấu giá vô tình tạo điều kiện thuận lợi cho nạn đầu cơ đất, trong khi mục tiêu đáp ứng nhu cầu chính đáng về sử dụng đất của những nhà đầu tư có năng lực thực sự thì không đạt được. Trong khi đó, vấn đề quan trọng Nhà nước cần là làm thế nào để đất có thể được chuyển giao với giá cao nhất cho nhà đầu tư thực sự có nhu cầu và có khả năng trực tiếp sử dụng, khai thác đất một cách có hiệu quả nhất vẫn chưa được giải quyết.

Trong khi đó, dự án TOD - xây dựng các tuyến Metro đóng vai trò vô cùng quan trọng, cấp thiết trong việc kiến thiết, phát triển các đô thị mới trong thành phố nhằm khai thác hiệu quả nguồn lực đất đai, hệ thống giao thông Metro, giảm tình trạng kẹt xe, giảm ô nhiễm môi trường. Dự án có tính chất tương đối phức tạp, liên quan đến nhiều lĩnh vực của kinh tế và cần quy hoạch tổng thể, đồng bộ, đòi hỏi nhân lực thực hiện dự án của nhà đầu tư phải đáp ứng đầy đủ các yêu tố chuyên môn tại các lĩnh vực khác nhau và có kinh nghiệm thực tiễn; đồng thời, trong quá trình thực hiện dự án cần phải có sự phối hợp đa chiều giữa các cơ quan của chính phủ liên quan đến quy hoạch đô thị, tư nhân các nhà phát triển đất đai, các nhà khai thác đường sắt và trung chuyển. Do đó, nhà đầu tư được lựa chọn phải thật sự phù hợp, đáp ứng đầy đủ năng lực tài chính, kỹ thuật và kinh nghiệm thực hiện dự án, có thể đưa ra các giải pháp sáng tạo, công nghệ tiên tiến, góp phần vào sự phát triển bền vững của dự án và giảm thiểu các tác động tiêu cực đến môi trường, đảm bảo quá trình thực hiện dự án diễn ra đúng tiến độ, đảm bảo chất lượng của dự án, mang lại hiệu quả kinh tế - xã hội tối đa.

### ***1.2. Vấn đề bất cập***

Theo Nghị quyết số 31-NQ/TW của Bộ Chính trị về phương hướng, nhiệm vụ phát triển Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 yêu cầu: “Thành phố Hồ Chí Minh phát triển ngang tầm các đô thị lớn trên thế giới, trở thành trung tâm kinh tế, tài chính, dịch vụ của Châu Á; là điểm đến hấp dẫn toàn cầu; kinh tế, văn hoá phát triển đặc sắc, người dân có chất lượng cuộc sống cao; là hạt nhân của vùng Thành phố Hồ Chí Minh và vùng Đông Nam Bộ, cực tăng trưởng của cả nước; nơi thu hút các định chế tài chính và tập đoàn kinh tế quốc tế. Công tác quản lý phát triển đô thị, xây dựng Thành phố trở thành đô thị hiện đại, kiểu mẫu”. Để thực hiện Nghị quyết 31-NQ/TW của Bộ Chính trị, Thành phố đã đưa ra chương trình hành động với nhiều giải pháp đồng bộ trong đó có việc nâng cao chất lượng công tác quy hoạch, quản lý và thực hiện quy hoạch; phát triển đô thị bền vững, thích ứng với biến đổi khí hậu; đẩy mạnh xây dựng kết cấu hạ tầng đồng bộ, hiện đại.

Thành phố tập trung xây dựng, tạo bước đột phá về hệ thống kết cấu hạ tầng đô thị; kết hợp đồng bộ giữa cải tạo, chỉnh trang đô thị với phát triển đô thị mới. Một số chương trình cụ thể: Chương trình phát triển nhà ở gắn với cơ bản giải quyết dứt điểm nhà ở ven kênh rạch, chung cư cũ xuống cấp; Chương trình phát triển công viên cây xanh công cộng; Phát triển không gian ngầm; xây dựng thành phố thông minh... Bên cạnh đó là những đề án phát triển hạ tầng dịch vụ; phát triển hạ tầng công nghiệp, hạ tầng viễn thông, hạ tầng số, hạ tầng giao thông.

Tuy nhiên, hiện nay nhiệm vụ này Thành phố đang gặp nhiều khó khăn, thách thức như trong việc bố trí nguồn lực về tài chính, đất đai, “quỹ đất sạch” để đảm bảo phục vụ đầu tư phát triển, cũng như ngân sách dành cho đầu tư xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng (giao thông, chống ngập nước, công viên cây xanh).

Từ thực tiễn, Thành phố nhận thấy công tác thu hồi đất là một công việc phức tạp, nhạy cảm liên quan đến nhiều vấn đề, tác động đến nhiều mặt của xã hội, cộng đồng dân cư, các thành phần kinh tế, đặc biệt là đến đời sống của người dân, hộ gia đình, khó khăn trong việc tìm tiếng nói đồng thuận giữa chính quyền, doanh nghiệp, người dân trên cơ sở bảo đảm các quyền lợi chính đáng và hợp pháp của các bên. Dẫn đến thời gian thu hồi đất bị kéo dài, giá đất trên thị trường tăng, làm tăng chi phí bồi thường và hỗ trợ tái định cư, tăng gánh nặng cho ngân sách Thành phố.

Do vậy, việc kéo dài công tác thu hồi đất dẫn đến thực trạng “quỹ đất sạch” có thể đem ra bán đấu giá của Thành phố khá hạn chế.

### ***1.3. Mục tiêu giải quyết vấn đề***

Giảm gánh nặng cho ngân sách Nhà nước

Tối ưu hóa việc sử dụng quỹ đất đã quy hoạch và các nguồn lực khác, các nhà đầu tư phải chứng minh khả năng khai thác tối đa tiềm năng của dự án với chi phí hợp lý. Điều này không chỉ giúp giảm chi phí phát triển dự án mà còn giúp Nhà nước tận dụng hiệu quả các nguồn lực có sẵn trong nền kinh tế, giảm chi tiêu từ ngân sách, tạo điều kiện cho người dân nhanh chóng tiếp cận cơ sở hạ tầng giao thông, đô thị chất lượng mà không gây áp lực lớn về tài chính cho Thành phố.

3.2 Đẩy nhanh tiến độ triển khai, hạn chế rủi ro và đảm bảo hiệu quả thực hiện dự án

Ngoài việc thu hút được nhiều nhà đầu tư tiềm năng, Thành phố còn có thêm hình thức để tìm kiếm và lựa chọn được nhà đầu tư có năng lực toàn diện, đảm bảo khả năng thực hiện dự án một cách hiệu quả và đúng tiến độ. Nhà đầu tư được lựa chọn phải đáp ứng đầy đủ các tiêu chí kỹ thuật theo quy định, chứng minh được tiềm lực tài chính vững mạnh; đồng thời, cam kết thực hiện các yêu cầu về trách nhiệm xã hội, phát triển bền vững đi đôi với bảo vệ môi trường.

Phù hợp với định hướng “quy hoạch đô thị và phát triển kết cấu hạ tầng đô thị phải đi trước một bước và tạo nguồn lực chủ yếu cho phát triển đô thị” theo Nghị quyết số 06-NQ/TW ngày 24/01/2022 về quy hoạch, xây dựng, quản lý và phát triển bền vững đô thị Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2025 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng, tạo điều kiện xây dựng, phát triển đô thị theo hướng hiện đại, bền vững.

**2. Các giải pháp và đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan**

#### ***2.1. Các giải pháp giải quyết vấn đề:***

Giải pháp 1: Giữ nguyên quy định hiện hành.

Giải pháp 2: Được phép tổ chức đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư dự án có sử dụng đất để phát triển đô thị theo định hướng phát triển giao thông công cộng (TOD) theo đồ án thiết kế đô thị riêng, đồ án quy hoạch đô thị vùng phụ cận các nhà ga thuộc tuyến đường sắt đô thị được cấp thẩm quyền phê duyệt. Bổ sung thêm hình thức lựa chọn nhà đầu tư ngoài hình thức đấu giá lựa chọn nhà đầu tư như quy định tại Khoản 2 Điều 4 Nghị quyết 98/2023/QH15.

## **2.2. Đánh giá tác động của các giải pháp**

### **2.2.1. Giải pháp 1**

(1) Tác động về kinh tế - xã hội: Thành phố phải sử dụng ngân sách để triển khai dự án đầu tư công. Do đó, Thành phố cần chuẩn bị nguồn vốn lớn, dễ dẫn đến việc thiếu hụt nguồn ngân sách.

Việc bố trí tái định cư cho người dân gặp nhiều khó khăn do không có quỹ đất ở, nhà ở để bố trí tái định cư tại chỗ, gây ảnh hưởng đến sinh kế, khiến nhiều người dân bị mất nơi ở và nguồn thu nhập, gây ra bất ổn xã hội.

(2) Tác động về giới: Không có tác động do không ban hành chính sách.

(3) Tác động về thủ tục hành chính: Không phát sinh thủ tục hành chính do không ban hành chính sách.

(4) Tác động đối với hệ thống pháp luật: Không có tác động do không ban hành chính sách.

### **2.2.2 Giải pháp 2**

(1) Tác động về kinh tế - xã hội:

Nhà nước linh động trong việc lập kế hoạch thu hồi đất, đẩy nhanh công tác giải phóng mặt bằng. Nhà nước có thể lập kế hoạch phân kỳ đầu tư trong việc xây dựng, thực hiện đồng thời với công tác đền bù cho đến khi hoàn thành dự án. Việc này, tác động tích cực về kinh tế đối với lợi ích Nhà nước, Nhà nước sẽ rút ngắn thời gian đầu tư xây dựng, tiết kiệm chi phí, góp phần nâng cao hiệu quả đầu tư.

Nhà nước sử dụng linh hoạt nguồn vốn doanh nghiệp trong công tác tạm ứng đền bù, giải phóng mặt bằng. Giải pháp này kéo giãn tiến độ giải ngân, làm giảm gánh nặng và áp lực lên ngân sách Nhà nước.

Bổ sung hình thức đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư để phát triển mô hình TOD ngoài hình thức đấu giá lựa chọn nhà đầu tư, khi đó Thành phố sẽ có thêm hình thức lựa chọn nhà đầu tư tùy vào tình hình thực tế.

Tạo điều kiện để thu hút các nhà đầu tư tiềm năng và đẩy nhanh các dự án TOD; đồng thời, giúp tăng tính cạnh tranh và đa dạng trong các giải pháp đầu tư.

Giảm thiểu rủi ro chọn được nhà đầu tư không đủ năng lực thực hiện dự án.

Tác động về xã hội: Góp phần xây dựng và phát triển Thành phố theo hướng hiện đại, nâng cao chất lượng hạ tầng đô thị và đời sống của người dân trong khu vực, cũng như các vùng phụ cận. Thúc đẩy việc đầu tư xây dựng các công trình hạ tầng nhanh chóng, tối ưu chi phí và thời gian.

(2) Tác động về giới: Không có tác động.



(3) Tác động về thủ tục hành chính: Không có tác động.

(4) Tác động đối với hệ thống pháp luật: Chính sách phù hợp với quy định của pháp luật hiện hành.

**3. Lựa chọn giải pháp:** Trên cơ sở đánh giá nêu trên kiến nghị lựa chọn chính sách: *Được phép tổ chức đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư dự án có sử dụng đất để chỉnh trang phát triển đô thị theo định hướng phát triển giao thông công cộng (TOD) theo đồ án thiết kế đô thị riêng, đồ án quy hoạch đô thị vùng phụ cận các nhà ga thuộc tuyến đường sắt đô thị được cấp thẩm quyền phê duyệt.*

**Chính sách 33.** Ủy ban nhân dân Thành phố chủ trì, thực hiện việc phân cấp, phân quyền để tổ chức thẩm định và phê duyệt báo cáo thẩm định báo cáo đánh giá tác động môi trường; cấp giấy phép môi trường trước khi dự án vận hành thử nghiệm (nếu dự án thuộc đối tượng thực hiện thủ tục cấp giấy phép môi trường), đăng ký môi trường (nếu dự án không thuộc đối tượng cấp giấy phép môi trường).

## 1. Xác định vấn đề và mục tiêu giải quyết vấn đề

### 1.1. Căn cứ pháp lý

Theo Luật Bảo vệ môi trường ngày 17 tháng 11 năm 2020:

Điều 28. Tiêu chí về môi trường để phân loại dự án đầu tư

1. Tiêu chí về môi trường để phân loại dự án đầu tư bao gồm:

2. Căn cứ tiêu chí về môi trường quy định tại khoản 1 Điều này, dự án đầu tư được phân thành nhóm I, II, III và IV.

Điều 35. Thẩm quyền thẩm định báo cáo đánh giá tác động môi trường

1. Bộ Tài nguyên và Môi trường tổ chức thẩm định báo cáo đánh giá tác động môi trường đối với các dự án đầu tư sau đây, trừ dự án đầu tư quy định tại khoản 2 Điều này:

b) Dự án đầu tư nhóm II quy định tại các điểm c, d, đ và e khoản 4 Điều 28 của Luật này thuộc thẩm quyền quyết định hoặc chấp thuận chủ trương đầu tư của Quốc hội, Thủ tướng Chính phủ; dự án đầu tư nằm trên địa bàn từ 02 đơn vị hành chính cấp tỉnh trở lên; dự án đầu tư nằm trên vùng biển chưa xác định trách nhiệm quản lý hành chính của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh; dự án đầu tư thuộc thẩm quyền cấp giấy phép khai thác khoáng sản, cấp giấy phép khai thác, sử dụng tài nguyên nước, cấp giấy phép nhận chìm ở biển, quyết định giao khu vực biển của Bộ Tài nguyên và Môi trường.

2. Bộ Quốc phòng, Bộ Công an tổ chức thẩm định báo cáo đánh giá tác động môi trường đối với dự án đầu tư thuộc bí mật Nhà nước về quốc phòng, an ninh.

Tham chiếu các quy định pháp luật được nêu trên, dự án đường sắt đô thị thuộc nhóm quan trọng quốc gia thì đơn vị thẩm định báo cáo đánh giá tác động môi trường là Bộ Tài nguyên và Môi trường.

### 1.2. Vấn đề bất cập

Các dự án đường sắt đô thị là đều là những dự án có quy mô lớn, áp dụng nhiều công nghệ mới, tiên tiến và có tính phức tạp cao trong giao diện (interface) giữa các hệ thống kỹ thuật khác nhau. Để đáp ứng được yêu cầu tốt nhất về chất

lượng, tuổi thọ và tính tương thích giữa các hệ thống thiết bị chuyên dụng, rất cần đến sự tham gia của các tập đoàn, công ty quốc tế có uy tín và kinh nghiệm tốt. Đối với vấn đề đàm phán, ký kết và thực hiện hợp đồng thi công xây lắp với các đối tác xây dựng quốc tế, cần thiết áp dụng theo các Hợp đồng mẫu của Hiệp hội quốc tế các kỹ sư tư vấn – FIDIC ( ) (viết tắt từ tiếng Pháp: Fédération Internationale des Ingénieurs Conseils) nhằm tiệm cận với các thông lệ quốc tế. Theo điều kiện hợp đồng của FIDIC thì Chủ đầu tư tổ chức nghiệm thu sản phẩm xây lắp của nhà thầu thông qua kết quả đánh giá từ các tổ chức tư vấn chuyên nghiệp mà không có sự can thiệp của cơ quan chuyên môn cho tất cả các hạng mục công trình, bao gồm cả môi trường và phòng cháy chữa cháy. Đây là một nội dung còn sự khác biệt lớn so với quy định pháp luật hiện hành.

Thực tiễn triển khai các dự án đường sắt đô thị ở Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh thời gian qua, các thủ tục thẩm định và phê duyệt báo cáo đánh giá tác động môi trường, xác nhận hoàn thành công trình bảo vệ môi trường theo quyết định phê duyệt báo cáo đánh giá tác động môi trường của dự án mất nhiều thời gian, qua nhiều cơ quan trung ương; các thủ tục này có thể phân cấp, phân quyền cho các cơ quan chức năng của thuộc Ủy ban nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh để chủ động, đẩy nhanh tiến độ triển khai dự án; quá trình thực hiện phối hợp chặt chẽ, xin ý kiến chuyên môn của các cơ quan trung ương.

### ***1.3. Mục tiêu giải quyết vấn đề:***

Rút ngắn thời gian thực hiện các thủ tục thẩm định, phê duyệt.

Triển khai đầu tư xây dựng dự án phù hợp theo thông lệ quốc tế, nâng cao trách nhiệm của các chủ thể (chủ đầu tư, các tư vấn chuyên nghiệp, các nhà thầu chính/phụ xây lắp công trình/hạng mục công trình) liên quan trực tiếp đến chất lượng chuyên môn kỹ thuật của công trình/dự án.

## **2. Các giải pháp và đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan**

### ***2.1. Các giải pháp:***

Giải pháp 1: Giữ nguyên quy định hiện hành.

Giải pháp 2: Cho phép Thành phố Hồ Chí Minh chủ trì tổ chức thẩm định và phê duyệt báo cáo thẩm định báo cáo đánh giá tác động môi trường; xác nhận hoàn thành công trình bảo vệ môi trường theo quyết định phê duyệt báo cáo đánh giá tác động môi trường của dự án.

### ***2.2. Đánh giá tác động của các giải pháp***

#### ***2.2.1. Giải pháp 1***

(1) Tác động về kinh tế - xã hội: kéo dài thời gian thực hiện dự án.

(2) Tác động về giới: Không có tác động do không ban hành chính sách.

(3) Tác động về thủ tục hành chính: Không phát sinh thủ tục hành chính do không ban hành chính sách.

(4) Tác động đối với hệ thống pháp luật: Không có tác động do không ban hành chính sách.

### 2.2.2. Giải pháp 2

(1) Tác động về kinh tế - xã hội: Rút ngắn thời gian thực hiện các thủ tục thẩm định, phê duyệt, qua đó giảm được chi phí cho các dự án.

Tiết kiệm được chi phí cho các dự án về mặt kinh tế như nêu trên, góp phần nâng cao lòng tin của người dân về các dự án đầu tư xây dựng vì lợi ích công cộng. Đồng thời góp phần nâng cao trách nhiệm và năng lực của các chủ thể liên quan trực tiếp đến chất lượng chuyên môn kỹ thuật của công trình/dự án.

(2) Tác động về giới: Không có tác động.

(3) Tác động về thủ tục hành chính: Không có tác động.

(4) Tác động đối với hệ thống pháp luật:

Cần có sự điều chỉnh, điều chỉnh chuyên các quy định pháp luật liên quan hiện hành cho phù hợp.

Đồng thời, cần xây dựng khung tiêu chuẩn kỹ thuật đường sắt đô thị đầy đủ, rõ ràng, bao gồm các tiêu chuẩn thiết kế, quy trình thi công và nghiệm thu, và các quy định liên quan trong giai đoạn bảo trì và vận hành công trình.

**3. Lựa chọn giải pháp:** Trên cơ sở đánh giá nêu trên kiến nghị lựa chọn chính sách: Ủy ban nhân dân Thành phố chủ trì, thực hiện việc phân cấp, phân quyền để tổ chức thẩm định và phê duyệt báo cáo thẩm định báo cáo đánh giá tác động môi trường; cấp giấy phép môi trường trước khi dự án vận hành thử nghiệm (nếu dự án thuộc đối tượng thực hiện thủ tục cấp giấy phép môi trường), đăng ký môi trường (nếu dự án không thuộc đối tượng cấp giấy phép môi trường).

Trên đây là Báo cáo đánh giá tác động dự thảo Nghị quyết của Quốc hội về về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt để phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại Thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh, Bộ Giao thông vận tải trình Chính phủ xem xét, quyết định./.

#### **Nơi nhận:**

- Như trên;
- TTgCP, PTTg Trần Hồng Hà (để b/c);
- Bộ trưởng (để b/c);
- Văn phòng Chính phủ;
- Các Bộ, cơ quan TW: TC, KHCCN, TN&MT, CT, XD, GTVT, LĐTBXH, GD&ĐT, TT&TT, NG, TP, NV, NHNN;
- Lưu: VT, KHĐT (PHUONGNN)

**KT. BỘ TRƯỞNG  
THỨ TRƯỞNG**

**Nguyễn Danh Huy**