|  |  |
| --- | --- |
| **CHÍNH PHỦ** | **CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM****Độc lập - Tự do - Hạnh phúc** |
| Số: /TTr-CP | *Hà Nội, ngày tháng năm 2025* |

**TỜ TRÌNH BỔ SUNG**

**Dự án Luật Đường sắt (sửa đổi)**

Kính gửi:

- Quốc hội;

- Ủy ban Thường vụ Quốc hội.

Ngày 11/4/2025, Chính phủ đã có Tờ trình số 179/TTr-CP trình Quốc hội dự án Luật Đường sắt (sửa đổi). Hồ sơ dự án Luật đã được Ủy ban Khoa học, Công nghệ và Môi trường thẩm tra và Bộ trưởng Bộ Xây dựng báo cáo Quốc hội ngày 27/5/2025.

Thực hiện Chương trình làm việc của Bộ Chính trị, Bộ Xây dựng đã dự thảo Nghị quyết của Quốc hội thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt để đầu tư phát triển hệ thống đường sắt; dự thảo Nghị quyết đã được Bộ Tư pháp thẩm định, đã trình và được các cấp có thẩm quyền thống nhất chủ trương. Căn cứ chỉ đạo của cấp có thẩm quyền, Chính phủ đã luật hóa các cơ chế, chính sách tại dự thảo Nghị quyết vào dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi) và hoàn thiện Hồ sơ dự án Luật. Chính phủ báo cáo Quốc hội, Ủy ban Thường vụ Quốc hội như sau:

**I. VỀ VIỆC BỔ SUNG CÁC NỘI DUNG TẠI DỰ THẢO NGHỊ QUYẾT THÍ ĐIỂM MỘT SỐ CƠ CHẾ, CHÍNH SÁCH ĐẶC THÙ, ĐẶC BIỆT ĐỂ ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN HỆ THỐNG ĐƯỜNG SẮT VÀO DỰ THẢO LUẬT ĐƯỜNG SẮT**

**1. Bố cục của dự thảo Luật**

Dự thảo Luật đã được bổ sung, chỉnh lý để luật hóa 22 cơ chế, chính sách[[1]](#footnote-1) đặc thù, đặc biệt tại dự thảo Nghị quyết đã trình cấp có thẩm quyền vào Chương quy định về đầu tư xây dựng đường sắt và Điều 5[[2]](#footnote-2) của dự thảo Luật; trong đó 04 chính sách[[3]](#footnote-3) đã có trong dự thảo Luật trình Quốc hội tại Tờ trình số 179/TTr-CP. Dự thảo Luật mới gồm 04 chương[[4]](#footnote-4) và 84 Điều.

**2. Hiệu lực thi hành của dự thảo Luật**

Để bảo đảm đáp ứng yêu cầu về tiến độ đầu tư xây dựng các dự án đường sắt, Chính phủ đề nghị các quy định về đầu tư xây dựng đường sắt[[5]](#footnote-5) có hiệu lực thi hành từ ngày 01/7/2025, các quy định còn lại của Luật Đường sắt (sửa đổi) có hiệu lực thi hành từ ngày 01/01/2026.

**II.** **NỘI DUNG CƠ BẢN CỦA DỰ THẢO LUẬT[[6]](#footnote-6)**

Dự thảo Luật đã được bổ sung các cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt để đầu tư phát triển hệ thống đường sắt tại dự thảo Nghị quyết được cấp có thẩm quyền thống nhất chủ trương tạo hành lang pháp lý mang tính đột phá cho phát triển đường sắt, cụ thể đã luật hóa nội dung dự thảo Nghị quyết vào 20 Điều của dự thảo Luật, chỉnh lý 33 Điều theo ý kiến của cơ quan chủ trì thẩm tra. Cụ thể như sau:

**1. Chương những quy định chung (19 Điều):** dự thảo Luật quy định về phạm vi, đối tượng điều chỉnh; nguyên tắc cơ bản trong hoạt động đường sắt; các chính sách ưu đãi, hỗ trợ phát triển đường sắt; quản lý nhà nước và các quy định chung trong hoạt động đường sắt.

Tiếp thu ý kiến thẩm tra của Ủy ban Khoa học, Công nghệ và Môi trường của Quốc hội, Bộ Xây dựng đã bổ sung vào dự thảo Luật quy định về ưu đãi tín dụng cho tổ chức tham gia hoạt động kinh doanh đường sắt tại địa bàn có điều kiện kinh tế - xã hội khó khăn, đặc biệt khó khăn[[7]](#footnote-7); doanh nghiệp tham gia đầu tư, phát triển công nghiệp đường sắt, kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt được hưởng ưu đãi về thuế suất thuế thu nhập doanh nghiệp.

Thể chế hóa dự thảo Nghị quyết đã được cấp có thẩm quyền thống nhất chủ trương, dự thảo Luật đã bổ sung quy định về miễn thuế nhập khẩu đối với hàng hóa phục vụ dự án mà trong nước chưa sản xuất được hoặc sản xuất được nhưng không đáp ứng yêu cầu về tiêu chuẩn kỹ thuật của dự án, bao gồm: máy móc, thiết bị, phụ tùng thay thế, phương tiện giao thông đường sắt, vật tư dùng để chế tạo máy móc, thiết bị hoặc để chế tạo linh kiện chi tiết, bộ phận rời, phụ tùng của máy móc, vật tư cho xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt[[8]](#footnote-8). Chính sách này kế thừa quy định tại Luật Đường sắt 2017.

**2. Chương về đầu tư xây dựng đường sắt (26 Điều):**

Nội dung của Chương này quy định về đầu tư xây dựng đường sắt trên cơ sở luật hóa 22 chính sách trong dự thảo Nghị quyết đã được cấp có thẩm quyền thống nhất chủ trương, trong số đó 04 chính sách[[9]](#footnote-9) đã có trong dự thảo Luật trình Quốc hội tại Tờ trình số 179/TTr-CP. Cụ thể như sau:

***a) Về quy hoạch đường sắt***

Chính sách này được kế thừa từ Luật Đường sắt 2017 và đã được cấp có thẩm quyền thống nhất chủ trương và được luật hóa tại Điều 20 dự thảo Luật nhằm bảo đảm rút ngắn thời gian, trình tự thủ tục trong việc điều chỉnh các quy hoạch có liên quan[[10]](#footnote-10). Nội dung chính sách này quy định trường hợp việc lập, thẩm định, phê duyệt dự án có nội dung khác với quy hoạch có liên quan không phải thực hiện thủ tục điều chỉnh quy hoạch; sau khi dự án được phê duyệt, các quy hoạch có liên quan phải được kịp thời rà soát, điều chỉnh, cập nhật và công bố. Quy định này vừa đáp ứng được yêu cầu về tiến độ thực hiện dự án mà vẫn bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất trong hệ thống quy hoạch.

***b) Về huy động nguồn lực và bố trí vốn***

Nhóm chính sách này đã được cấp có thẩm quyền thống nhất chủ trương và được luật hóa tại 04 Điều (21, 22, 26, 27) trong dự thảo Luật nhằm huy động nguồn lực và bố trí vốn đầu tư xây dựng đường sắt, cụ thể: (1) Quy định giao Thủ tướng Chính phủ quyết định việc sử dụng đa dạng các nguồn vốn như phát hành trái phiếu Chính phủ, vốn hỗ trợ phát triển chính thức, vốn vay ưu đãi nước ngoài, nguồn tăng thu tiết kiệm chi… cho đầu tư phát triển các dự án đường sắt; (2) Quy định về việc phát triển khai thác quỹ đất và giá trị tăng thêm từ đất vùng phụ cận ga đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị để tạo thêm nguồn vốn đầu tư trở lại cho phát triển đường sắt; (3) Đơn giản hóa thủ tục khi sử dụng vốn vay ưu đãi nước ngoài, các thủ tục liên quan đến điều chỉnh quy hoạch; (4) Cho phép Ủy ban nhân dân cấp tỉnh được quyết định các chỉ tiêu kỹ thuật, chỉ tiêu sử dụng đất để tối ưu hóa hiệu quả sử dụng đất khu vực TOD.

***c) Về trình tự, thủ tục đầu tư dự án đường sắt***

Nhóm chính sách này đã được cấp có thẩm quyền thống nhất chủ trương và được luật hóa tại 08 Điều (28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 40) trong dự thảo Luật nhằm đơn giản trình tự, thủ tục đầu tư, giảm thời gian thực hiện dự án, cụ thể: (1) Cấp có thẩm quyền quyết định đầu tư được quyết định phân chia dự án thành các dự án thành phần, tiểu dự án trong quá trình lập dự án đầu tư xây dựng. Việc phân chia dự án thành phần, tiểu dự án không phải áp dụng theo quy định của pháp luật về xây dựng; (2) Các dự án đường sắt đô thị, dự án đường sắt đô thị theo mô hình TOD không phải thực hiện thủ tục lập, thẩm định, quyết định chủ trương đầu tư và các thủ tục khác có liên quan đến quyết định chủ trương đầu tư theo quy định của pháp luật có liên quan. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh được quyết định điều chỉnh dự án trong trường hợp 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 dự án so với nội dung tại quyết định đầu tư dự án và các trường hợp khác theo quy định của pháp luật về xây dựng; (3) Dự án được lập thiết kế FEED thay cho thiết kế cơ sở trong Báo cáo nghiên cứu khả thi; (4) Cho phép các công trình đường sắt không phải thi tuyển phương án kiến trúc theo quy định của pháp luật về kiến trúc; (5) Cho phép thực hiện một số hoạt động trước, đồng thời trong quá trình chuẩn bị đầu tư; (6) Cho phép chỉ định thầu đối với việc lựa chọn nhà thầu và nhà đầu tư đối với các dự án đầu tư xây dựng đường sắt, xây dựng tổ hợp công nghiệp và chuyển giao công nghệ đường sắt. Đối với trường hợp chỉ định thầu để thực hiện các gói thầu xây lắp, EPC, EC, EP, Chủ đầu tư được phép không phải áp dụng quy định về bảo đảm cạnh tranh trong đấu thầu đối với các nhà thầu tư vấn lập báo cáo nghiên cứu khả thi, thiết kế FEED, thiết kế kỹ thuật; (7) Chuyển mục đích sử dụng rừng sang mục đích khác và tạm sử dụng rừng.

***d) Về quản lý hợp đồng***

Chính sách này đã được cấp có thẩm quyền thống nhất chủ trương và được luật hóa tại Điều 36 dự thảo Luật nhằm giải quyết các vướng mắc phát sinh làm kéo dài thời gian, tăng chi phí thực hiện dự án[[11]](#footnote-11) đã được rà soát, tổng kết trong quá trình thực hiện hợp đồng dự án đường sắt thời gian qua. Nội dung cụ thể quy định dự án được sử dụng bộ mẫu điều kiện hợp đồng FIDIC vào việc lập hồ sơ mời thầu, hồ sơ yêu cầu, xác lập và thực hiện hợp đồng xây dựng theo các nguyên tắc sau: được áp dụng quyền chỉ dẫn và quyết định của nhà tư vấn theo nguyên tắc hợp đồng FIDIC; được áp dụng cơ chế xử lý khiếu nại, giải quyết tranh chấp theo nguyên tắc của hợp đồng FIDIC; được giao Giám sát trưởng quyết định một số nội dung thuộc trách nhiệm của chủ đầu tư để đẩy nhanh tiến độ thực hiện, đảm bảo chất lượng, hiệu quả sử dụng vốn.

***đ) Về quản lý chi phí đầu tư***

Chính sách này đã được cấp có thẩm quyền thống nhất chủ trương và được luật hóa tại Điều 35 dự thảo Luật nhằm giải quyết vướng mắc thực tiễn[[12]](#footnote-12) trong quá trình tính toán xác định chi phí đối với những công trình, hạng mục, thiết bị mà Việt Nam chưa có, cụ thể: được áp dụng hệ thống định mức, giá xây dựng công trình, suất vốn đầu tư, mức chi phí, dữ liệu về chi phí do các tổ chức trong nước, nước ngoài công bố hoặc của dự án tương tự trong nước, nước ngoài và được quy đổi về thời điểm tính toán; được phép xác định chi phí theo suất vốn đầu tư của dự án tương tự trên thế giới và được quy đổi về thời điểm tính toán; được sử dụng hệ thống định mức, đơn giá vận hành và bảo trì do các tổ chức trong nước, nước ngoài công bố hoặc của dự án đường sắt tương tự trong nước, nước ngoài và được quy đổi về thời điểm tính toán; các chi phí vận hành thử, đào tạo, tiếp nhận chuyển giao công nghệ được tính trong tổng mức đầu tư xây dựng công trình đường sắt; được tính toán các khoản mục chi phí như các dự án đường sắt có tính chất, điều kiện triển khai tương tự trên thế giới; dự án đầu tư xây dựng tổ hợp công nghiệp và chuyển giao công nghệ đường sắt được áp dụng quy định trên để lập và quản lý chi phí đầu tư xây dựng.

***e) Về công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư; bãi đổ thải và khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng***

Nhóm chính sách này đã được cấp có thẩm quyền thống nhất chủ trương và được luật hóa tại 03 Điều (37, 38, 39) trong dự thảo Luật nhằm tháo gỡ vướng mắc[[13]](#footnote-13) trong thực tiễn, đẩy nhanh tiến độ thực hiện dự án. Nội dung cụ thể: (1) Giao Tập đoàn Điện lực Việt Nam tổ chức thực hiện công tác di dời công trình điện có điện áp từ 110KV trở lên; dự án di dời công trình điện không phải quyết định chủ trương đầu tư; Ủy ban nhân dân cấp tỉnh được áp dụng chỉ định thầu đối với các gói thầu thực hiện công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư; đối với dự án đường sắt địa phương, dự án đường sắt địa phương theo mô hình TOD, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định việc tách công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư thành dự án thành phần, dự án thành phần độc lập; dự án bồi thường, hỗ trợ, tái định cư không phải quyết định chủ trương đầu tư; Ủy ban nhân dân cấp tỉnh chỉ đạo thực hiện công tác giải phóng mặt bằng tạm để bàn giao cho chủ đầu tư đối với dự án đường sắt sử dụng vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA), vốn vay ưu đãi nước ngoài trong trường hợp Nhà tài trợ yêu cầu chủ đầu tư có trách nhiệm giải phóng mặt bằng tạm phục vụ thi công; (2) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh cấp phép, điều chỉnh trữ lượng, kéo dài thời hạn, nâng công suất khai thác, bổ sung mỏ khoáng sản theo nhu cầu của dự án với trình tự, thủ tục đơn giản. Tổ chức, cá nhân khai thác khoáng sản phục vụ dự án được áp dụng nhiều thủ tục đơn giản; (3) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh được quyết định thu hồi đất, bồi thường, hỗ trợ tái định cư khu vực bãi đổ chất thải rắn và bàn giao mặt bằng cho nhà thầu để thực hiện; tổ chức xây dựng phương án sử dụng tầng đất mặt của đất chuyên trồng lúa nước thu hồi từ các dự án.

***g) Về phát triển khoa học, công nghệ và đào tạo phát triển nguồn nhân lực; phát triển công nghiệp và chuyển giao công nghệ***

Nhóm chính sách này đã được cấp có thẩm quyền thống nhất chủ trương và được luật hóa tại 03 Điều (43, 44, 45) trong dự thảo Luật nhằm thúc đẩy, khuyến khích phát triển, chuyển giao khoa học công nghệ, công nghiệp đường sắt. Nội dung cụ thể: (1) Đối với gói thầu được tổ chức đấu thầu quốc tế, tổng thầu, nhà thầu phải cam kết việc chuyển giao công nghệ, đào tạo nguồn nhân lực cho đối tác Việt Nam để làm chủ công tác quản lý, vận hành, bảo trì; (2) Các doanh nghiệp tham gia cung cấp dịch vụ, hàng hóa công nghiệp đường sắt theo Danh mục do Thủ tướng Chính phủ quyết định được bảo đảm đầu ra theo cơ chế đặt hàng khi đáp ứng các tiêu chí theo quy định của Chính phủ. Chủ đầu tư, nhà thầu phải ưu tiên sử dụng hàng hóa, dịch vụ mà trong nước có thể sản xuất, cung cấp; (3) Tổ chức, cá nhân tham gia các hoạt động khoa học, công nghệ, đào tạo phát triển nguồn nhân lực được hưởng các chính sách ưu đãi.

***h) Về bảo đảm phòng, chống tham nhũng, lãng phí, tiêu cực***

Chính sách này đã được cấp có thẩm quyền thống nhất chủ trương và được luật hóa tại Điều 41 dự thảo Luật nhằm tăng cường kiểm tra, giám sát, công khai, minh bạch, phòng, chống tham nhũng, lãng phí, tiêu cực đối với việc đầu tư các dự án đường sắt. Nội dung cụ thể: đối với việc lựa chọn nhà đầu tư, nhà thầu các gói thầu EPC, EC, EP, gói thầu tư vấn sử dụng nhà thầu nước ngoài, Bộ Quốc phòng, Bộ Công an, Bộ Xây dựng, Bộ Tài chính, Thanh tra Chính phủ, Kiểm toán nhà nước cử đại diện tham gia tổ thẩm định hồ sơ mời thầu, hồ sơ yêu cầu, kết quả lựa chọn nhà thầu. Thành viên tổ thẩm định là đại diện Bộ Quốc phòng, Bộ Công an, Bộ Xây dựng, Bộ Tài chính, Thanh tra Chính phủ, Kiểm toán nhà nước không phải áp dụng về điều kiện, năng lực, kinh nghiệm theo quy định của pháp luật về đấu thầu; Kiểm toán nhà nước có trách nhiệm kiểm toán hồ sơ tổng mức đầu tư đã được hoàn thiện để làm cơ sở phê duyệt và gửi kết quả kiểm toán cho cấp quyết định đầu tư.

***i) Về đầu tư dự án đường sắt bằng nguồn vốn ngoài nhà nước***

Chính sách này đã được cấp có thẩm quyền thống nhất chủ trương và được luật hóa tại Điều 24 dự thảo Luật nhằm thể chế hóa Nghị quyết số 68-NQ/TW ngày 04/5/2025 của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế tư nhân. Nội dung cụ thể: khuyến khích tổ chức, cá nhân tham gia đầu tư dự án đường sắt bằng nguồn vốn ngoài nhà nước theo quy định của pháp luật về đầu tư; các dự án đầu tư này được nhà nước đảm bảo toàn bộ kinh phí bồi thường, hỗ trợ, tái định cư; nhà đầu tư không được chuyển nhượng dự án, vốn, tài sản hình thành sau đầu tư cho nhà đầu tư nước ngoài để đảm bảo yêu cầu quốc phòng, an ninh; nhà đầu tư chuyển giao không bồi hoàn toàn bộ tài sản hình thành từ dự án cho Nhà nước sau khi hết thời gian hoạt động của dự án.

**3. Chương về quản lý, khai thác đường sắt (35 Điều)**

Nội dung Chương này quy định về quản lý, khai thác đường sắt và được bố cục trên cơ sở dự thảo Luật đã trình Quốc hội tại Tờ trình số 179/TTr-CP gồm các quy định về kết cấu hạ tầng đường sắt; phương tiện giao thông đường sắt; nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu; kinh doanh vận tải đường sắt; bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt.

Ngoài ra, nhằm tiếp tục rà soát, thể chế hóa Nghị quyết số 66-NQ/TW ngày 30/4/2025 của Bộ Chính trị về đổi mới công tác xây dựng và thi hành pháp luật đáp ứng yêu cầu phát triển đất nước trong kỷ nguyên mới[[14]](#footnote-14), Chính phủ đề xuất tiếp tục phân quyền từ Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ cho Bộ trưởng Bộ Xây dựng đối với 03 nhiệm vụ[[15]](#footnote-15).

**4. Chương tổ chức thực hiện (04 Điều)**

Nội dung Chương này quy định về hiệu lực và điều khoản thi hành, trong đó để bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất của hệ thống văn bản quy phạm pháp luật, dự thảo Luật đã bổ sung các quy định để sửa đổi, bổ sung một số luật có liên quan như Luật Xây dựng, Luật Giá, Luật Phí, lệ phí, Luật Đầu tư, Luật Đầu tư công, Luật Quản lý, sử dụng tài sản công, Luật Đất đai.

Bên cạnh đó, nhằm thể chế hóa Nghị quyết số 66-NQ/TW ngày 30/4/2025 của Bộ Chính trị về *“triệt để cắt giảm, đơn giản hóa điều kiện đầu tư, kinh doanh, hành nghề, thủ tục hành chính bất hợp lý”,* Chính phủ đề xuất sửa đổi, bổ sung ngay trong dự thảo Luật một số quy định của Luật Xây dựng về miễn giấy phép xây dựng và các nội dung về năng lực hoạt động xây dựng liên quan đến các hoạt động xây dựng, trong đó có các dự án đường sắt.

**III. ĐỀ XUẤT, KIẾN NGHỊ**

Chính phủ đề nghị Quốc hội, Ủy ban Thường vụ Quốc hội:

1. Cho phép điều chỉnh đưa ra khỏi Chương trình lập pháp năm 2025 của Quốc hội đối với Nghị quyết thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt để đầu tư phát triển hệ thống đường sắt và điều chỉnh thời gian xem xét, thông qua dự án Luật Đường sắt (sửa đổi) trong Chương trình lập pháp năm 2025 để Quốc hội xem xét, thông qua tại Kỳ họp thứ 9 theo quy trình tại 01 kỳ họp.

2. Thống nhất nội dung dự án Luật Đường sắt (sửa đổi) sau khi đã bổ sung các cơ chế, chính sách để đầu tư phát triển hệ thống đường sắt theo kết luận của cấp có thẩm quyền.

3. Để bảo đảm tiến độ theo chỉ đạo của cấp có thẩm quyền (thảo luận và xem xét, thông qua dự án Luật tại Đợt 2 của Kỳ họp thứ 9), đồng thời tạo cơ chế chủ động, linh hoạt trong xây dựng, hoàn thiện dự thảo Luật, giao Chính phủ chủ trì và phối hợp với Cơ quan chủ trì thẩm tra, các cơ quan liên quan nghiên cứu giải trình, tiếp thu, chỉnh lý dự thảo Luật trên cơ sở ý kiến của các vị đại biểu Quốc hội, các cơ quan của Quốc hội, Ủy ban Thường vụ Quốc hội; báo cáo Quốc hội về việc giải trình, tiếp thu, chỉnh lý dự thảo Luật.

Trên đây là Tờ trình bổ sung về dự án Luật Đường sắt (sửa đổi), Chính phủ kính trình Quốc hội, Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét, cho ý kiến./.

*Xin gửi kèm theo Tờ trình bổ sung dự án Luật Đường sắt (sửa đổi) gồm các tài liệu sau:*

*(1) Dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi);*

*(2) Bản đánh giá tác động chính sách đối với các cơ chế, chính sách bổ sung vào dự thảo Luật;*

*(3) Bản tiếp thu, giải trình ý kiến thẩm tra của Ủy ban Khoa học, Công nghệ và Môi trường của Quốc hội.*

|  |  |
| --- | --- |
| ***Nơi nhận:***- Như trên;- Thủ tướng Chính phủ;- Các Phó Thủ tướng Chính phủ;- Uỷ ban KHCN&MT của Quốc hội;- Văn phòng Quốc hội;- Các bộ, cơ quan ngang bộ, cơ quan thuộc Chính phủ;- Bộ Xây dựng;- VPCP: BTCN, các PCN;Trợ lý TTg, TGĐ Cổng TTĐT;Các Vụ: TH, KTTH, PL, KGVX, NN, NC;- Lưu: VT, CN (02). | **TM. CHÍNH PHỦ****TUQ. THỦ TƯỚNG****BỘ TRƯỞNG BỘ XÂY DỰNG****Trần Hồng Minh** |

1. Các cơ chế, chính sách này cơ bản được tổng hợp trên cơ sở kế thừa các cơ chế, chính sách tại 03 Nghị quyết về chủ trương đầu tư dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam, dự án đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng và Nghị quyết 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 đã được Quốc hội thông qua. [↑](#footnote-ref-1)
2. Khoản 8, khoản 9 Điều 5. [↑](#footnote-ref-2)
3. Phát triển đô thị theo mô hình TOD; lập thiết kế kỹ thuật tổng thể (FEED) thay thế cho thiết kế cơ sở trong Báo cáo nghiên cứu khả thi; phát triển khoa học, công nghệ và đào tạo nguồn nhân lực; phát triển công nghiệp và chuyển giao công nghệ. [↑](#footnote-ref-3)
4. Chương I: Quy định chung; Chương II: Đầu tư xây dựng đường sắt; Chương III: Quản lý, khai thác đường sắt; Chương IV: Tổ chức thực hiện. [↑](#footnote-ref-4)
5. Tại Điều 5 và các Điều tại Chương II. [↑](#footnote-ref-5)
6. Sau khi bổ sung các cơ chế, chính sách theo kết luận của Bộ Chính trị. [↑](#footnote-ref-6)
7. Điểm c khoản 7 Điều 5. [↑](#footnote-ref-7)
8. Khoản 8, khoản 9 Điều 5. [↑](#footnote-ref-8)
9. Phát triển đô thị theo mô hình TOD; lập thiết kế kỹ thuật tổng thể (FEED) thay thế cho thiết kế cơ sở trong Báo cáo nghiên cứu khả thi; phát triển khoa học, công nghệ và đào tạo nguồn nhân lực; phát triển công nghiệp và chuyển giao công nghệ. [↑](#footnote-ref-9)
10. Một trong những nguyên tắc cơ bản của Luật Quy hoạch là đảm bảo tính thứ bậc trong hệ thống quy hoạch, do đó việc lập, thẩm định, phê duyệt dự án có nội dung khác với quy hoạch có liên quan thì phải thực hiện thủ tục điều chỉnh quy hoạch trước khi phê duyệt dự án, việc này dẫn đến kéo dài thời gian phê duyệt trong khi yêu cầu về tiến độ của các dự án đường sắt rất gấp. [↑](#footnote-ref-10)
11. Thực tiễn triển khai các dự án đường sắt, đặc biệt dự án có sự tham gia của nhà thầu nước ngoài cho thấy hợp đồng là một trong những khâu yếu, vướng mắc chính dẫn đến kéo dài thời gian thực hiện và phát sinh chi phí, trong đó có chi phí dừng chờ khi xảy ra tranh chấp mà không được giải quyết kịp thời. Pháp luật về xây dựng hiện nay khuyến khích áp dụng mẫu hợp đồng FIDIC cho các gói thầu có sự tham gia của nhà thầu nước ngoài, tuy nhiên, quyền hướng dẫn thay đổi (Điều kiện chung 13.1 - YB) và quyền quyết định của Giám sát trưởng (Engineer) (Điều kiện chung 3.7 - YB) và cơ chế xử lý khiếu nại, giải quyết tranh chấp (Điều kiện chung 20 - YB) tại mẫu hợp đồng FIDIC chưa phù hợp với quy định của pháp luật về xây dựng (các Điều: 70, 86, 122, khoản 1 Điều 143 và khoản 8 Điều 146 Luật Xây dựng). Do đó, nhiều dự án đã không thể áp dụng được nguyên tắc xử lý các sửa đổi, bổ sung hợp đồng và tranh chấp hợp đồng theo quy định của hợp đồng FIDIC là các cơ chế hiệu quả nhằm đưa ra quyết định kịp thời, ràng buộc các bên thực hiện để đảm bảo tiến độ thực hiện dự án. Nhiều dự án khi không áp dụng được các cơ chế trên đã rơi vào tình trạng khiếu nại kéo dài ảnh hưởng nghiêm trọng đến tiến độ dự án và phát sinh hệ luỵ chi phí đền bù cho nhà thầu. [↑](#footnote-ref-11)
12. Các dự án đường sắt có kỹ thuật phức tạp, công nghệ hiện đại, chưa có hệ thống đơn giá, định mức, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật hoặc có nhưng chưa đầy đủ, phù hợp. Bên cạnh đó, quá trình triển khai các dự án đường sắt thời gian vừa qua gặp nhiều vướng mắc về đơn giá, định mức gây khó khăn cho công tác lập, thẩm định, phê duyệt tổng mức đầu tư, dự toán các gói thầu. [↑](#footnote-ref-12)
13. Quá trình triển khai dự án trong thời gian qua cho thấy việc thực hiện chậm công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư là một trong các nguyên nhân ảnh hưởng đến tiến độ triển khai, hoàn thành dự án, thậm chí còn có thể làm tăng tổng mức đầu tư. Vì vậy, việc đẩy nhanh tiến độ thực hiện công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư sẽ góp phần giảm thời gian chuẩn bị, sớm triển khai và đưa dự án vào khai thác để phát huy hiệu quả. Bên cạnh đó, các dự án đường sắt chủ yếu sử dụng mỏ vật liệu thông thường nằm ngoài phạm vi đất dành cho dự án trong khi các mỏ thương mại đang khai thác cơ bản chỉ phục vụ nhu cầu vật liệu cho các dự án của địa phương, 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 triển khai thực hiện các dự án có quy mô lớn, dự án quan trọng quốc gia thời gian qua, hầu hết đều gặp vướng mắc trong việc giải phóng mặt bằng các bãi đổ thải chất rắn xây dựng dẫn đến kéo dài tiến độ, thậm chí phải dừng thi công, phát sinh chi phí. [↑](#footnote-ref-13)
14. *“Xây dựng và hoàn thiện pháp luật về kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa theo hướng xây dựng môi trường pháp lý thuận lợi, thông thoáng, minh bạch, an toàn, chi phí tuân thủ thấp; triệt để cắt giảm, đơn giản hóa điều kiện đầu tư, kinh doanh, hành nghề, thủ tục hành chính bất hợp lý; thúc đẩy khởi nghiệp sáng tạo, cải thiện môi trường đầu tư, kinh doanh ổn định”.* [↑](#footnote-ref-14)
15. (1) Quyết định việc kết nối ray giữa đường sắt quốc gia với đường sắt nước ngoài; (2) Phê duyệt quy hoạch mạng lưới đường sắt; (3) Thực hiện chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của đại diện chủ sở hữu, thống nhất quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia. [↑](#footnote-ref-15)