**BẢN ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CHÍNH SÁCH ĐỐI VỚI CÁC CƠ CHẾ, CHÍNH SÁCH ĐƯỢC BỔ SUNG TẠI DỰ THẢO**

**LUẬT ĐƯỜNG SẮT (SỬA ĐỔI)**

*(Kèm theo Tờ trình số /TTr-CP ngày /6/2025 của Chính phủ)*

**1. Về quy hoạch đường sắt (Điều 20 dự thảo Luật):** chính sách này được kế thừa từ Luật Đường sắt 2017, đã được Bộ Chính trị thông qua và được luật hóa tại Điều 20 dự thảo Luật.

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. Vì vậy, việc quy định như dự thảo 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.

Bên cạnh đó, trong quá trình triển khai xây dựng khu tái định cư phục vụ giải phóng mặt bằng cho dự án đường sắt, một số địa phương (Hải Phòng, Thanh Hóa…) đã gặp phải vướng mắc do chưa có quy hoạch các khu tái định cư dẫn đến kéo dài thời gian thực hiện trình tự thủ tục phê duyệt dự án xây dựng khu tái định cư. Vì vậy, để thúc đẩy tiến độ công tác giải phóng mặt bằng cho dự án đường sắt, đề xuất quy định theo hướng trường hợp việc lập, thẩm định, phê duyệt dự án tái định cư phục vụ giải phóng mặt bằng cho dự án đường sắt có điều chỉnh cục bộ so với quy hoạch có liên quan thì dự án được phê duyệt mà không phải thực hiện thủ tục điều chỉnh quy hoạch; sau khi dự án tái định cư phục vụ giải phóng mặt bằng cho dự án đường sắt được phê duyệt, các quy hoạch có liên quan phải được kịp thời rà soát, điều chỉnh, cập nhật và công bố.

a) 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 điểm a khoản 1 Điều 57 Luật Xây dựng, khoản 1 Điều 17 Luật Đầu tư công và Điều 8, Điều 46 Luật Quy hoạch đô thị và nông thôn. Tuy nhiên, việc quy định như dự thảo là có cơ sở và cần thiết để đẩy nhanh tiến độ các dự án đường sắt, đồng thời cụ thể hoá chủ trương của Bộ Chính trị tại Kết luận số 49: *“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”*.

- 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.

b) Tác động về kinh tế - xã hội

- Tác động tích cực:

+ Đối với Nhà nước: tạo sự chuyển biến mang tính đột phá cho phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt.

+ Đối với người dân: người dân sớm được hưởng các dịch vụ vận tải chất lượng cao, thuận tiện, hiện đại, an toàn.

+ Đối với doanh nghiệp: tạo hành lang pháp lý thuận lợi cho doanh nghiệp quá trình triển khai dự án khi tham gia đầu tư.

- Tác động tiêu cực:

+ Đối với Nhà nước: chính sách này có thể gây ảnh hưởng với công tác quản lý nhà nước về quy hoạch liên quan đến khu vực thực hiện dự án. Các bộ, ngành căn cứ chức năng, nhiệm vụ cần chủ động tham mưu cấp có thẩm quyền xem xét, ban hành các cơ chế quản lý, giám sát quá trình triển khai thực hiện để không dẫn đến tiêu cực, trục lợi chính sách, lợi ích nhóm.

+ Đối với người dân: việc chuyển đổi mục đích sử dụng đất khu vực xung quanh khu vực thực hiện dự án có thể dẫn đến việc người dân phải di dời khỏi nơi ở cũ, gây xáo trộn đời sống.

+ Đối với doanh nghiệp: không có tác động.

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

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

**2.** **Về huy động và bố trí nguồn vốn đầu tư đường sắt quốc gia (Điều 21 dự thảo Luật):** chính sách này đã được Bộ Chính trị thông qua và được luật hóa tại Điều 21 dự thảo Luật.

a) Tác động đối với hệ thống pháp luật:

- Tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật: chính sách này khác quy định tại khoản 1 Điều 17, khoản 3 Điều 24, điểm h khoản 2 Điều 34, khoản 1 Điều 36, khoản 3 Điều 63, Điều 95 Luật Đầu tư công và khoản 2 Điều 59 Luật Ngân sách nhà nước. Tuy nhiên, việc quy định như dự thảo là có cơ sở và cần thiết để đẩy nhanh tiến độ các dự án đường sắt, đồng thời 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”*.

+ 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.

b) Tác động về kinh tế - xã hội:

- Tác động tích cực:

+ Đối với Nhà nước: không tác động đến kinh tế và chỉ tiêu an toàn nợ công quốc gia; là cơ sở huy động các nguồn lực để tập trung đầu tư hoàn thành dự án.

+ 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).

+ Đối với doanh nghiệp: tạo điều kiện cho doanh nghiệp được tiếp cận thực hiện dự án với quy mô lớn và công nghệ tiên tiến hiện đại.

- Tác động tiêu cực: có thể ảnh hưởng đến khả năng cân đối vốn cho toàn thời gian thực hiện dự án.

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

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

**3. Về huy động và bố trí nguồn vốn đầu tư đường sắt địa phương (Điều 22 dự thảo Luật):** chính sách này đã được Bộ Chính trị thông qua và được luật hóa tại Điều 22 dự thảo Luật.

a) 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 tại Điều 10, Điều 57, khoản 2 Điều 59 Luật Ngân sách nhà nước và Điều 55, khoản 3 Điều 63, Điều 93 Luật Đầu tư công. Tuy nhiên, quy định 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”.*

- 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.

b) Tác động về kinh tế - xã hội:

- Tác động tích cực:

+ Đối với Nhà nước: không tác động đến kinh tế và chỉ tiêu an toàn nợ công quốc gia; thúc đẩy tăng trưởng nên kinh tế của các thành phố nói riêng và cả nước nói chung.

+ 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).

+ 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 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:

+ 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; có rủi ro về mất cân đối ngân sách và gây áp lực tài chính đối với ngân sách địa phương.

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

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

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

**4. Về** **đầu tư dự án đường sắt bằng nguồn vốn ngoài nhà nước (Điều 24 dự thảo Luật):** chính sách này đã được Bộ Chính trị thông qua và được luật hóa tại Điều 24 dự thảo Luật.

a) Tác động đối với hệ thống pháp luật:

- Tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật: chính sách này khác quy định tại khoản 3 Điều 6 Luật Đường sắt 2017, khoản 4 Điều 29, Điều 44 Luật Đầu tư và khoản 1, khoản 2 Điều 69 Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư.

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

b) Tác động về kinh tế - xã hội:

- Tác động tích cực: nhà đầu tư là tổ chức, cá nhân sử dụng vốn ngoài ngân sách có được cơ chế, chính sách rõ ràng để cùng tham gia thực hiện các dự án án đường sắt tốc độ cao, đường sắt đô thị, đường sắt quốc gia. Việc khuyến khích sự tham gia của khu vực kinh tế tư nhân được thể hiện rõ ràng thông qua việc ưu tiên áp dụng hình thức rút gọn lựa chọn nhà đầu tư (chỉ định nhà đầu tư cùng với quyết định chủ trương đầu tư hoặc quyết định phê duyệt dự án theo quy định pháp luật đầu tư và pháp luật đầu tư theo hình thức đối tác công tư tương ứng). Các quy định này 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.

+ Đối với Nhà nước: thể hiện chính sách bình đẳng đối với các khu vực kinh tế bao gồm kinh tế tư nhân.

+ Đối với người dân: sớm được hưởng các dịch vụ vận tải chất lượng cao, thuận tiện, hiện đại, an toàn.

+ Đối với doanh nghiệp:

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

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

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

**5. Phát triển đô thị theo mô hình TOD đối với đường sắt quốc gia (Điều 26 dự thảo Luật):** chính sách này đã được Bộ Chính trị thông qua và được luật hóa tại Điều 26 dự thảo Luật.

a) 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 39 Luật Xây dựng, Quy chuẩn quốc gia về quy hoạch xây dựng (QCVN 01:2021/BXD) và Điều 37 Luật Ngân sách nhà nước. Tuy nhiên, quy định này là cần thiết để đẩy nhanh tiến độ dự án, đồng thời cụ thể hoá chủ trương của Bộ Chính trị tại Kết luận số 49: *“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”*.

+ 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.

b) Tác động về kinh tế - xã hội:

- Tác động tích cực:

+ Đối với Nhà nước: tạo sự chuyển biến mang tính đột phá cho phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt. Tạo chính sách để các địa phương khai thác hiệu quả nguồn lực từ quỹ đất thông qua áp dụng mô hình TOD để huy động nguồn vốn đầu tư, phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt; nâng cao hiệu quả sử dụng đất quanh nhà ga để phát triển đô thị (trung tâm thương mại, văn phòng, nhà ở,...) theo hướng kết hợp đa dạng các hình thức sử dụng đất, tạo động lực phát triển kinh tế. Giải pháp này sẽ phát triển các đô thị dọc các 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. Tạo ra nhiều việc làm hơn cho xã hội khi có nhiều dự án được đầu tư xây dựng. Phát huy tối đa thế mạnh của địa phương trong công tác đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông.

+ Đối với người dân: khi xây dựng các đô thị khu vực xung quanh ga đường sắt, 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; được hưởng các dịch vụ vận tải chất lượng cao, thuận tiện, hiện đại, an toàn. Người dân được hưởng lợi các tiện ích tại các khu vực TOD.

+ Đối với doanh nghiệp: tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp, nhà đầu tư tham gia phát triển các khu vực TOD; tạo hành lang pháp lý thuận lợi cho doanh nghiệp quá trình triển khai dự án khi tham gia đầu tư.

- Tác động tiêu cực:

+ Đối với Nhà nước: chính sách này có thể gây ảnh hưởng với công tác quản lý nhà nước về quy hoạch đô thị tại khu vực vùng phụ cận ga đường sắt tốc độ cao. Các bộ, ngành, căn cứ chức năng nhiệm vụ cần chủ động tham mưu cấp có thẩm quyền xem xét, ban hành các cơ chế quản lý, giám sát quá trình triển khai thực hiện để không dẫn đến tiêu cực, trục lợi chính sách, lợi ích nhóm.

+ 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.

+ Đối với doanh nghiệp: không có tác động.

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

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

**6. Phát triển đô thị theo mô hình TOD đối với đường sắt địa phương (Điều 27 dự thảo Luật):** chính sách này đã được Bộ Chính trị thông qua và được luật hóa tại Điều 27 dự thảo Luật.

a) 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 39 Luật Xây dựng, Quy chuẩn quốc gia về quy hoạch xây dựng (QCVN 01:2021/BXD). Nội dung này được kế thừa từ Luật Thủ đô. Ngoài ra, việc quy định tại điểm c khoản 1 Điều này nhằm tạo cơ sở pháp lý cho các thành phố trực thuộc Trung ương chưa được cấp có thẩm quyền phê duyệt quy hoạch chung đô thị có cơ sở thực hiện việc lập, thẩm định, phê duyệt, phê duyệt điều chỉnh phương án tuyến công trình, vị trí công trình theo tuyến và quy hoạch khu vực TOD, bảo đảm tiến độ của 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.

b) Tác động về kinh tế - xã hội:

- Tác động tích cực:

+ Tối ưu hóa giá trị sử dụng đất trong khu vực TOD: việc cho phép điều chỉnh chỉ tiêu sử dụng đất và chức năng sử dụng đất giúp tăng khả năng khai thác quỹ đất, tối ưu hóa giá trị kinh tế từ các khu vực có tiềm năng phát triển xung quanh các tuyến đường sắt đô thị. Chính sách này có thể thúc đẩy sự gia tăng giá trị bất động sản tại các khu vực TOD, mang lại nguồn thu lớn từ việc đấu giá, cho thuê hoặc nhượng quyền khai thác đất.

+ Thúc đẩy đầu tư tư nhân: chính sách này tạo môi trường pháp lý linh hoạt, thu hút đầu tư từ khu vực tư nhân vào các dự án liên quan đến phát triển đô thị, thương mại, và dịch vụ trong khu vực TOD.

+ Cải thiện chất lượng cuộc sống: sự phát triển đồng bộ giữa đường sắt đô thị và đô thị TOD sẽ cải thiện khả năng tiếp cận giao thông công cộng, giảm áp lực giao thông, và nâng cao chất lượng sống của cư dân. Hạ tầng kỹ thuật và xã hội được đảm bảo giúp tăng cường khả năng cung cấp dịch vụ y tế, giáo dục, và các tiện ích công cộng trong khu vực.

+ Hỗ trợ quá trình đô thị hóa: quy hoạch linh hoạt và tận dụng quỹ đất hiệu quả sẽ tạo điều kiện phát triển các khu đô thị hiện đại, xanh và bền vững; tăng cường sự kết nối giữa các khu vực trong thành phố, tạo động lực phát triển kinh tế địa phương.

+ Đối với việc cho phép áp dụng cơ chế chuyển nhượng chỉ tiêu sử dụng đất quy hoạch 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 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. 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 tiêu cực:

+ Nguy cơ lạm dụng chính sách: việc cho phép điều chỉnh quy hoạch linh hoạt có thể dẫn đến tình trạng lạm dụng quyền lực để phục vụ lợi ích nhóm, gây thất thoát ngân sách nhà nước; nếu không có sự kiểm soát chặt chẽ, giá trị đất tăng thêm có thể bị tư nhân hóa thay vì đóng góp trở lại cho các dự án hạ tầng công cộng.

+ Ảnh hưởng đến đầu tư dài hạn: việc điều chỉnh quy hoạch linh hoạt có thể tạo ra sự thiếu ổn định trong quy hoạch tổng thể, làm giảm niềm tin của các nhà đầu tư dài hạn.

+ Tác động đến cư dân trong khu vực quy hoạch: chính sách thu hồi đất và điều chỉnh quy hoạch có thể dẫn đến việc di dời người dân trong khu vực, gây mất ổn định xã hội nếu không có kế hoạch tái định cư hợp lý; các vấn đề như chênh lệch lợi ích và khiếu kiện có thể gia tăng nếu việc bồi thường không công bằng.

+ Rủi ro về chất lượng hạ tầng: việc điều chỉnh các chỉ tiêu kinh tế - kỹ thuật khác với quy chuẩn quốc gia có thể dẫn đến các vấn đề về chất lượng hạ tầng, đặc biệt trong trường hợp thiếu sự giám sát và thẩm định chặt chẽ.

+ Việc chuyển nhượng chỉ tiêu sử dụng đất quy hoạch nếu không có sự quản lý chặt chẽ, có thể dẫn đến: (i) mất cân đối giữa các khu vực trong TOD, gây áp lực quá tải lên hệ thống hạ tầng kỹ thuật và xã hội; tình trạng lạm dụng chính sách để tăng mật độ xây dựng hoặc giảm tiêu chuẩn kỹ thuật có thể làm giảm giá trị lâu dài của khu vực; (ii) nguy cơ lợi ích nhóm, làm thất thoát tài sản công nếu không có cơ chế minh bạch và công bằng trong việc xác định giá trị chuyển nhượng; (iii) việc tăng chỉ tiêu quy hoạch một cách thiếu kiểm soát có thể dẫn đến gia tăng mật độ dân cư, gây áp lực lên hạ tầng giao thông, dịch vụ công cộng và môi trường sống; (iv) tranh chấp giữa các chủ đầu tư hoặc cư dân nếu việc phân bổ chỉ tiêu quy hoạch không công bằng hoặc không được công khai minh bạch.

c) 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

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

**7. Về** **phân chia dự án đường sắt thành các dự án thành phần, tiểu dự án (Điều 28 dự thảo Luật):** chính sách này đã được Bộ Chính trị thông qua và được luật hóa tại Điều 28 dự thảo Luật.

a) 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 điểm m khoản 2 Điều 34 Luật Đầu tư công và khoản 2 Điều 50 Luật Xây dựng. Tuy nhiên, quy định 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”*.

- 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.

b) Tác động về kinh tế - xã hội:

- Tác động tích cực:

+ 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.

+ 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.

+ Đối với doanh nghiệp: tạo thuận lợi cho các doanh nghiệp, nhà đầu tư tham gia dự án.

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

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

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

**8. Trình tự, thủ tục đầu tư dự án đường sắt địa phương, dự án đường sắt địa phương theo mô hình TOD (Điều 29 dự thảo Luật):** chính sách này đã được Bộ Chính trị thông qua và được luật hóa tại Điều 29 dự thảo Luật.

a) Tác động đối với hệ thống pháp luật:

- Tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật: chính sách này khác quy định tại khoản 2 Điều 17, điểm c khoản 2 Điều 46 Luật Đầu tư công và điểm c khoản 2 Điều 58 Luật Xây dựng. Tuy nhiên, quy định 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”.*

- 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.

b)Tác động về kinh tế- xã hội:

- Tác động tích cực:

+ 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 đến 05 năm*) cho công tác lập, thẩm định, quyết định chủ trương đầu tư dự án; 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; 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.

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

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

c) 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.

d) Tác động thể 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.

**9. Về** **thiết kế kỹ thuật tổng thể (FEED) (Điều 30 dự thảo Luật):** chính sách này đã được Bộ Chính trị thông qua và được luật hóa tại Điều 30 dự thảo Luật.

a) Tác động đối với hệ thống pháp luật:

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

+ Chính sách khác với quy định tại Điều 78, Điều 82 Luật Xây dựng. Tuy nhiên, quy định 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”*.

+ Đối với chính sách về tham vấn các nhà thầu, tổ chức nước ngoài: chính sách tham vấn trước nhằm khảo sát thị trường và thu thập thông tin cụ thể về công nghệ để xây dựng thiết kế và tổng mức đầu tư dự án, là bước nền tảng cho việc lập hồ sơ mời thầu. Tuy nhiên, chính sách này tiềm ẩn nguy cơ xung đột với các quy định của Luật Đấu thầu, cụ thể: (i) Khoản 6 Điều 16 Luật Đấu thầu quy định các hành vi bị cấm, bao gồm: “Nêu điều kiện trong hồ sơ mời thầu nhằm hạn chế sự tham gia của nhà thầu hoặc tạo lợi thế cho một số nhà thầu, gây ra sự cạnh tranh không bình đẳng” (điểm k). Thông tin công nghệ thu thập từ một đối tác cụ thể trong giai đoạn sớm có thể vô tình định hướng hồ sơ mời thầu theo đặc điểm công nghệ, nhãn hiệu hoặc xuất xứ riêng biệt, hoặc tạo lợi thế không công bằng cho nhà thầu đã tham gia từ trước, vi phạm nguyên tắc cạnh tranh và minh bạch; (ii) Khoản 7 Điều 16 Luật Đấu thầu quy định về hành vi tiết lộ thông tin bị cấm, bao gồm nội dung hồ sơ mời thầu trước thời điểm phát hành và các tài liệu, thông tin liên quan đến quá trình lựa chọn nhà thầu trước khi được công khai hợp pháp. Cơ chế tham vấn trước yêu cầu trao đổi thông tin hai chiều giữa chủ đầu tư và các doanh nghiệp, diễn ra ở giai đoạn rất sớm, trước khi thông tin dự án được phép công khai theo quy định pháp luật về đấu thầu, dẫn đến nguy cơ vi phạm quy định cấm tiết lộ thông tin.

- 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.

b) Tác động về kinh tế - xã hội:

- Tác động tích cực:

+ Đối với Nhà nước: rút ngắn thủ tục đầu tư, sớm đưa dự án vào khai thác, hỗ trợ phát triển kinh tế - xã hội.

Việc quy định cho phép tham vấn các nhà thầu, tổ chức trong nước và nước ngoài giúp: (i) tối ưu hóa hiệu quả đầu tư công thông qua việc Nhà nước được hưởng lợi từ việc các dự án sử dụng thiết kế tối ưu, công nghệ tiên tiến, dẫn đến hiệu quả sử dụng vốn cao hơn, giảm lãng phí trong đầu tư công; tránh tình trạng điều chỉnh dự án do thiết kế thiếu thực tế hoặc lạc hậu; (ii) khuyến khích đổi mới sáng tạo và tiếp cận công nghệ toàn cầu, góp phần thúc đẩy chuyển giao công nghệ hiện đại vào các dự án trọng điểm quốc gia, nâng cao năng lực nội địa hóa thông qua việc học hỏi từ các nhà cung cấp quốc tế; (iii) tăng tính minh bạch và hiệu quả quản lý: việc tham vấn trước sớm giúp cơ quan quản lý kiểm soát tốt hơn phạm vi công nghệ, chi phí đầu tư và hướng đi tổng thể của dự án, tránh các giải pháp bất cập phát sinh sau này; (iv) tăng khả năng hợp tác công - tư, tạo môi trường mở để doanh nghiệp tư nhân và quốc tế tham gia vào quá trình chuẩn bị dự án công, hỗ trợ huy động vốn xã hội hóa và tri thức từ khu vực tư; (v) giúp chủ đầu tư lựa chọn giải pháp phù hợp nhất về công nghệ, chi phí và khả năng vận hành; (vi) có thể xây dựng thiết kế sát thực tiễn, tránh “thiết kế mơ hồ” gây đội vốn hoặc chậm tiến độ sau này; (vii) tối ưu hóa chi phí đầu tư nhờ hiểu rõ các phương án công nghệ và thiết bị từ nhiều nguồn, chủ đầu tư có thể so sánh - lựa chọn phương án có chi phí đầu tư và vận hành hợp lý nhất.

+ Đối với người dân: 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 nói riêng. Người dân sớm được hưởng các dịch vụ vận tải chất lượng cao, thuận tiện, hiện đại, an toàn; được hưởng dịch vụ vận tải đường sắt hiện đại, thuận tiện khi sử dụng phương tiện giao thông đường sắt phục vụ nhu cầu đi lại; tạo môi trường không gian thân thiện, văn hóa xã hội và dân trí được nâng cao.

+ Đối với doanh nghiệp: tạo cơ hội cho doanh nghiệp công nghệ trong và ngoài nước tham gia từ giai đoạn chuẩn bị dự án, khuyến khích hợp tác đổi mới sáng tạo, chuyển giao công nghệ.

- Tác động tiêu cực:

+ Đối với Nhà nước: mất kiểm soát tính minh bạch và khách quan nếu không có quy trình giám sát và công khai thông tin, hoạt động tham vấn trước có thể bị lạm dụng để “định hướng” công nghệ, thiết bị, hoặc nhà cung cấp trong giai đoạn đấu thầu; gây nghi ngờ về tính minh bạch và công bằng trong các dự án sử dụng vốn nhà nước, đặc biệt là đầu tư công hoặc ODA.

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

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

d) Tác động của thủ tục hành chính: không phát sinh về thủ tục hành chính.

**10. Thi tuyển phương án kiến trúc (Điều 31 dự thảo Luật):** chính sách này đã được Bộ Chính trị thông qua và được luật hóa tại Điều 31 dự thảo Luật.

- 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. Tuy nhiên, quy định này là cần thiết để đẩy nhanh tiến độ dự án, hạn chế các vướng mắc phát sinh trong quá trình thực hiện, đồng thời 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”*.

+ 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.

b) Tác động về kinh tế - xã hội:

- Tác động tích cực:

+ Đối với Nhà nước: tăng tính chủ động, linh hoạt trong quá trình thực hiện các dự án đường sắt. 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.

+ Đối với người dân: thúc đẩy tiến độ, tạo thuận lợi cho người dân tiếp cận dịch vụ nhà ga, nút giao, cầu, các hạng mục công trình liên quan thuộc dự án 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.

+ 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.

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

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

**11. Hoạt động thực hiện trước khi quyết định đầu tư dự án đường sắt (Điều 32 dự thảo Luật):** chính sách này đã được Bộ Chính trị thông qua và được luật hóa tại Điều 32 dự thảo Luật.

a) 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 khoản 3 Điều 58 Luật Đầu tư công. Tuy nhiên, quy định 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.

b) Tác động về kinh tế - xã hội:

- Tác động tích cực:

+ Đối với Nhà nước: đẩy nhanh tiến độ công tác chuẩn bị đầu tư, qua đó đẩy nhanh tiến trình đầu tư các dự án đường sắt đô thị, sớm đưa các tuyến đường sắt đô thị vào khai thác, phát huy hiệu quả, hỗ trợ phát triển kinh tế - xã hội, giảm ô nhiễm môi trương, tai nạn giao thông.

+ Đối với người dân: tạo đồng thuận cao trong xã hội khi triển khai dự án, đặc biệt là khi thu hồi đất, bồi thường giải phóng mặt bằng.

+ 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:

+ Đối với nhà nước: phải cân đối nguồn lực sớm hơn để thực hiện các nội dung nêu trên.

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

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

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

**12. Về thực hiện đồng thời một số công việc chuẩn bị dự án đường sắt (Điều 33 dự thảo Luật):** chính sách này đã được Bộ Chính trị thông qua và được luật hóa tại Điều 33 dự thảo Luật.

a) Tác động đối với hệ thống pháp luật:

- Tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật: chính sách này quy định khác so với điểm a khoản 1 Điều 43 của Luật Đầu tư công và khoản 42 Điều 3, điểm c khoản 1 Điều 78 Luật Xây dựng. Tuy nhiên, quy định 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”*.

- 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.

b) Tác động về kinh tế - xã hội:

- Tác động tích cực:

+ Đối với Nhà nước: đẩy nhanh tiến độ của dự án, hạn chế các chi phí phát sinh do trễ tiến độ đồng thời tối ưu hóa sử dụng nguồn vốn.

+ Đối với người dân: thúc đẩy tiến độ của dự án, tạo ra cơ hội phát triển giao thông, kết nối các khu vực, góp phần nâng cao chất lượng cuộc sống nhân dân.

+ Đối với doanh nghiệp: giúp các doanh nghiệp giảm thiểu sai sót và nâng cao chất lượng nghiên cứu nhờ kết hợp dữ liệu từ hai giai đoạn.

- Tác động tiêu cực:

+ Đối với Nhà nước: việc triển khai song song có thể gây áp lực trong việc theo dõi và kiểm soát tiến độ, đặc biệt là trong việc sử dụng và điều chỉnh nguồn vốn.

+ Đối với doanh nghiệp: các nhà thầu có thể phải thay đổi yêu cầu thiết kế và khối lượng công việc nếu các kết quả của FS có sự khác biệt so với Pre-FS.

+ Đối với người dân: không có tác động

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

d) Tác động của thủ tục hành chính: giảm bớt thủ tục hành chính liên quan đến các giai đoạn chuẩn bị đầu tư. Các công việc có thể bắt đầu song song với việc chuẩn bị các báo cáo nghiên cứu khả thi, từ đó giảm thời gian chờ đợi cho các công việc chuẩn bị đầu tư.

**13.** **Về lựa chọn nhà thầu (Điều 34 dự thảo Luật):** chính sách này đã được Bộ Chính trị thông qua và được luật hóa tại Điều 34 dự thảo Luật.

a) Tác động đối với hệ thống pháp luật:

- Tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật: chính sách này khác quy định tại Điều 11 và khoản 1 Điều 23 Luật Đấu thầu. Tuy nhiên, quy định này là cần thiết để đẩy nhanh tiến độ dự án, đồng thời 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”*.

- 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.

b) Tác động kinh tế - xã hội:

- Tác động tích cực:

+ 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: sớm được hưởng các dịch vụ vận tải chất lượng cao, thuận tiện, hiện đại, an toàn.

+ 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 tiêu cực:

+ Đối với Nhà nước: chính sách này có thể gây ảnh hưởng với công tác quản lý nhà nước về đấu thầu; việc chỉ định thầu có thể tạo điều kiện cho các hành vi tham nhũng, thông thầu hoặc lợi ích nhóm, gây thất thoát ngân sách nhà nước; nhà thầu được chỉ định có thể không đáp ứng đủ năng lực, dẫn đến chất lượng công trình không đạt yêu cầu.

+ Đối với người dân: không có tác động.

+ Đối với doanh nghiệp: việc chỉ định thầu có thể hạn chế cơ hội của các doanh nghiệp có đầy đủ năng lực thực hiện gói thầu.

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

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

**14.** **Về lập tổng mức đầu tư, dự toán xây dựng, dự toán gói thầu, chi phí vận hành và bảo trì công trình (Điều 35 dự thảo Luật):** chính sách này đã được Bộ Chính trị thông qua và được luật hóa tại Điều 35 dự thảo Luật.

a) 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 136 Luật Xây dựng. Tuy nhiên, quy định này là cần thiết để đẩy nhanh tiến độ dự án, đồng thời 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”*.

- 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.

b) Tác động về kinh tế - xã hội:

- Tác động tích cực:

+ 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.

+ 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.

+ 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:

+ Đối với Nhà nước: (i) 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) khó khăn trong việc xác định tính tương tự: việc lựa chọn các dự án quốc tế tương tự để so sánh đòi hỏi dữ liệu chi tiết và đáng tin cậy; nếu dữ liệu không chính xác hoặc không được điều chỉnh phù hợp, kết quả tính toán chi phí có thể không phản ánh đúng thực tế, dẫn đến thất thoát ngân sách; (iii) khó khăn trong quản lý và vận hành: các tiêu chuẩn định mức và chi phí từ quốc tế, nếu không được điều chỉnh phù hợp với điều kiện Việt Nam, có thể gây khó khăn trong việc quản lý và vận hành dự án sau khi hoàn thành.

+ 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: không phát sinh thủ tục hành chính.

**15. Về hợp đồng (Điều 36 dự thảo Luật):** chính sách này đã được Bộ Chính trị thông qua và được luật hóa tại Điều 36 dự thảo Luật.

a) Tác động đối với hệ thống pháp luật:

- Tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật: chính sách này chưa thống nhất, đồng bộ với quy định hiện hành, cụ thể:

+ Vai trò và thẩm quyền của Giám sát trưởng: tại các mẫu hợp đồng thi công, FIDIC trao cho Giám sát trưởng (Engineer) quyền quản trị hợp đồng bao gồm thực hiện các vai trò thiết kế, quản lý dự án (tiến độ, khiếu nại, điều chỉnh hợp đồng), giám sát thi công (xác nhận khối lượng, hồ sơ thanh toán, chất lượng) và đóng vai trò là một bên giải quyết tranh chấp (Điều 20.1), đưa ra quyết định có giá trị bắt buộc thực hiện đối với các bên (Điều 3.5). Giám sát trưởng đồng thời có quyền đưa ra chỉ dẫn về các thay đổi, điều chỉnh hợp đồng sau khi được sự đồng ý của chủ đầu tư (Điều 13.1, 13.3) mà không cần sự đồng ý của nhà thầu và nhà thầu có nghĩa vụ phải thực hiện chỉ dẫn của nhà tư vấn ngoại trừ một số trường hợp đặc biệt như: (i) nhà thầu không thể dễ dàng mua được hàng hóa cần thiết cho yêu cầu thay đổi; (ii) yêu thay đổi sẽ làm giảm tính an toàn hoặc sự phù hợp của công trình; hoặc (iii) yêu cầu thay đổi sẽ ảnh hưởng nghiêm trọng đến việc đạt được tiến độ.

Trong khi đó, Luật Xây dựng không có quy định về một đơn vị tư vấn xây dựng có vai trò tương đương mà tương ứng chỉ có các nhà thầu tư vấn thiết kế (Điều 86), tư vấn quản lý dự án (Điều 70), nhà thầu giám sát thi công (Điều 122). Đặc biệt, các nhà thầu tư vấn xây dựng theo quy định Luật Xây dựng không có vai trò là một bên giải quyết tranh chấp hoặc được quyền đưa ra quyết định có giá trị ràng buộc các bên, dẫn đến việc các vấn đề hoặc tranh chấp khi thực hiện dự án có thể bị đình trệ (do cơ chế giải quyết tranh chấp ở bước trọng tài thường kéo dài trong nhiều năm) ảnh hưởng đến tiến độ dự án. Liên quan đến việc thực hiện các thay đổi hợp đồng, Điều 37 Nghị định số 37/2015/NĐ-CP yêu cầu các bên phải ký kết bổ sung phụ lục khi điều chỉnh khối lượng công việc hợp đồng, Điều 106 Nghị định số 24/2024/NĐ-CP yêu cầu việc sửa đổi hợp đồng phải được thực hiện bằng văn bản, nghĩa là theo quy định của pháp luật Việt Nam, các chỉ dẫn điều chỉnh hợp đồng phải có sự đồng ý của nhà thầu, quy định này không giống như quy định tại Điều 13.1, 13.3 của FIDIC dẫn tới sự phụ thuộc của Chủ đầu tư vào nhà thầu trong trường hợp hợp đồng cần điều chỉnh.

+ Giải quyết tranh chấp: FIDIC yêu cầu thành lập Ban giải quyết tranh chấp (DB/DAB) trước khi đưa tranh chấp ra trọng tài (GC 21), tuy nhiên Luật Xây dựng (Điều 146) chỉ quy định các cơ chế giải quyết tranh chấp bao gồm hòa giải, trọng tài/tòa án. Ban giải quyết tranh chấp theo quy định hợp đồng FIDIC là một bước trung gian tiếp theo giúp việc giải quyết tranh chấp diễn ra nhanh chóng, giúp các bên có giải pháp tiếp tục thực hiện công việc, không gián đoạn dự án mà vẫn không mất quyền tiếp tục giải quyết tranh chấp ở bước cuối cùng là trọng tài. Việc không có quy định về Ban giải quyết tranh chấp gây khó khăn trong lựa chọn thành viên, phê duyệt chi phí, và thực hiện kết luận Ban giải quyết tranh chấp.

Tuy nhiên, việc quy định cơ chế đặc thù này là có cơ sở và cần thiết để đẩy nhanh tiến độ dự án, đồng thời 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”.

- 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.

b) Tác động về kinh tế - xã hội:

- Tác động tích cực:

+ Đối với Nhà nước: thuận lợi cho việc đàm phán, ký kết hợp đồng với các nhà thầu nước ngoài. FIDIC được sử dụng rộng rãi trên thế giới, do đó thuận lợi cho việc đàm phán, ký kết hợp đồng với các nhà thầu nước ngoài; thu hút được sự quan tâm của nhiều nhà thầu trong nước và quốc tế vì họ an tâm hơn khi ký hợp đồng, giúp tăng tính cạnh tranh trong đấu thầu, giảm giá thành gói thầu.

+ Đối với người dân: không có tác động.

+ Đối với doanh nghiệp: FIDIC là mẫu hợp đồng được sử dụng rộng rãi trên thế giới, do đó việc áp dụng FIDIC sẽ giúp các bên liên quan nâng cao tính chuyên nghiệp trong quá trình đàm phán, ký kết và thực hiện hợp đồng. Doanh nghiệp trong nước học hỏi nghiên cứu để sử dụng mẫu điều kiện hợp đồng trong các giao dịch thương mại quốc tế; doanh nghiệp ngoài nước an tâm khi ký kết hợp đồng với các chủ thể Việt Nam.

- Tác động tiêu cực:

+ Đối với Nhà nước: có thể làm tăng chi phí tư vấn hợp đồng về thương mại quốc tế để ký kết, theo dõi, thực hiện và giải quyết tranh chấp (nếu có). Việc trao quyền cho nhà tư vấn thực hiện các chỉ dẫn hoặc quyết định điều chỉnh hợp đồng có thể gây rủi ro cho chủ đầu tư trong trường hợp nhà tư vấn đưa ra các chỉ dẫn, quyết định không chính xác dẫn đến thiệt hại cho chủ đầu tư (ví dụ nhà tư vấn đưa ra chỉ dẫn hay quyết định sai sót về kỹ thuật có thể ảnh hưởng đến chất lượng công trình, sai sót về giá trị khiến chủ đầu tư thiệt hại về kinh tế khi thi hành chỉ dẫn, quyết định nhà tư vấn).

Tuy nhiên, hợp đồng thi công hay hợp đồng tư vấn theo mẫu FIDIC đã thiết kế các cơ chế xử lý rủi ro trong trường hợp nhà tư vấn có sai sót: (1) Thứ nhất, theo nhà tư vấn chỉ được đưa ra chỉ dẫn, quyết định điều chỉnh hợp đồng dựa trên các căn cứ điều chỉnh hợp đồng mà các bên đã thống nhất trong hợp đồng (Điều 13.1 và Luật áp dụng - Điều 1.4); (2) Thứ hai, hợp đồng thi công FIDIC trao cho chủ đầu tư cơ hội xem xét chỉ dẫn, quyết định của nhà tư vấn ở các bước giải quyết tranh chấp tiếp theo như DB, trọng tài.

Ngoài ra, nhà tư vấn phải quản lý hợp đồng thi công một cách công bằng và cẩn trọng theo quy định hợp đồng tư vấn (Điều 3.9) với chủ đầu tư. Theo quy định tại Điều 8.3 hợp đồng tư vấn, nhà tư vấn phải chịu trách nhiệm pháp lý với chủ đầu tư về bất kì vi phạm điều khoản nào của hợp đồng và phải bồi thường thiệt hại cho chủ đầu tư theo giới hạn trách nhiệm pháp lý (Điều 8.3.1) quy định tại hợp đồng - thông thường là 100% giá trị hợp đồng tư vấn (theo giới hạn trách nhiệm bảo hiểm tối đa đối với bảo hiểm trách nhiệm nghề nghiệp theo quy định pháp luật Việt Nam - Điều 42 Nghị định số 67/2023/NĐ-CP).

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

c) 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.

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

**16.** **Về công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư (Điều 37 dự thảo Luật):** chính sách này đã được Bộ Chính trị thông qua và được luật hóa tại Điều 37 dự thảo Luật.

a) Tác động đối với hệ thống pháp luật:

- Tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật: chính sách này khác quy định tại điểm b khoản 2 Điều 6, khoản 2 Điều 17 Luật Đầu tư công, khoản 1 Điều 23 Luật Đấu thầu và quy định của Luật Đất đai. Tuy nhiên, quy định 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”*.

- 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.

b) Tác động về kinh tế - xã hội:

- Tác động tích cực:

+ Đối với Nhà nước: tăng cường tính chủ động, linh hoạt trong triển khai giải phóng mặt bằng, 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; hạn chế các vấn đề xã hội phát sinh có thể xảy ra (như khiếu kiện, tái lấn chiếm,...).

+ Đối với người dân: sớm ổn định đời sống người dân có đất bị thu hồi.

+ Đối với doanh nghiệp: việc sớm có mặt bằng sạch giúp tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp tham gia triển khai dự án; doanh nghiệp được hưởng lợi về kinh tế thông qua việc rút ngắn thời gian triển khai thực hiện dự án.

- Tác động tiêu cực:

+ Đối với Nhà nước: việc không thực hiện đấu thầu rộng rãi sẽ hạn chế cơ hội tìm kiếm được các nhà thầu có đầy đủ năng lực.

+ 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).

c) 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.

d) Tác động của thủ tục hành chính: chính sách này không làm phát sinh thủ tục hành chính mới.

**17. Về vật liệu xây dựng (Điều 38 dự thảo Luật):** chính sách này đã được Bộ Chính trị thông qua và được luật hóa tại Điều 38 dự thảo Luật.

a) 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 của Luật Khoáng sản. Tuy nhiên, chính sách này là cần thiết để chủ động được nguồn vật liệu (đất, đá cát) sử dụng cho dự án, đồng thời 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”*.

- 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.

b) 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 quy định 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.

c) 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.

d) 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).

**18. Về bãi đổ thải (Điều 39 dự thảo Luật):** chính sách này đã được Bộ Chính trị thông qua và được luật hóa tại Điều 39 dự thảo Luật.

a) 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; 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”*; 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.

- 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.

b) Tác động về kinh tế - xã hội:

- Tác động tích cực:

+ Đối với Nhà nước: việc thực hiện các thủ tục giải phóng mặt bằng 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 giải phóng mặt bằng 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 giải phóng mặt bằng 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 giải phóng mặt bằng 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.

c) 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.

d) 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.

**19. Về chuyển mục đích sử dụng rừng sang mục đích khác và tạm sử dụng rừng (Điều 40 dự thảo Luật):** chính sách này đã được Bộ Chính trị thông qua và được luật hóa tại Điều 40 dự thảo Luật.

a) 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 Lâm nghiệp và Luật Đất đai. Tuy nhiên, quy định này là cần thiết để đẩy nhanh tiến độ dự án, đồng thời 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”*.

+ 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.

b) Tác động về kinh tế - xã hội:

- Tác động tích cực:

+ Đối với Nhà nước: việc phân cấp phân quyền cho các địa phương thúc đẩy triển khai thực hiện dự án, sớm đưa dự án vào vận hành phát huy sớm hiệu quả kinh tế dự án đối với đất nước.

+ 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.

+ Đối với doanh nghiệp: với phương án phân cấp, giảm trình tự, thủ tục, rút ngắn tiến độ sẽ thúc đẩy tiến độ triển khai dự án tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp nghiên cứu phương án đầu tư, tham gia vào dự án.

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

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

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

**20. Về bảo đảm phòng, chống tham nhũng, lãng phí, tiêu cực (Điều 41 dự thảo Luật):** chính sách này đã được Bộ Chính trị thông qua và được luật hóa tại Điều 41 dự thảo Luật.

a) 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, quy định 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 giảm trừ, suất toán, có thể dẫn đến phát sinh tranh chấp với các nhà thầu, đặc biệt là các nhà thầu nước ngoài.

- 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.

b) 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.

c) 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.

d) Tác động của thủ tục hành chính: giải pháp này không làm phát sinh thủ tục hành chính mới nên không ảnh hưởng đến chi phí của doanh nghiệp và cá nhân.

**21. Về phát triển công nghiệp đường sắt (khoản 3 Điều 43, Điều 44 dự thảo Luật):** chính sách này đã được Bộ Chính trị thông qua và được luật hóa tại khoản 3 Điều 43, Điều 44 dự thảo Luật.

a) Tác động đối với hệ thống pháp luật:

- Tính thống nhất, đồng bộ của 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...; đồng thời thể chế hóa Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 của Ban Chấp hành Trung ương tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045[[1]](#footnote-1) và Nghị quyết số 57-NQ/TW ngày 22/12/2024 của Bộ Chính trị về đột phá phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số quốc gia[[2]](#footnote-2).

- 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.

b) 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. 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 đường sắt tốc độ cao, đường sắt đô thị tại Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh 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 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, hệ thống tín hiệu; tự chủ toàn bộ công tác vận hành, bảo trì và sản xuất một số linh kiện thay thế cho đường sắt tốc độ cao, đường sắt đô thị.

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.

c) 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.

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

**22. Về phát triển khoa học, công nghệ và đào tạo phát triển nguồn nhân lực cho dự án (Điều 45 dự thảo Luật):** chính sách này đã được Bộ Chính trị thông qua và được luật hóa tại Điều 45 dự thảo Luật.

a) Tác động đối với hệ thống pháp luật:

- Tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật: chính sách này nhằm thể chế hóa chủ trương của Bộ Chính trị tại Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 của Ban Chấp hành Trung ương tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045[[3]](#footnote-3), Nghị quyết số 57-NQ/TW ngày 22/12/2024 của Bộ Chính trị về đột phá phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số quốc gia[[4]](#footnote-4).

- 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.

b) Tác động về kinh tế - xã hội:

- Tác động tích cực:

+ Đối với Nhà nước: thực hiện mục tiêu phát triển khoa học công nghệ và đào tạo nguồn nhân lực cho dự án, phù hợp với định hướng của Đảng tại Kết luận số 49-KL/TW của Bộ Chính trị; tạo tiền đề, động lực phát triển công nghiệp đường sắt, công nghiệp phụ trợ; thu hút được nguồn nhân lực chất lượng cao tham gia dự án, từng bước cụ thể hóa mục tiêu về chính sách phát triển công nghiệp đường sắt của Đảng và Nhà nước.

+ Đối với người dân: tạo cơ hội để tham gia các hoạt động nghiên cứu khoa học công nghệ trong lĩnh vực đường sắt; được tiếp cận thụ hưởng lợi ích chung từ việc triển khai, ứng dụng các sản phẩm khoa học công nghệ, phục vụ cộng đồng và tạo điều kiện có nhiều cơ hội lựa chọn các sản phẩm khoa học công nghệ chất lượng cao, giá thành thấp; tăng thu nhập, tăng cơ hội việc làm cho các doanh nghiệp liên quan đến việc nghiên cứu, chuyển giao khoa học công nghệ.

+ Đối với doanh nghiệp: các doanh nghiệp trong nước có cơ hội tiếp nhận và phát triển các nghiên cứu khoa học tiên tiến, hiện đại; giảm chi phí cho doanh nghiệp khi nhập khẩu máy móc, thiết bị, vật tư... đường sắt; tăng khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp; 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: tăng chi phí đầu tư dự án trong việc tiếp nhận công nghệ mới bao gồm cả việc đào tạo mới, đào tạo lại đội ngũ nhân viên quản lý, người lao động tham gia ứng dụng, sản xuất theo công nghệ mới. Việc áp dụng chính sách này có thể gây thất thoát cho nhà nước nếu áp dụng không đúng đối tượng các tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động khoa học, công nghệ cho dự án. Cần có cơ chế giám sát chặt chẽ trong việc thực hiện để tránh việc bị lợi dụng chính sách cho các đối tượng không phục vụ dự án.

c) 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.

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

**23. Bổ sung đối tượng được miễn giấy phép xây dựng tại khoản 2 Điều 89 Luật Xây dựng 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”**

a) Tác động đối với hệ thống pháp luật:

- Tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật: chính sách này tương tự như quy định hiện hành tại tại khoản 2 Điều 89 Luật Xây dựng 2014 được sửa đổi, bổ sung tại khoản 30 Điều 1 Luật số 62/2020/QH14[[5]](#footnote-5). Chính sách này không ảnh hưởng đến tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật.

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

b) Tác động về kinh tế - xã hội:

- Tác động tích cực:

+ Đối với Nhà nước: việc bổ sung thêm đối tượng được miễn giấy phép xây dựng sẽ giảm công việc tiền kiểm đối với quản lý hoạt động xây dựng cho cơ quan quản lý nhà nước (cơ quan chuyên môn về xây dựng). Cụ thể chính sách này sẽ giảm đối tượng phải cấp giấy phép xây dựng.

+ Đối với người dân: khi mua nhà tại các dự án này, không phải thực hiện thủ tục hành chính về cấp giấy phép xây dựng đối với các trường hợp có đủ điều kiện, qua đó giảm phiền hà cho Nhân dân, cắt giảm chi phí tuân thủ hành chính cho Nhân dân và đẩy nhanh tiến độ thực hiện công trình xây dựng.

+ Đối với doanh nghiệp: không phải thực hiện thủ tục hành chính về cấp giấy phép xây dựng đối với các trường hợp có đủ điều kiện, qua đó giảm phiền hà cho doanh nghiệp, cắt giảm chi phí tuân thủ hành chính cho doanh nghiệp và đẩy nhanh tiến độ thực hiện dự án đầu tư xây dựng.

- Tác động tiêu cực: công trình xây dựng là sản phẩm được hình hành trong tương lai, việc bỏ cấp giấy phép xây dựng (không thực hiện "tiền kiểm") với một số đối tượng sẽ dễ dẫn đến các vi phạm về trật tự xây dựng chỉ được phát hiện khi công trình đã hình thành, việc khắc phục sẽ khó khăn và tốn kém (phải cưỡng chế, phải phá bỏ công trình, phân công trình vi phạm). Do vậy, đòi hỏi các cơ quan quản lý nhà nước về xây dựng tại địa phương sẽ phải tăng cường tối đa việc kiểm tra, thanh tra ngay từ khi công trình bắt đầu thi công xây dựng và thường xuyên trong quá trình thi công cho đến khi đưa công trình vào khai thác sử dụng.

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

d) Tác động của thủ tục hành chính: cắt giảm thủ tục hành chính.

**24. Cắt giảm thủ tục hành chính về năng lực hoạt động xây dựng của doanh nghiệp 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”**

a) Tác động đối với hệ thống pháp luật: đơn giản hóa hệ thống văn bản quy phạm pháp luật liên quan đến điều kiện kinh doanh. Cụ thể 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” bằng việc bãi bỏ quy định tại khoản 4 Điều 148 và sửa đổi, bổ sung một số khoản tại Điều 159 Luật Xây dựng năm 2014 được sửa đổi, bổ sung tại khoản 53 Điều 1 Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Xây dựng năm 2020.

b) Tác động về kinh tế - xã hội:

- Tác động tích cực:

+ Đối với Nhà nước: giảm nhân sự và các chi phí liên quan đến việc quản lý, kiểm tra, giám sát và soát xét trong quá trình cấp chứng chỉ năng lực;

+ Đối với người dân: có thể được hưởng lợi từ chi phí dịch vụ xây dựng giảm (nếu có) do tính cạnh tranh tăng;

+ Đối với doanh nghiệp: không còn phải chịu các phí và lệ phí liên quan đến việc xin cấp, gia hạn, cấp mới chứng chỉ (phí cấp, chi phí chuẩn bị hồ sơ, thời gian chờ đợi); tiết kiệm thời gian, nhân lực cho các thủ tục hành chính liên quan; các doanh nghiệp, chủ đầu tư được chủ động công bố và kiểm tra các thông tin về năng lực của mình.

- Tác động tiêu cực: việc chuyển đổi từ “tiền kiểm” sang “hậu kiểm” có thể sẽ gây lúng túng, khó khăn trong thời gian đầu thực hiện, do các doanh nghiệp trước đây đang quen được cơ quan nhà nước đánh giá và công bố, đến nay phải tự thực hiện.

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

d) Tác động của thủ tục hành chính: cắt giảm các thủ tục hành chính về việc cấp, quản lý chứng chỉ năng lực. Có thể tập trung nguồn lực vào công tác hậu kiểm như thanh tra, kiểm tra.

1. “Ban hành cơ chế thử nghiệm có kiểm soát, các chính sách thí điểm, đặc thù cho các hoạt động phát triển, thử nghiệm… tăng cường chính sách đặt hàng, giao nhiệm vụ sản xuất, chính sách mua sắm công theo hướng ưu tiên sử dụng hàng hóa trong nước”; “tăng cường cơ chế đặt hàng, giao nhiệm vụ cho một số tập đoàn, doanh nghiệp nhà nước và doanh nghiệp tư nhân trong nước có quy mô lớn, có đủ năng lực thực hiện một số nhiệm vụ có tính chiến lược, dẫn dắt quá trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa”… [↑](#footnote-ref-1)
2. “Có cơ chế khuyến khích mua sắm công đối với các sản phẩm, hàng hoá là kết quả nghiên cứu khoa học do doanh nghiệp trong nước tạo ra”… [↑](#footnote-ref-2)
3. “Ban hành cơ chế, chính sách về phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao cho các ngành công nghiệp nền tảng, công nghiệp ưu tiên, công nghiệp mũi nhọn thông qua tăng cường chính sách đặt hàng đào tạo và thực hiện hỗ trợ tài chính của Nhà nước đối với cơ sở đào tạo và người học”;… [↑](#footnote-ref-3)
4. “Có cơ chế, chính sách hỗ trợ, khuyến khích các tổ chức, cá nhân, doanh nghiệp đầu tư, xây dựng các phòng thí nghiệm, trung tâm nghiên cứu và phát triển khoa học, công nghệ”; “Phát triển, trọng dụng nhân lực chất lượng cao, nhân tài đáp ứng yêu cầu phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số quốc gia”;… [↑](#footnote-ref-4)
5. Quy định về các trường hợp được miễn giấy phép xây dựng. [↑](#footnote-ref-5)