

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 06/TTr-BGTVT

Hà Nội, ngày 23 tháng 01 năm 2025

TỜ TRÌNH

Dự thảo Nghị quyết của Quốc hội về thí điểm cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2035

Kính gửi: Chính phủ

(Tài liệu phục vụ gửi Bộ Tư pháp thẩm định)

Thực hiện quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật; trên cơ sở các cơ chế, chính sách của UBND hai Thành phố chủ trì xây dựng, Bộ GTVT đã tổng hợp và kính trình Chính phủ hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị quyết của Quốc hội về ban hành thí điểm một số chính sách đặc thù, đặc biệt phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại Thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2035, Bộ Giao thông vận tải kính trình Chính phủ chấp thuận, thông qua hồ sơ xây dựng dự thảo Nghị quyết của Quốc hội về thí điểm cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2035, với nội dung như sau:

I. SỰ CẦN THIẾT BAN HÀNH NGHỊ QUYẾT

1. Cơ sở chính trị, pháp lý

1.1. Cơ sở chính trị

Căn cứ chủ trương, đường lối của Đảng, pháp luật của Nhà nước liên quan đến phát triển đường sắt đô thị, yêu cầu huy động mọi nguồn lực hợp pháp để đầu tư, rút ngắn trình tự, thủ tục, thời gian chuẩn bị đầu tư, tiến độ thực hiện, đào tạo nguồn nhân lực, khai thác có hiệu quả nguồn lực quỹ đất; phân cấp, phân quyền cho Thành phố triển khai đầu tư đường sắt đô thị phù hợp với tình hình thực tế, đặc điểm và nhu cầu phát triển của hai Thành phố, đồng thời nâng cao tinh thần trách nhiệm, phát huy tính chủ động, tích cực của các địa phương, đảm bảo hiệu quả đầu tư, cụ thể như sau:

Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 năm 2021 – 2030 của đất nước được thông qua tại Đại hội Đảng lần thứ XIII;

Nghị quyết số 06-NQ/TW ngày 24 tháng 01 năm 2022 của Bộ Chính trị về quy hoạch, xây dựng, quản lý và phát triển bền vững đô thị Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;

Nghị quyết số 31-NQ/TW ngày 30 tháng 12 năm 2022 của Bộ Chính trị về phương hướng, nhiệm vụ phát triển Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;

Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17 tháng 11 năm 2022 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII về tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;

Nghị quyết số 24-NQ/TW ngày 07 tháng 10 năm 2022 của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng Đông Nam Bộ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;

Nghị quyết số 81/2023/QH15 ngày 09 tháng 01 năm 2023 của Quốc hội về Quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Kết luận số 72-KL/TW ngày 23 tháng 02 năm 2024 của Bộ Chính trị về tiếp tục thực hiện Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 16 tháng 01 năm 2012 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XI về xây dựng kết cấu hạ tầng đồng bộ nhằm đưa nước ta cơ bản trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại;

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

Kết luận số 12766-CV/VPTW ngày 27 tháng 12 năm 2024 của Bộ Chính trị về phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại Thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh.

1.2. Cơ sở pháp lý

Luật Quy hoạch đô thị số 30/2009/QH12 ngày 17 tháng 6 năm 2009;

Luật Quy hoạch số 21/2017/QH14 ngày 24 tháng 11 năm 2017;

Luật Đất đai số 31/2024/QH15 ngày 18 tháng 01 năm 2024;

Luật số 57/2024/QH14 ngày 29 tháng 11 năm 2024;

Luật Đầu tư công số 58/2024/QH14 ngày 29 tháng 11 năm 2024;

Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư số 64/2020/QH14 ngày 18 tháng 6 năm 2020;

Luật Đầu tư số 61/2020/QH14 ngày 17 tháng 6 năm 2020;

Luật Xây dựng số 50/2014/QH13 ngày 18 tháng 6 năm 2014 và Luật số 62/2020/QH14 về sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Xây dựng ngày 17 tháng 6 năm 2020;

Luật Đấu thầu số 22/2023/QH15 ngày 23 tháng 6 năm 2023;

Luật Ngân sách nhà nước số 83/2015/QH13 ngày 25 tháng 6 năm 2015;

Luật Quản lý nợ công số 20/2017/QH14 ngày 23 tháng 11 năm 2017;

Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14 ngày 17 tháng 6 năm 2020;

Luật Bảo vệ môi trường số 72/2020/QH14 ngày 17 tháng 11 năm 2020;
Luật Chuyển giao công nghệ số 07/2017/QH14 ngày 19 tháng 6 năm 2017;
Luật Tiêu chuẩn và Quy chuẩn kỹ thuật số 68/2006/QH11 ngày 29 tháng 6 năm 2006;

Luật Đường sắt số 06/2017/QH14 ngày 16 tháng 6 năm 2017;

Luật Thủ đô số 39/2024/QH15 ngày 28 tháng 6 năm 2024;

Nghị quyết số 98/2023/QH15 ngày 24 tháng 6 năm 2023 của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế chính sách đặc thù phát triển Thành phố Hồ Chí Minh.

Nghị quyết số 178/NQ-CP ngày 31 tháng 10 năm 2023 của Chính phủ về ban hành Chương trình hành động của Chính phủ về thực hiện Kết luận số 49-KL/TW ngày 28 tháng 02 năm 2023 của Bộ Chính trị về định hướng phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045;

Quyết định số 568/QĐ-TTg ngày 08 tháng 4 năm 2013 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch phát triển giao thông vận tải thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2020 và tầm nhìn sau năm 2020;

Quyết định số 2076/QĐ-TTg ngày 22 tháng 12 năm 2017 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Điều chỉnh quy hoạch xây dựng vùng Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050;

Quyết định số 1769/QĐ-TTg ngày 19 tháng 10 năm 2021 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Quyết định số 2076/QĐ-TTg ngày 22 tháng 12 năm 2017 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Điều chỉnh quy hoạch xây dựng vùng Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2030 và tầm nhìn đến năm 2050;

Quyết định số 370/QĐ-TTg ngày 04 tháng 5 năm 2024 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt Quy hoạch vùng Đông Nam Bộ thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Quyết định số 396/QĐ-TTg ngày 17 tháng 4 năm 2023 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt kế hoạch, chính sách, giải pháp và nguồn lực thực hiện Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Quyết định số 1711/QĐ-TTg ngày 31 tháng 12 năm 2024 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt Quy hoạch Thành phố Hồ Chí Minh thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Quyết định số 1569/QĐ-TTg ngày 12 tháng 12 năm 2024 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt Quy hoạch Thủ đô Hà Nội thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050;

Quyết định số 1668/QĐ-TTg ngày 27 tháng 12 năm 2024 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch chung Thủ đô Hà Nội thời kỳ 2021-2045, tầm nhìn đến năm 2065;

Dự thảo Đồ án điều chỉnh quy hoạch chung Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2040, tầm nhìn đến năm 2060 đang được nghiên cứu thực hiện.

2. Cơ sở thực tiễn

2.1. Vai trò và ý nghĩa của đường sắt đô thị

Trên thế giới đã có hơn 200 thành phố xây dựng hệ thống đường sắt đô thị, là một phần quan trọng của hệ thống giao thông đô thị của các thành phố, giải quyết các vấn đề ùn tắc giao thông, tai nạn và ô nhiễm môi trường. Nhật Bản từ lâu đã dồn lực vào phát triển mạng lưới đường sắt đô thị, đặc biệt Thủ đô Tokyo sở hữu mạng lưới gần 900 nhà ga và năng lực vận chuyển lên đến 40 triệu lượt khách/ngày. Nhiều quốc gia Châu Âu đang đẩy mạnh việc phát triển các tuyến đường sắt đô thị để giảm thiểu lượng phát thải khí CO₂ ra môi trường và giảm ùn tắc giao thông. Các hệ thống đường sắt đô thị tại các thành phố như Paris, London, Berlin... đang được nâng cấp và mở rộng để đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng của giao thông đô thị.

Thực tiễn đã chứng minh hạ tầng giao thông phát triển đến đâu, không gian phát triển mới được hình thành đến đó, quỹ đất được khai thác hiệu quả. Đường sắt đô thị là phương thức vận tải quan trọng, cung cấp hệ thống giao thông công cộng chất lượng cao, năng lực vận tải lớn, ổn định, tin cậy, an toàn, thân thiện môi trường; nhiều quốc gia đã, đang ưu tiên phát triển đường sắt đô thị để giải quyết các vấn đề về ùn tắc giao thông, tai nạn và giảm thiểu lượng phát thải khí CO₂ ra môi trường, mở ra không gian phát triển kinh tế-xã hội.

Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt Quy hoạch Thủ đô Hà Nội thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050¹, Điều chỉnh Quy hoạch chung Thủ đô Hà Nội đến năm 2045, tầm nhìn đến năm 2065², Quy hoạch Thành phố Hồ Chí Minh thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến 2050³, theo đó, Thành phố Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh là các đô thị bền vững, trung tâm kinh tế, tài chính, dịch vụ của cả nước, văn hóa phát triển đặc sắc, người dân có chất lượng cuộc sống cao và định hướng phát triển đường sắt đô thị để đáp ứng nhu cầu giao thông đô thị.

Toàn cầu hóa và hội nhập quốc tế tạo điều kiện cho các quốc gia khai thác nguồn lực bên ngoài; kinh tế xanh, kinh tế số, kinh tế tuần hoàn, phát triển bền vững đang là ưu tiên hàng đầu được nhiều quốc gia lựa chọn; đây vừa là cơ hội, vừa là thách thức của các quốc gia đang phát triển. Để đáp ứng nhu cầu phát triển mạnh đòi hỏi hệ thống giao thông vận tải phải đi trước một bước; đối với các đô thị, trọng tâm là hệ thống giao thông công cộng khối lượng lớn như đường sắt đô thị.

Đường sắt đô thị tại Thành phố Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh bắt đầu triển khai các thủ tục đầu tư xây dựng từ năm 2007, tuy nhiên tiến độ triển khai chậm, không đáp ứng nhu cầu vận tải, hạ tầng giao thông không bắt kịp tốc độ đô thị hóa nhanh của Thành phố. Phát triển hệ thống đường sắt đô thị là tất yếu khách quan, là một động lực quan trọng cho chiến lược phát triển kinh tế-xã hội nhanh và bền vững của Thành phố, gắn kết phát triển giao thông với phát triển đô thị,

¹ Quyết định số 1569/QĐ-TTg ngày 12/12/2024

² Quyết định số 1668/QĐ-TTg ngày 27/12/2024

³ Quyết định số 1711/QĐ-TTg ngày 31/12/2024

giảm ùn tắc giao thông, bảo vệ môi trường, phát triển giao thông xanh, giao thông thông minh và hiện đại, thúc đẩy công nghiệp hóa, hiện đại hóa, góp phần bảo đảm an ninh, quốc phòng của hai Thành phố.

Thực tiễn cho thấy, các thành phố lớn trên thế giới đều ưu tiên phát triển đường sắt đô thị để đáp ứng nhu cầu vận tải đô thị; là giải pháp căn cơ để giải bài toán ùn tắc giao thông, ô nhiễm không khí, tai nạn giao thông đô thị.

Hai Thành phố xác định mục tiêu phát triển hệ thống đường sắt đô thị nhằm đáp ứng nhu cầu vận tải công cộng, góp phần tái cơ cấu các phương thức vận tải đô thị bền vững, hài hòa, hợp lý; trong đó, đến năm 2035, phấn đấu cơ bản hoàn thành mạng lưới ĐSĐT theo các quy hoạch đã được duyệt, đảm nhận 30-40% thị phần vận tải hành khách công cộng.

2.2. Tình hình triển khai đầu tư xây dựng đường sắt đô thị

Thành phố Hà Nội đã đưa vào vận hành khai thác tuyến số 2A, đoạn Cát Linh - Hà Đông, chiều dài 13km; tuyến số 3, đoạn Nhôn - ga Hà Nội (đoạn tuyến trên cao Nhôn Cầu - Giấy), chiều dài khoảng 8,5km.

Thành phố Hồ Chí Minh đã vận hành, khai thác tuyến số 1, đoạn Bến Thành - Suối Tiên khoảng 19,7km.

Việc triển khai đầu tư các tuyến đường sắt đô thị tại hai Thành phố còn chậm, chưa đạt mục tiêu, nhu cầu phát triển và giảm ùn tắc giao thông trên địa bàn trong thời gian qua. Vì vậy cần nghiên cứu giải pháp, cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt để huy động nguồn lực, rút ngắn trình tự, thủ tục nhằm tạo hành lang pháp lý thông thoáng, đẩy nhanh tiến độ đầu tư các tuyến đường sắt đô thị trong thời gian tới.

II. MỤC ĐÍCH, QUAN ĐIỂM XÂY DỰNG NGHỊ QUYẾT

1. Mục đích

Việc xây dựng Nghị quyết của Quốc hội là nhằm huy động mọi nguồn lực hợp pháp để triển khai đầu tư, rút ngắn tối đa trình tự, thủ tục, thời gian chuẩn bị đầu tư, tiến độ thực hiện, đào tạo nguồn nhân lực, khai thác có hiệu quả nguồn lực quỹ đất; phân cấp, phân quyền cho hai Thành phố trong việc triển khai đầu tư phù hợp với tình hình thực tế, đặc điểm và nhu cầu phát triển của Thành phố, đồng thời phát huy tính chủ động, tích cực của các địa phương, đảm bảo hiệu quả; hiện thực hóa Kết luận số 49-KL/TW ngày 28 tháng 02 năm 2023 của Bộ Chính trị về định hướng phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045, trong đó xác định mục tiêu “*Hoàn chỉnh mạng lưới đường sắt đô thị tại Thành phố Hồ Chí Minh vào năm 2035*” và Kết luận của Bộ chính trị tại Văn bản số 12766-CV/VPTW ngày 27 tháng 12 năm 2024 của Văn phòng Trung ương Đảng.

2. Quan điểm

Việc xây dựng Nghị quyết đảm bảo các quan điểm sau đây:

(1) Phù hợp với Hiến pháp năm 2013, phù hợp với các chiến lược, phương hướng, nghị quyết, kết luận của Ban chấp hành Trung ương Đảng, Nghị quyết của Bộ Chính trị.

(2) Không trái với điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

(3) Chính sách được xây dựng nhằm (i) huy động nguồn lực để triển khai đầu tư, rút ngắn trình tự, thủ tục chuẩn bị đầu tư, thực hiện dự án, đào tạo nguồn nhân lực, khai thác có hiệu quả nguồn lực quỹ đất; (ii) phân cấp, phân quyền cho Thành phố được quyết định các vấn đề liên quan đến dự án đường sắt đô thị.

(4) Phù hợp với tình hình thực tế, đặc điểm và nhu cầu phát triển của Thành phố; phát huy tính chủ động, tích cực của hai Thành phố, đảm bảo hiệu quả.

III. PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH, ĐỐI TƯỢNG ÁP DỤNG CỦA NGHỊ QUYẾT

1. Phạm vi điều chỉnh

Nghị quyết này quy định một số chính sách đặc thù, đặc biệt để phát triển hệ thống đường sắt đô thị tại Thành phố Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh, (*Chi tiết các dự án xem phụ lục kèm theo Nghị quyết*).

2. Đối tượng áp dụng

Nghị quyết này áp dụng đối với tổ chức, cá nhân trong nước và nước ngoài có hoạt động thuộc phạm vi điều chỉnh của Nghị quyết.

IV. QUÁ TRÌNH XÂY DỰNG DỰ THẢO NGHỊ QUYẾT

Thực hiện Kết luận của Bộ Chính trị, Chính phủ đã giao Bộ GTVT phối hợp với các Bộ, cơ quan liên quan và Ủy ban nhân dân Thành phố: Hà Nội, Hồ Chí Minh xây dựng Nghị quyết của Quốc hội.

Trên cơ sở đó, Bộ GTVT đã thành lập Ban soạn thảo, Tổ Biên tập xây dựng Nghị quyết của Quốc hội về ban hành thí điểm một số chính sách đặc thù, đặc biệt đầu tư xây dựng hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại Thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2035.

Theo quy định tại khoản 1 Điều 36 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Bộ GTVT đã có văn bản xin ý kiến các Bộ, cơ quan liên quan và Ủy ban nhân dân Thành phố: Hà Nội, Hồ Chí Minh về hồ sơ đề nghị xây dựng Nghị quyết và hồ sơ dự thảo Nghị quyết. Đến nay, Bộ GTVT đã nhận được góp ý của cơ quan.

Trên cơ sở ý kiến của các cơ quan, Bộ GTVT đã tiếp thu, giải trình ý kiến và hoàn thiện hồ sơ gửi Bộ Tư pháp đề nghị thẩm định.

V. BỐ CỤC VÀ NỘI DUNG CƠ BẢN CỦA DỰ THẢO NGHỊ QUYẾT

1. Bố cục

Dự thảo Nghị quyết gồm 11 Điều, cụ thể như sau:

Điều 1. Phạm vi điều chỉnh

Điều 2. Đối tượng áp dụng

Điều 3. Giải thích từ ngữ

Điều 4. Về huy động nguồn vốn

Điều 5. Về trình tự, thủ tục thực hiện đầu tư

Điều 6. Về phát triển theo mô hình TOD

Điều 7. Phát triển công nghiệp đường sắt, chuyển giao công nghệ và đào tạo nguồn nhân lực

Điều 8. Chính sách về vật liệu xây dựng và bãi đổ thải

Điều 9. Chính sách bảo đảm phòng, chống tham nhũng, lãng phí, tiêu cực

Điều 10. Chính sách riêng Thành phố Hồ Chí Minh

Điều 11. Tổ chức thực hiện

Điều 12. Điều khoản thi hành

2. Nội dung cơ bản

Thể chế hóa các kết luận của Bộ Chính trị, bám sát quan điểm, mục tiêu về xây dựng dự thảo Nghị quyết nêu trên, Ban soạn thảo đã thực hiện rà soát toàn bộ các vấn đề tồn tại, khó khăn vướng mắc trong quá trình triển khai các dự án đường sắt đô thị tại hai Thành phố để xây dựng dự thảo Nghị quyết. Theo đó, dự thảo Nghị quyết quy định 08 nhóm chính sách đặc thù về: (i) huy động nguồn vốn; (ii) về trình tự, thủ tục thực hiện đầu tư; (iii) phát triển theo mô hình TOD; (iv) phát triển công nghiệp đường sắt, chuyển giao công nghệ và đào tạo nguồn nhân lực; (v) chính sách vật liệu xây dựng và bãi đổ thải; (vi) phòng, chống tham nhũng, lãng phí, tiêu cực; (vii) chính sách riêng cho Thành phố Hồ Chí Minh; (viii) tổ chức thực hiện. Các cơ chế, chính sách này thuộc thẩm quyền quyết định của Quốc hội, cụ thể như sau:

2.1. Nhóm chính sách về huy động nguồn vốn

Nhóm chính sách về huy động nguồn vốn được cụ thể hóa tại Điều 4 của dự thảo Nghị quyết, cụ thể như sau:

1. Trong quá trình chuẩn bị đầu tư, thực hiện đầu tư dự án đường sắt đô thị, dự án đường sắt đô thị theo mô hình TOD, Thủ tướng Chính phủ được quyết định:

a) Phát hành trái phiếu Chính phủ để bổ sung dự toán và kế hoạch đầu tư hàng năm cho dự án đường sắt đô thị, dự án đường sắt đô thị theo mô hình TOD trong trường hợp dự toán ngân sách nhà nước bố trí hàng năm không đáp ứng tiến độ;

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

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

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

3. Hội đồng nhân dân Thành phố có trách nhiệm cân đối, bố trí vốn ngân sách địa phương trong các kỳ trung hạn và hàng năm, nguồn tăng thu, tiết kiệm chi không phải thực hiện theo thứ tự ưu tiên theo quy định của pháp luật về ngân sách nhà nước và các nguồn vốn hợp pháp khác cho dự án đường sắt đô thị, dự án đường sắt đô thị theo mô hình TOD thuộc danh mục kèm theo Nghị quyết này làm cơ sở quyết định đầu tư, điều chỉnh đầu tư dự án đường sắt đô thị, dự án đường sắt đô thị theo mô hình TOD và thực hiện đầu tư.

4. Dự án đường sắt đô thị, dự án đường sắt đô thị theo mô hình TOD được bố trí vốn qua các kỳ kế hoạch đầu tư công trung hạn, mức vốn bố trí mỗi kỳ kế hoạch đầu tư công trung hạn phù hợp với tiến độ thực hiện từng dự án và không giới hạn phần vốn chuyển tiếp của dự án sang kỳ kế hoạch đầu tư công trung hạn tiếp theo.

5. Về bố trí vốn cho các dự án đường sắt đô thị, dự án đường sắt đô thị theo mô hình TOD

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

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

b) Chi trả các dịch vụ tư vấn;

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

d) Thực hiện công tác truyền thông và các công việc khác phục vụ chuẩn bị đầu tư dự án đường sắt đô thị, dự án đường sắt đô thị theo mô hình TOD.

2.2. Nhóm chính sách về trình tự, thủ tục thực hiện đầu tư

Nhóm chính sách về trình tự, thủ tục thực hiện đầu tư được cụ thể hóa tại Điều 5 của dự thảo Nghị quyết, cụ thể như sau:

1. Về lập, thẩm định, quyết định chủ trương đầu tư và quyết định đầu tư dự án đường sắt đô thị, dự án đường sắt đô thị theo mô hình TOD:

a) Dự án đường sắt đô thị, dự án đường sắt đô thị theo mô hình TOD được thực hiện ngay việc lập, thẩm định, quyết định đầu tư dự án mà không thực hiện thủ tục lập, thẩm định, quyết định chủ trương đầu tư;

b) Ủy ban nhân dân Thành phố được tổ chức lập, thẩm định, quyết định đầu tư và quyết định điều chỉnh dự án đường sắt đô thị, dự án đường sắt đô thị theo mô hình TOD;

c) Trình tự, thủ tục lập, thẩm định, quyết định đầu tư và quyết định điều chỉnh dự án đường sắt đô thị, dự án đường sắt đô thị theo mô hình TOD được thực hiện tương tự như dự án nhóm A do địa phương quản lý theo quy định của pháp luật có liên quan.

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

3. Trường hợp kéo dài thời gian thực hiện dự án đường sắt đô thị, dự án đường sắt đô thị theo mô hình TOD mà không làm tăng tổng mức đầu tư, Ủy ban nhân dân Thành phố được phép gia hạn thời gian thực hiện mà không phải thực hiện thủ tục điều chỉnh dự án.

4. Ủy ban nhân dân thành phố được quyết định các công trình đường sắt đô thị (nhà ga, nút giao, cầu, các hạng mục công trình liên quan thuộc dự án đường sắt đô thị, dự án đường sắt đô thị theo mô hình TOD) không phải thi tuyển phương án kiến trúc.

5. Dự án đường sắt đô thị, dự án đường sắt đô thị theo mô hình TOD được lập thiết kế kỹ thuật tổng thể (FEED) thay thế cho thiết kế cơ sở trong Báo cáo nghiên cứu khả thi dự án. Lựa chọn nhà thầu EPC trên cơ sở dự án đường sắt đô thị, dự án đường sắt đô thị theo mô hình TOD đầu tư được phê duyệt; nhà thầu EPC thực hiện thẩm định, phê duyệt các bước thiết kế sau thiết kế FEED.

6. Về lập tổng mức đầu tư, dự toán gói thầu:

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

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

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

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

8. Ủy ban nhân dân Thành phố được quyết định sử dụng dự phòng kế hoạch vốn hàng năm hoặc ứng vốn của năm tiếp theo để thanh toán vốn đầu tư cho cả

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

9. Về công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, thu hồi đất

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

b) Tập đoàn Điện lực Việt Nam tổ chức thực hiện đối với công tác di dời công trình điện có điện áp từ 110KV trở lên.

2.3. Nhóm chính sách về phát triển theo mô hình TOD

Nhóm chính sách về phát triển theo mô hình TOD được cụ thể hóa tại Điều 6 của dự thảo Nghị quyết, cụ thể như sau:

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

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

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

2.4. Nhóm chính sách về phát triển công nghiệp đường sắt, chuyển giao công nghệ và đào tạo nguồn lực

Nhóm chính sách về phát triển công nghiệp đường sắt, chuyển giao công nghệ và đào tạo nguồn lực được cụ thể hóa tại Điều 7 của dự thảo Nghị quyết, cụ thể như sau:

1. Về phát triển khoa học, công nghệ và tuyển dụng đào tạo, sử dụng nguồn nhân lực.

a) Tổ chức, cá nhân chủ trì hoạt động khoa học công nghệ phục vụ dự án đường sắt đô thị, dự án đường sắt đô thị theo mô hình TOD được áp dụng các chính sách sau đây:

- Tổ chức, cá nhân chủ trì hoạt động khoa học công nghệ phục vụ dự án đường sắt đô thị, dự án đường sắt đô thị theo mô hình TOD được quyết định việc đấu thầu hạn chế, chỉ định thầu, đặt hàng để lựa chọn nhà thầu cung ứng dịch vụ, hàng hóa;

- Doanh nghiệp được hưởng ưu đãi như doanh nghiệp công nghệ cao theo quy định của pháp luật về công nghệ cao trong thời gian thực hiện nhiệm vụ khoa học, công nghệ phục vụ các dự án đường sắt đô thị, dự án đường sắt đô thị theo mô hình TOD;

- Miễn thuế thu nhập từ việc thực hiện nhiệm vụ khoa học, công nghệ phục vụ các dự án đường sắt đô thị, dự án đường sắt đô thị theo mô hình TOD.

b) Tổ chức, cá nhân tham gia đào tạo phát triển nguồn nhân lực công nghệ cao thuộc các dự án đường sắt đô thị, dự án đường sắt đô thị theo mô hình TOD được hưởng các chính sách ưu đãi theo quy định của pháp luật về công nghệ cao.

2. Về phát triển công nghiệp và chuyển giao công nghệ

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

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

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

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

2.5. Nhóm chính sách về vật liệu xây dựng và bãi đổ thải

Nhóm chính sách về vật liệu xây dựng và bãi đổ thải được cụ thể hóa tại Điều 8 của dự thảo Nghị quyết, cụ thể như sau:

1. Về khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng phục vụ các dự án đường sắt đô thị, dự án đường sắt đô thị theo mô hình TOD.

a) Đối với các mỏ khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường cung cấp cho các dự án đường sắt đô thị, dự án đường sắt đô thị theo mô hình TOD đã được cấp phép, đang hoạt động, còn thời hạn khai thác hoặc đã hết thời hạn khai thác, còn trữ lượng nhưng chưa thực hiện thủ tục đóng cửa mỏ, Ủy ban nhân dân Thành phố quyết định:

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

- Dừng việc nâng công suất khai thác sau khi đã cung cấp đủ cho các dự án đường sắt đô thị, dự án đường sắt đô thị theo mô hình TOD.

b) Đối với các mỏ khoáng sản nằm trong Hồ sơ khảo sát vật liệu xây dựng phục vụ dự án đường sắt đô thị, dự án đường sắt đô thị theo mô hình TOD nhưng chưa cấp Giấy phép khai thác:

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

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

- Tổ chức, cá nhân khai thác khoáng sản phục vụ dự án đường sắt đô thị, dự án đường sắt đô thị theo mô hình TOD chịu trách nhiệm nộp thuế, phí và nghĩa vụ tài chính khác theo quy định của pháp luật;

- Việc khai thác, sử dụng khoáng sản được thực hiện đến khi hoàn dự án đường sắt đô thị, dự án đường sắt đô thị theo mô hình TOD và phải chịu sự quản lý, giám sát theo quy định của pháp luật;

c) Trường hợp đã khai thác hết trữ lượng khoáng sản tại các mỏ khoáng sản nằm trong Hồ sơ khảo sát vật liệu xây dựng phục vụ dự án đường sắt đô thị, dự án đường sắt đô thị theo mô hình TOD nhưng vẫn chưa đáp ứng đủ nhu cầu cung cấp vật liệu xây dựng cho dự án đường sắt đô thị, dự án đường sắt đô thị theo mô hình TOD, chủ đầu tư chủ trì tổ chức khảo sát, đề xuất Ủy ban nhân dân Thành phố quyết định bổ sung mới các mỏ khoáng sản vào Hồ sơ khảo sát vật liệu xây

dựng phục vụ dự án đường sắt đô thị, dự án đường sắt đô thị theo mô hình TOD; việc quản lý, khai thác, sử dụng khoáng sản tại các mỏ khoáng sản bổ sung mới thực hiện như quy định tại điểm b khoản này;

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

2. Về bãi đổ chất thải rắn xây dựng và tầng đất mặt của đất chuyên trồng lúa nước, Ủy ban nhân dân Thành phố quyết định:

a) Thu hồi đất, bồi thường, hỗ trợ, tái định cư khu vực bãi đổ chất thải rắn xây dựng trong Hồ sơ khảo sát dự án đường sắt đô thị, dự án đường sắt đô thị theo mô hình TOD và bàn giao mặt bằng cho nhà thầu để đổ chất thải rắn xây dựng của dự án đường sắt đô thị, dự án đường sắt đô thị theo mô hình TOD;

b) Tổ chức quản lý bãi đổ chất thải rắn xây dựng của dự án đường sắt đô thị, dự án đường sắt đô thị theo mô hình TOD theo quy định của pháp luật về đất đai, pháp luật về môi trường và quy định khác của pháp luật có liên quan;

c) Tổ chức xây dựng phương án sử dụng tầng đất mặt của đất chuyên trồng lúa nước thu hồi từ dự án đường sắt đô thị, dự án đường sắt đô thị theo mô hình TOD. Việc xây dựng phương án sử dụng tầng đất mặt của đất chuyên trồng lúa nước thu hồi từ dự án đường sắt đô thị, dự án đường sắt đô thị theo mô hình TOD thực hiện theo quy định của pháp luật về trồng trọt.

2.6. Nhóm chính sách về bảo đảm phòng chống tham nhũng, lãng phí, tiêu cực

Nhóm chính sách về bảo đảm phòng chống tham nhũng, lãng phí, tiêu cực được cụ thể hóa tại Điều 9 của dự thảo Nghị quyết, cụ thể như sau:

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

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

2.7. Nhóm chính sách áp dụng riêng cho Thành phố Hồ Chí Minh

Nhóm chính sách áp dụng riêng cho Thành phố Hồ Chí Minh được cụ thể hóa tại Điều 10 của dự thảo Nghị quyết, cụ thể như sau:

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

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

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

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

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

c) Đối với khu vực đã có quy hoạch phân khu hoặc tương đương đã được phê duyệt nhưng khi lập phương án tuyến đường sắt đô thị hoặc khi lập quy hoạch khu vực TOD, cơ quan, tổ chức được giao nhiệm vụ lập phương án tuyến, quy hoạch có đề xuất mới, khác nội dung quy hoạch đã được phê duyệt thì trình Ủy ban nhân dân Thành phố xem xét, quyết định. Quyết định phê duyệt phương án tuyến đường sắt đô thị hoặc quy hoạch chi tiết khu vực TOD có giá trị thay thế cho phần nội dung điều chỉnh cục bộ quy hoạch khu vực có liên quan trong quy hoạch phân khu hoặc tương đương đã được phê duyệt và không phải làm thủ tục điều chỉnh cục bộ đồ án quy hoạch đã được phê duyệt trước đó.

4. Trong khu vực TOD, Thành phố được thu và sử dụng 100% tiền thu đối với các khoản thu sau đây để phát triển hệ thống đường sắt đô thị, hệ thống giao thông công cộng, hạ tầng kỹ thuật kết nối với hệ thống vận tải hành khách công cộng:

a) Tiền thu đối với diện tích sàn xây dựng tăng thêm của dự án xây dựng công trình dân dụng do việc tăng hệ số sử dụng đất và các chỉ tiêu quy hoạch khác của khu vực TOD;

b) Tiền thu từ việc khai thác giá trị tăng thêm từ đất trong khu vực TOD;

c) Phí cải thiện hạ tầng.

5. Hội đồng nhân dân Thành phố quy định chi tiết việc quản lý, vận hành, khai thác đường sắt đô thị và khu vực TOD; phương pháp xác định mức thu, thẩm

quyền, trình tự, thủ tục thực hiện việc thu tiền đối với các khoản thu quy định tại khoản 4 Điều này, bảo đảm không trùng thu với các loại thuế, phí khác.

6. Ủy ban nhân dân Thành phố được vay thông qua phát hành trái phiếu chính quyền địa phương, vay từ các tổ chức tài chính trong nước, các tổ chức khác trong nước và từ nguồn vay nước ngoài của Chính phủ vay về cho Thành phố vay lại và các hình thức huy động vốn hợp pháp khác; tổng mức vay và bội chi ngân sách Thành phố hằng năm được Quốc hội quyết định trên cơ sở đảm bảo đủ nhu cầu nguồn vốn vay trong năm của Thành phố. Tổng mức dư nợ vay không vượt quá 120% số thu ngân sách Thành phố được hưởng theo phân cấp, trường hợp vượt quá 120% thì Quốc hội xem xét, điều chỉnh tăng mức dư nợ vay phù hợp theo nhu cầu thực tế của Thành phố.

Hàng năm, trong quá trình chấp hành ngân sách, Hội đồng nhân dân Thành phố được chủ động quyết định cụ thể nguồn vay trong nước và nguồn vay lại vốn vay nước ngoài của Chính phủ bảo đảm trong tổng mức vay và bội chi ngân sách Thành phố đã được Quốc hội quyết định, Thủ tướng Chính phủ giao.

7. Ủy ban nhân dân Thành phố được quyết định lựa chọn áp dụng quy chuẩn, tiêu chuẩn cho các tuyến đường sắt đô thị của Thành phố.

8. Ủy ban nhân dân Thành phố được phép tổ chức đấu thầu lựa chọn nhà đầu tư dự án có sử dụng đất để chỉnh trang phát triển đô thị theo định hướng phát triển giao thông công cộng (TOD) theo đồ án thiết kế đô thị riêng, đồ án quy hoạch đô thị vùng phụ cận các nhà ga thuộc tuyến đường sắt đô thị được cấp thẩm quyền phê duyệt.

9. Ủy ban nhân dân Thành phố chủ trì, thực hiện việc phân cấp để tổ chức thẩm định và phê duyệt báo cáo thẩm định báo cáo đánh giá tác động môi trường; cấp giấy phép môi trường trước khi dự án đường sắt đô thị, dự án đường sắt đô thị theo mô hình TOD vận hành thử nghiệm (nếu dự án thuộc đối tượng thực hiện thủ tục cấp giấy phép môi trường), đăng ký môi trường (nếu dự án không thuộc đối tượng cấp giấy phép môi trường).

2.8. Nhóm chính sách để tổ chức thực hiện

Nhóm chính sách để tổ chức thực hiện được cụ thể hóa tại Điều 11 của dự thảo Nghị quyết, cụ thể như sau:

1. Trong thời gian Quốc hội không họp, Quốc hội ủy quyền cho Ủy ban Thường vụ Quốc hội xem xét, quyết định bổ sung, điều chỉnh cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt cho dự án đường sắt đô thị, dự án đường sắt đô thị theo mô hình TOD.

2. Chính phủ chịu trách nhiệm trước Quốc hội trong việc:

a) Tổ chức thực hiện, quản lý đầu tư dự án đường sắt đô thị, dự án đường sắt đô thị theo mô hình TOD theo đúng Nghị quyết này và quy định của pháp luật có liên quan; bảo đảm dự án đường sắt đô thị, dự án đường sắt đô thị theo mô hình TOD đúng tiến độ, chất lượng;

b) Quản lý, sử dụng vốn và các nguồn lực tiết kiệm, hiệu quả, phòng chống tham nhũng, lãng phí, tiêu cực; thông tin đầy đủ để người dân hiểu, đồng thuận về chủ trương đầu tư dự án đường sắt đô thị, dự án đường sắt đô thị theo mô hình TOD;

3. Ủy ban nhân dân Thành phố tổ chức kiện toàn Ban quản lý đường sắt đô thị hai Thành phố bảo đảm đủ năng lực thực hiện quản lý đầu tư dự án đường sắt đô thị, dự án đường sắt đô thị theo mô hình TOD.

4. Công ty TNHH MTV Đường sắt trực thuộc hai Thành phố tiếp nhận quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng và tổ chức vận hành, khai thác đường sắt đô thị; huy động các doanh nghiệp khác đầu tư phương tiện; tiếp tục tái cơ cấu, xây dựng mô hình quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng bảo đảm thống nhất, hiện đại, hiệu quả; tham gia phát triển công nghiệp đường sắt.

5. Ủy ban nhân dân Thành phố Hà Nội, Ủy ban nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh tổ chức thực hiện Nghị quyết này; rà soát, đánh giá tổng kết việc thực hiện chính sách tại Nghị quyết này sau 02 năm ban hành và đề xuất sửa đổi, bổ sung quy định pháp luật (nếu có).

6. Ủy ban Thường vụ Quốc hội, Hội đồng Dân tộc và các Ủy ban của Quốc hội, các Đoàn đại biểu Quốc hội, đại biểu Quốc hội, Hội đồng nhân dân các thành phố, Mặt trận Tổ quốc Việt Nam và các tổ chức thành viên, trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình, giám sát việc thực hiện Nghị quyết này.

VI. DỰ KIẾN NGUỒN LỰC, ĐIỀU KIỆN BẢO ĐẢM CHO VIỆC THỰC HIỆN CHÍNH SÁCH

1. Dự kiến nguồn lực

Dự thảo Nghị quyết đảm bảo sự thống nhất, đồng bộ về thẩm quyền của cơ quan quản lý nhà nước về nhà ở từ Trung ương tới các cấp địa phương và thực hiện đúng tinh thần Nghị quyết số Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17 tháng 11 năm 2022 Hội nghị lần thứ sáu Ban chấp hành trung ương Đảng khóa XIII về tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 đã nêu nhiệm vụ, giải pháp xây dựng và hoàn thiện thể chế, chính sách như sau: *"Hoàn thiện cơ chế, chính sách, thí điểm thực hiện các cơ chế phù hợp để tạo đột phá cho phát triển kết cấu hạ tầng, nhất là đường bộ, đường sắt. Rà soát, sửa đổi pháp luật về ngân sách nhà nước và các quy định liên quan theo hướng tăng cường phân cấp huy động, sử dụng nguồn lực đầu tư ở Trung ương và địa phương, tạo điều kiện thuận lợi cho các địa phương cùng đầu tư ngân sách vào các hạ tầng dùng chung, hạ tầng liên kết vùng"*. Cụ thể như sau:

1.1. Dự kiến nguồn lực thực hiện thủ tục hành chính

Các thủ tục hành chính quy định trong dự thảo Nghị quyết được nghiên cứu nhằm đảm bảo sự thống nhất, đồng bộ với các thủ tục hành chính trong các pháp luật có liên quan như các thủ tục được quy định trong Luật PPP, Luật Ngân sách nhà nước, Luật Tổ chức chính quyền địa phương, Luật Đầu tư công, Luật xây dựng, Luật quy hoạch đô thị và nông thôn, Luật Khoáng sản và các Nghị định hướng dẫn các Luật này. Vì vậy, cơ bản dự thảo Nghị quyết không quy định các

thủ tục mới mà chỉ là Luật hóa các thủ tục để huy động mọi nguồn lực hợp pháp để triển khai đầu tư, rút ngắn tối đa trình tự, thủ tục, thời gian chuẩn bị đầu tư, tiến độ thực hiện, đào tạo nguồn nhân lực, khai thác có hiệu quả nguồn lực quỹ đất dọc tuyến các dự án đường sắt đô thị tại Thành phố Hồ Chí Minh; phân cấp, phân quyền cho Thành phố Hồ Chí Minh được quyết định các phương thức triển khai, hình thức thực hiện mới phù hợp với tình hình thực tế, đặc điểm và nhu cầu phát triển của Thành phố, đồng thời nâng cao tinh thần trách nhiệm, phát huy tính chủ động, tích cực của các địa phương, đảm bảo hiệu quả, tránh lãng phí, tiêu cực.

1.2. Dự kiến nguồn kinh phí để triển khai Nghị quyết

Sau khi Nghị quyết được ban hành, dự kiến kinh phí thực thi được thực hiện lồng ghép trong ngân sách chi thường xuyên của các cơ quan trung ương, địa phương theo quy định của Luật Ngân sách nhà nước, bao gồm: Kinh phí để xây dựng các văn bản quy định chi tiết, hướng dẫn thi hành Luật; kinh phí tuyên truyền, phổ biến Nghị quyết của các cơ quan trung ương và địa phương; kinh phí thanh tra, kiểm tra, giám sát: được thực hiện lồng ghép trong ngân sách chi thường xuyên của các cơ quan trung ương, địa phương.

1.3. Đánh giá nguồn lực thực hiện Nghị quyết

Với mục tiêu như đã nêu trên, sau khi Nghị quyết được ban hành, các cơ quan quản lý đầu tư xây dựng ở các cấp trung ương và địa phương vẫn thực hiện theo quy định, có thể phát sinh thêm nhân sự ở địa phương để đáp ứng yêu cầu cử nhiệm vụ mới.

2. Các điều kiện đảm bảo thi hành Nghị quyết

2.1. Ban hành các văn bản quy định chi tiết, hướng dẫn thi hành

Sau khi Quốc hội ban hành Nghị quyết, Thành phố sẽ tổ chức thực hiện triển khai Nghị quyết đầy đủ để đầu tư xây dựng hệ thống đường sắt đô thị bảo đảm đúng tiến độ.

2.2. Tổ chức thực thi Nghị quyết sau khi ban hành

- Tuyên truyền, phổ biến Nghị quyết: Các bộ, cơ quan trung ương và địa phương trong phạm vi chức năng, nhiệm vụ thực hiện phổ biến Nghị quyết kịp thời đến các cơ quan, tổ chức và người dân, giúp nắm bắt pháp luật kịp thời để thực hiện.

- Bảo đảm nguồn lực thực hiện: Được bố trí nguồn kinh phí để thực hiện các quy định trong Nghị quyết, ngoài nguồn kinh phí do ngân sách nhà nước cấp, huy động nguồn lực hợp pháp từ cơ quan, đơn vị và địa phương, hỗ trợ của các tổ chức xã hội, tổ chức quốc tế hoặc lồng ghép vào các chương trình, dự án khác để có nguồn kinh phí bảo đảm cho việc thực hiện Nghị quyết.

- Giám sát, thanh tra, kiểm tra, theo dõi thi hành Nghị quyết: Thực hiện công tác giám sát, thanh tra, kiểm tra, theo dõi thi hành Nghị quyết và các văn bản pháp quy phạm pháp luật quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành Nghị quyết.

- Thành phố Hồ Chí Minh khẩn trương kiện toàn tổ chức bộ máy quản lý

nhà nước của địa phương, bảo đảm nguồn nhân lực triển khai thực hiện các nhiệm vụ được phân cấp làm cơ quan chủ quản trong Nghị quyết Quốc hội.

3. Về tính tương thích của nội dung chính sách trong đề nghị xây dựng Nghị quyết với Điều ước quốc tế có liên quan mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên

Nội dung dự thảo Nghị quyết không có quy định mang tính phân biệt đối xử; đảm bảo tính tương thích với các điều ước quốc tế có liên quan mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

Trên đây là nội dung Tờ trình dự thảo Nghị quyết của Quốc hội về thí điểm một số chính sách đặc thù, đặc biệt đầu tư xây dựng hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại Thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2035, Bộ Giao thông vận tải kính trình Chính phủ xem xét, quyết định./.

Xin gửi kèm theo:

- 1. Dự thảo Nghị quyết của Quốc hội;*
- 2. Báo cáo rà soát các văn bản quy phạm pháp luật có liên quan đến dự thảo Nghị quyết;*
- 3. Báo cáo về lồng ghép vấn đề bình đẳng giới;*
- 4. Báo cáo tiếp thu, giải trình ý kiến tham gia góp ý của các Bộ, ngành, địa phương, tổ chức; và bản chụp ý kiến góp ý (sẽ cập nhật, bổ sung sau khi các cơ quan gửi ý kiến);*
- 5. Nghị quyết của Chính phủ về đề nghị xây dựng Nghị quyết của Quốc hội (sẽ cập nhật, bổ sung sau khi Chính phủ thông qua).*

Nơi nhận:

- Như trên,
- Thủ tướng Chính phủ (để b/c);
- Phó TTgCP Trần Hồng Hà (để b/c);
- Bộ trưởng (để b/c);
- Văn phòng Chính phủ;
- UBND các Thành phố: Hà Nội, HCM;
- Lưu VP, KHĐT_(PHUONGNN).

**KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG**

Nguyễn Danh Huy

Phụ lục
DANH MỤC CÁC DỰ ÁN ĐẦU TƯ
PHÁT TRIỂN HỆ THỐNG ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ
(Kèm theo Tờ trình số: 06/TTr-BGTVT ngày 23 tháng 01 năm 2025)

1. Hệ thống đường sắt đô thị Thành phố Hà Nội

TT	Tên dự án	Giai đoạn thực hiện		
		2026-2030	2031-2035	2036-2045
A	CÁC DỰ ÁN ĐẦU TƯ TRƯỚC 2035			
1	Tuyến 1: Ngọc Hồi - Yên Viên - Như Quỳnh			
1.1	Đoạn Ngọc Hồi - Yên Viên		x	
1.2	Đoạn Gia Lâm - Dương Xá		x	
2	Tuyến 2: Nội Bài - Thượng Đình - Bưởi			
2.1	Đoạn Nam Thăng Long - Trần Hưng Đạo	x		
2.2	Đoạn Trần Hưng Đạo - Thượng Đình	x		
2.3	Đoạn Nam Thăng Long - Nội Bài	x		
2.4	Đoạn kéo dài đi Sóc Sơn		x	
3	Tuyến 2A: Cát Linh - Hà Đông - Xuân Mai			
2A.1	Đoạn Cát Linh - Hà Đông (đã đưa vào khai thác từ 06/11/2021)			
2A.2	Đoạn kéo dài đi Xuân Mai		x	
4	Tuyến 3: Trôi - Nhổn - Yên Sở			
3.1	Đoạn Nhổn - ga Hà Nội (đoạn Nhổn - Cầu Giấy đã đưa vào khai thác từ 08/08/2024)	x		
3.2	Đoạn ga Hà Nội - Yên Sở (Hoàng Mai)	x		
3.3	Đoạn Nhổn - Trôi và kéo dài đi Sơn Tây		x	
5	Tuyến 4: Mê Linh - Sài Đồng - Liên Hà		x	
6	Tuyến 5: Văn Cao - Hòa Lạc	x		
7	Tuyến 6: Nội Bài - Ngọc Hồi		x	
8	Tuyến 7: Mê Linh - Hà Đông		x	
9	Tuyến 8: Sơn Đồng - Mai Dịch - VĐ3 - Lĩnh Nam - Dương Xá		x	
10	Tuyến VT: Sơn Tây - Hòa Lạc - Xuân Mai		x	

B	CÁC DỰ ÁN ĐẦU TƯ SAU NĂM 2035			
-	Tuyến 2: đoạn từ Trần Hưng Đạo - Chợ Mơ - Ngã Tư Sở - Hoàng Quốc Việt			X
-	Tuyến 7: đoạn Mê Linh - Nội Bài			X
1	Tuyến 1A: Ngọc Hồi - Sân bay thứ 2 phía Nam			X
2	Tuyến 9: Mê Linh - Cổ Loa - Dương Xá			X
3	Tuyến 10: Cát Linh - Láng Hạ - Lê Văn Lương - Yên Nghĩa			X
4	Tuyến 11: VĐ2 - Trục phía Nam - Sân bay thứ 2			X
5	Tuyến 12: kéo dài Tuyến VT từ Xuân Mai đi Phú Xuyên			X

2. Hệ thống đường sắt đô thị Thành phố Hồ Chí Minh

TT	Tên dự án	Giai đoạn thực hiện		
		2026-2030	2031-2035	2036-2045
A	CÁC DỰ ÁN ĐẦU TƯ TRƯỚC 2035			
1	Tuyến 1: Suối Tiên - Bến Thành - An Hạ			
-	Bến Thành - Suối Tiên (đã hoàn thành, dự kiến đưa vào khai thác từ 22/12/2024)			
-	Bến Thành - An Hạ	X	X	
2	Tuyến 2: Củ Chi - QL22 - An Sương - Bến Thành - Thủ Thiêm	X	X	
3	Tuyến 3: Hiệp Bình Phước - Bình Triệu - Ngã 6 Cộng Hòa - Tân Kiên - An Hạ	X	X	
4	Tuyến 4: Đông Thạnh (Hóc Môn) - sân bay Tân Sơn Nhất - Bến Thành - Nguyễn Hữu Thọ - Khu đô thị Hiệp Phước	X	X	
5	Tuyến 5: Long Trường - Xa lộ Hà Nội - cầu Sài Gòn - Bảy Hiền - Depot Đa Phước	X	X	
6	Tuyến số 6: Vành đai trong	X	X	
7	Tuyến 7: Tân Kiên - đường Nguyễn Văn Linh - Thủ Thiêm - Thảo Điền - Thanh Đa - Khu Công nghệ cao - Vinhomes Grand park	X	X	
B	CÁC DỰ ÁN ĐẦU TƯ SAU 2035			
1	Tuyến 8: Đa Phước - Phạm Hùng - Ngô Gia Tự - Ga Sài Gòn - Công viên phần mềm Quang Trung - Hóc Môn - Bình Mỹ (Củ Chi)			X
2	Tuyến 9: An Hạ - Vĩnh Lộc - Ga Sài Gòn - Bình Triệu			X
3	Tuyến 10: Vành đai ngoài			X