

DỰ THẢO

TỜ TRÌNH

Dự thảo Nghị quyết một số cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt áp dụng cho dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam

Kính gửi: Chính phủ

Thực hiện quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật số 64/2025/QH15; ý kiến chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ¹, Phó Thủ tướng Chính phủ Trần Hồng Hà² về việc triển khai xây dựng Nghị quyết một số cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt áp dụng cho Dự án đầu tư xây dựng đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam (Dự án); Bộ Xây dựng đã chủ trì, phối hợp với các bộ, cơ quan liên quan hoàn thiện hồ sơ dự thảo Nghị quyết một số cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt áp dụng cho dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam (*sau đây gọi là dự thảo Nghị quyết*).

Căn cứ ý kiến thẩm định của Bộ Tư pháp số....., Bộ Xây dựng kính trình Chính phủ dự thảo Nghị quyết một số cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt áp dụng cho dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam như sau:

I. SỰ CẦN THIẾT XÂY DỰNG DỰ THẢO NGHỊ QUYẾT

1. Cơ sở chính trị, pháp lý

1.1. Cơ sở chính trị

Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng đã xác định “*quan tâm đúng mức phát triển giao thông đường sắt, triển khai xây dựng một số đoạn đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam...*”.

Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng về tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 xác định “*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*”.

Kết luận số 49-KL/TW ngày 28/2/2023 của Bộ Chính trị xác định “*hoàn thiện hệ thống pháp luật, cơ chế, chính sách ưu đãi, tạo môi trường thuận lợi, khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia đầu tư phát triển giao thông vận tải đường sắt*”, “*đa dạng hóa nguồn vốn, các hình thức, phương thức đầu tư*

¹ Văn bản số 10049/VPCP-CN ngày 16/10/2025, số 10398/VPCP-CN ngày 27/10/2025 của Văn phòng Chính phủ.

² Văn bản số 10050/VPCP-CN ngày 16/10/2025 của Văn phòng Chính phủ

các dự án đường sắt, đẩy mạnh đầu tư theo phương thức đối tác công - tư (hợp đồng BT, BOT, BTO, TOD...). Nghiên cứu xây dựng và ban hành chính sách về nhượng quyền khai thác một phần kết cấu hạ tầng đường sắt để thu hồi vốn các công trình được đầu tư từ vốn vay, kể cả vốn ODA và vốn trái phiếu chính phủ”.

Nghị quyết số 66-NQ/TW ngày 30/4/2025 của Ban Chấp hành Trung ương về đổi mới công tác xây dựng và thi hành pháp luật đáp ứng yêu cầu phát triển đất nước trong kỷ nguyên mới đã xác định “đổi mới tư duy, định hướng xây dựng pháp luật theo hướng vừa bảo đảm yêu cầu quản lý nhà nước, vừa khuyến khích sáng tạo, giải phóng toàn bộ sức sản xuất, khơi thông mọi nguồn lực phát triển”.

Nghị quyết số 68-NQ/TW ngày 04/5/2025 của Bộ Chính trị xác định “kip thời xây dựng, hoàn thiện pháp luật và cơ chế, chính sách đột phá để khuyến khích kinh tế tư nhân phát triển trong những lĩnh vực ưu tiên, đầu tư nghiên cứu phát triển, ứng dụng khoa học công nghệ, đổi mới sáng tạo, chuyển đổi số, tham gia vào các nhiệm vụ quan trọng...”, “Mở rộng sự tham gia của doanh nghiệp tư nhân vào các dự án quan trọng quốc gia, ... các dự án quan trọng quốc gia như đường sắt tốc độ cao, đường sắt đô thị,...)”.

Kết luận của Bộ Chính trị³ tại Văn bản số 15545-CV/VPTW ngày 22/6/2025 đã thống nhất chủ trương: bổ sung hình thức đầu tư khác (đầu tư theo phương thức PPP, đầu tư kinh doanh,...) bên cạnh hình thức đầu tư công; đồng thời, chỉ đạo xây dựng, ban hành các tiêu chí, yêu cầu cần thiết... làm cơ sở để đánh giá, lựa chọn hình thức đầu tư, nhà đầu tư, bảo đảm khoa học, công khai, minh bạch, chống lăng phí, tiêu cực, tham nhũng, lợi ích nhóm.

Kết luận số 14-KL/TW ngày 22/9/2021 của Bộ Chính trị đã đưa ra chủ trương khuyến khích và bảo vệ cán bộ năng động, sáng tạo vì lợi ích chung.

Từ các cơ sở chính trị nêu trên, cần tiếp tục rà soát, xây dựng, hoàn thiện tổng thể các cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt áp dụng cho dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam để có thể thực hiện đầu tư Dự án, vận hành, khai thác hiệu quả, khả thi, phòng chống tham nhũng, tiêu cực, lãng phí cho các hình thức đầu tư hiện hành, không phân biệt đối xử giữa hình thức đầu tư công hay đầu tư kinh doanh, đầu tư theo phương thức PPP.

1.2. Cơ sở pháp lý

Theo quy định tại điểm a khoản 2 Điều 10 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Quốc hội ban hành nghị quyết để quy định thực hiện thí điểm một số chính sách mới thuộc thẩm quyền quyết định của Quốc hội khác với quy định của luật hiện hành.

Nghị quyết số 172/2024/QH15 ngày 30/11/2024 của Quốc hội về chủ trương đầu tư Dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam, 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. Điều 16

³ Văn bản số 15545-CV/VPTW ngày 22/6/2025 của Văn phòng Trung ương Đảng.

Luật Đầu tư quy định “*kết cấu hạ tầng là lĩnh vực được ưu đãi khuyến khích đầu tư và được hưởng ưu đãi theo Điều 15*”.

Nghị quyết số 198/2025/QH15 ngày 17/5/2025 của Quốc hội về một số cơ chế, chính sách đặc biệt phát triển kinh tế tư nhân, quy định “*Nhà nước mở rộng sự tham gia của doanh nghiệp thuộc khu vực kinh tế tư nhân vào các dự án trọng điểm có ý nghĩa lớn với phát triển kinh tế - xã hội, dự án quan trọng quốc gia thông qua hình thức đầu tư trực tiếp hoặc đầu tư theo phương thức đối tác công tư, ...*”.

Nghị quyết số 227/2025/QH15 ngày 27/6/2025 của Quốc hội đã quyết nghị bổ sung hình thức đầu tư Dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam. Theo đó, *đã chấp thuận bổ sung hình thức đầu tư theo Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư và đầu tư kinh doanh theo Luật Đầu tư cho Dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam bên cạnh hình thức đầu tư công. Giao Chính phủ tổ chức lựa chọn hình thức đầu tư, nhà đầu tư theo quy định. Trường hợp có cơ chế, chính sách khác vượt thẩm quyền của Chính phủ thì báo cáo Quốc hội xem xét, quyết định.*

Tại văn bản số 10049/VPCP-CN ngày 16/10/2025, văn bản số 10398/VPCP-CN ngày 27/10/2025 và văn bản số 10050/VPCP-CN ngày 16/9/2025 của Văn phòng Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ, Phó Thủ tướng Chính phủ Trần Hồng Hà đã giao Bộ Xây dựng chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành liên quan dự thảo Nghị quyết của Quốc hội về việc một số cơ chế đặc thù triển khai Dự án đầu tư xây dựng đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam và Hồ sơ trình Quốc hội tại kỳ họp thứ 10.

Như vậy, đã có đầy đủ cơ sở pháp lý để triển khai nghiên cứu, xây dựng dự thảo Nghị quyết một số cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt áp dụng cho dự án ĐSTĐC trên trục Bắc - Nam.

2. Cơ sở thực tiễn

Dự án đầu tư xây dựng đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam (Dự án) đã được Ban Chấp hành Trung ương Đảng, Bộ Chính trị thống nhất chủ trương đầu tư⁴. Trên cơ sở đó, Quốc hội đã phê duyệt chủ trương đầu tư tại Nghị quyết số 172/2024/QH15 ngày 30/11/2024, **hình thức đầu tư công**, phấn đấu hoàn thành toàn tuyến vào năm 2035. Chính phủ đã ban hành Nghị quyết số 106/NQ-CP ngày 23/4/2025 để triển khai Nghị quyết số 172/2024/QH15 của Quốc hội. Hiện nay, Bộ Xây dựng đang triển khai lựa chọn tư vấn để hỗ trợ lập Báo cáo nghiên cứu.

Sau khi Nghị quyết số 68-NQ/TW ngày 04/5/2025 của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế tư nhân, Nghị quyết số 198/2025/QH15 ngày 17/5/2025 của Quốc hội ban hành một số cơ chế chính sách đặc biệt phát triển kinh tế tư nhân, Bộ Xây dựng nhận được một số hồ sơ đề xuất đầu tư Dự án theo hình thức đầu tư kinh doanh theo Luật Đầu tư và đầu tư theo phương thức PPP⁵.

Triển khai kết luận của Bộ Chính trị⁶, Chính phủ đã trình và được Quốc hội

⁴ Nghị quyết số 55-NQ/TW ngày 20/09/2024 của Ban Chấp hành Trung ương; Văn bản số 11376-CV/VPTW ngày 18/09/2024 của Văn phòng Trung ương Đảng.

⁵ Công ty TNHH Việt Nam 3000

⁶ Văn bản số 15545-CV/VPTW ngày 22/6/2025 của Văn phòng Trung ương.

ban hành Nghị quyết số 227/2025/QH15 ngày 27/6/2025 trong đó chấp thuận bổ sung hình thức đầu tư theo Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư (PPP) và đầu tư kinh doanh theo Luật Đầu tư cho Dự án bên cạnh hình thức đầu tư công; giao Chính phủ tổ chức lựa chọn hình thức đầu tư, nhà đầu tư theo quy định.

Để thể chế hóa các quan điểm của Đảng, đặc biệt là mới đây nhất là Nghị quyết số 66-NQ/TW ngày 30/4/2025 của Ban Chấp hành Trung ương về đổi mới công tác xây dựng và thi hành pháp luật đáp ứng yêu cầu phát triển đất nước trong kỷ nguyên mới và Nghị quyết số 68-NQ/TW ngày 04/5/2025 của Ban Chấp hành Trung ương về phát triển kinh tế tư nhân, đáp ứng nhu cầu thực tiễn, chỉ đạo của lãnh đạo Chính phủ⁷, việc xây dựng và ban hành một Nghị quyết về cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt có tính tổng thể để áp dụng cho đầu tư xây dựng Dự án là rất cần thiết và cấp bách để tháo gỡ “điểm nghẽn” về thể chế, hiện thực hóa mục tiêu sớm hoàn thành xây dựng tuyến ĐSTĐC trên trục Bắc - Nam theo quy hoạch.

II. MỤC ĐÍCH, QUAN ĐIỂM XÂY DỰNG NGHỊ QUYẾT

1. Mục đích

Việc xây dựng Nghị quyết của Quốc hội để:

(1) Thể chế hóa các quan điểm chỉ đạo, chủ trương, đường lối của Đảng về phát triển đường sắt, khoa học - công nghệ; đổi mới công tác xây dựng và thi hành pháp luật đáp ứng yêu cầu phát triển đất nước trong kỷ nguyên mới.

(2) Ban hành thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt cho các hình thức đầu tư đối với Dự án.

(3) Giải quyết một số vấn đề mới phát sinh trong thực tiễn, thực hiện thành công các chỉ đạo mới của cấp có thẩm quyền; tiếp tục huy động nguồn lực 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 để triển khai thực hiện Dự án.

(4) Đẩy mạnh phân cấp, phân quyền cho các địa phương trong việc triển khai đầu tư phù hợp với tình hình thực tế, đặc điểm và yêu cầu phát triển, phát huy tính chủ động, tích cực của các địa phương bảo đảm hiệu quả đầu tư.

2. Quan điểm

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

(1) Phù hợp với Hiến pháp năm 2013, Nghị quyết số 203/2025/QH15 ngày 16/6/2025 của Quốc hội sửa đổi, bổ sung một số điều của Hiến pháp nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam; tương thích với các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên; phù hợp với các chủ trương, đường lối của Đảng.

⁷ tại văn bản số 10049/VPCP-CN ngày 16/10/2025 của Văn phòng Chính phủ và văn bản số 10050/VPCP-CN ngày 16/9/2025 của Văn phòng Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ, Phó Thủ tướng Chính phủ Trần Hồng Hà đã giao Bộ Xây dựng chủ trì, phối hợp với các Bộ, cơ quan liên quan dự thảo Nghị quyết của Quốc hội về việc một số cơ chế đặc thù triển khai Dự án đầu tư xây dựng đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam và Hồ sơ trình Quốc hội tại kỳ họp thứ 10.

(2) Đổi mới tư duy, định hướng xây dựng pháp luật theo hướng vừa bảo đảm yêu cầu quản lý nhà nước, vừa khuyến khích sáng tạo, giải phóng toàn bộ sức sản xuất, khơi thông mọi nguồn lực phát triển; mở rộng sự tham gia của doanh nghiệp tư nhân vào Dự án.

(3) Huy động tối đa nguồn lực, tạo điều kiện thuận lợi để thực hiện thành công Dự án ĐSTĐC trên trục Bắc - Nam; tái cấu trúc phát triển hệ thống đô thị dọc tuyến; phát triển công nghiệp đường sắt và công nghiệp phụ trợ; hình thành phương thức vận tải mới trên trục Bắc - Nam bảo đảm hiện đại, bền vững góp phần phát triển kinh tế - xã hội gắn với bảo đảm quốc phòng, an ninh.

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

1. Phạm vi điều chỉnh

Nghị quyết này quy định một số cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt áp dụng cho Dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam.

Nghị quyết số 172/2024/QH15 ngày 30/11/2024 của Quốc hội chỉ áp dụng đối với hình thức đầu tư công. *Phạm vi điều chỉnh của dự thảo lần này bao gồm hình thức đầu tư công, dự thảo Nghị quyết bổ sung các cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt để có thể áp dụng đối với hình thức đầu tư kinh doanh (theo Luật Đầu tư) và đầu tư theo phương thức đối tác công - tư (theo Luật PPP) để tạo cơ sở pháp lý về đường sắt tốc độ cao trước khi xem xét, lựa chọn hình thức đầu tư, nhà đầu tư (PPP, đầu tư kinh doanh) như quan điểm chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại văn bản số 10398/VPCP-CN ngày 27/10/2025.*

2. Đối tượng áp dụng

Đối tượng áp dụng trong dự thảo Nghị quyết tương tự như các Nghị quyết của Quốc hội ban hành cơ chế đặc thù, đặc biệt áp dụng cho Dự án đầu tư tuyến ĐSTĐC, Dự án xây dựng tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng và các Nghị quyết thí điểm khác, trong đó bổ sung đối tượng áp dụng là “nhà đầu tư”, cụ thể:

- Cơ quan nhà nước, tổ chức chính trị và các tổ chức chính trị - xã hội;
- Tổ chức chính trị xã hội - nghề nghiệp, tổ chức xã hội và tổ chức xã hội - nghề nghiệp.
- Nhà đầu tư trong nước, các tổ chức, cá nhân có liên quan.

IV. QUÁ TRÌNH XÂY DỰNG DỰ THẢO NGHỊ QUYẾT

1. Thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại văn bản số 10049/VPCP-CN ngày 16/10/2025 của Văn phòng Chính phủ và chỉ đạo của Phó Thủ tướng Chính phủ Trần Hồng Hà tại văn bản số 10050/VPCP-CN ngày 16/10/2025 của Văn phòng Chính phủ, Bộ Xây dựng đã tổ chức soạn Nghị quyết một số cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt áp dụng cho dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam, báo cáo Thường trực Chính phủ tại văn bản số 252/BC-BXD.

2. Bộ Xây dựng đã hoàn thiện Hồ sơ xây dựng Nghị quyết để lấy ý kiến các bộ,

ngành, địa phương và cơ quan, đơn vị có liên quan⁸.

3. Căn cứ góp ý của các bộ, ngành, địa phương, Bộ Xây dựng đã tổng hợp, nghiên cứu, tiếp thu, giải trình, chỉnh lý, hoàn thiện Hồ sơ Nghị quyết.

4. Hồ sơ dự thảo Nghị quyết đã được Bộ Tư pháp thẩm định tại văn bản ... và Bộ Xây dựng đã có Báo cáo số ... về việc tiếp thu, giải trình ý kiến thẩm định.

5. Tiếp thu ý kiến thẩm định, Bộ Xây dựng đã chủ trì phối hợp với các cơ quan, đơn vị có liên quan chỉnh lý, hoàn thiện Hồ sơ Nghị quyết.

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

1. Bộ cục

Bộ cục dự thảo Nghị quyết tương tự như các Nghị quyết của Quốc hội ban hành về các cơ chế đặc thù, đặc biệt, gồm 14 Điều, cụ thể như sau:

- Điều 1. Phạm vi điều chỉnh
- Điều 2. Đối tượng áp dụng
- Điều 3. Về công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư và di dời công trình điện
- Điều 4. Về khai thác khoáng sản làm vật liệu, bãi đổ thải
- Điều 5. Công tác chuẩn bị đầu tư
- Điều 6. Về khai thác nhà ga và khu vực TOD
- Điều 7. Về các chính sách tài chính
- Điều 8. Phát triển khoa học, công nghệ và nguồn nhân lực cho Dự án
- Điều 9. Về phát triển công nghiệp và chuyển giao công nghệ
- Điều 10. Các quy định riêng cho hình thức đầu tư kinh doanh
- Điều 11. Các quy định riêng cho phương thức đối tác công tư
- Điều 12. Cơ chế, chính sách bảo đảm phòng, chống tham nhũng, lãng phí, tiêu cực
- Điều 13. Tổ chức thực hiện
- Điều 14. Điều khoản thi hành.

2. Nội dung cơ bản

Dự thảo Nghị quyết đã thể chế hóa các chủ trương, đường lối của Đảng, chính sách của Nhà nước tại Kết luận số 49-KL/TW ngày 28/02/2023 của Bộ Chính trị về định hướng phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045⁹, 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

⁸ văn bản số 12019/BXD-KHTC ngày 21/10/2025 của Bộ Xây dựng

⁹ 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... “Huy động tối đa các nguồn lực, tập trung ưu tiên đầu tư phát triển hệ thống giao thông vận tải đường sắt hiện đại, đồng bộ, bền vững, có trọng tâm, trọng điểm, có lộ trình, bước đi cụ thể, phù hợp với điều kiện và kế hoạch, chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của đất nước”.

đất nước đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045¹⁰, Nghị quyết số 66-NQ/TW ngày 30/4/2025 của Ban Chấp hành Trung ương về đổi mới công tác xây dựng và thi hành pháp luật đáp ứng yêu cầu phát triển đất nước trong kỷ nguyên mới, Nghị quyết số 68-NQ/TW ngày 04/5/2025 của Ban Chấp hành Trung ương về phát triển kinh tế tư nhân, Văn bản số 15545-CV/VPTW ngày 22/6/2025 của Văn phòng Trung ương về bổ sung hình thức đầu tư Dự án¹¹, Nghị quyết số 227/2025/QH15 ngày 27/6/2025 của Quốc hội về kỳ họp thứ 9, Quốc hội khóa XV¹².

Nội dung cơ bản của dự thảo Nghị quyết chia làm các nội dung chính:

- (1) Phần nội dung quy định các cơ chế, chính sách áp dụng chung cho cả 3 hình thức đầu tư công, PPP, đầu tư kinh doanh từ Điều 1 đến Điều 9;
- (2) Phần quy định áp dụng riêng cho đầu tư kinh doanh tại Điều 10;
- (3) Phần quy định áp dụng riêng cho phương thức đầu tư PPP tại Điều 11;
- (4) Cơ chế phòng, chống tham nhũng tại Điều 12;
- (5) Tổ chức thực hiện tại Điều 13 và hiệu lực thi hành tại Điều 14.

Do hiện nay Dự án vẫn đang triển khai đầu tư theo hình thức đầu tư công, chưa chuyển đổi hình thức đầu tư từ đầu tư công sang đầu tư kinh doanh hoặc đầu tư theo phương thức đối tác công tư hoặc đầu tư theo hình thức hỗn hợp¹³ nên nội dung thiết kế nêu trên nhằm bảo đảm tính tổng thể của dự thảo Nghị quyết là quy định chung các cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt áp dụng cho Dự án để đầu tư theo một trong các hình thức đầu tư đầu tư công, đầu tư PPP, đầu tư tư nhân và đầu tư hỗn hợp các hình thức đầu tư nêu trên. Trường hợp Chính phủ lựa chọn hình thức đầu tư nào sẽ áp dụng các điều khoản tương đương trong dự thảo Nghị quyết.

Nội dung cơ bản của các chính sách như sau:

2.1. Về công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư và di dời công trình điện

Đây là nội dung chung được áp dụng cho các hình thức đầu tư và được kế thừa các chính sách về công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư và di dời công trình điện đã được Quốc hội thông qua tại Nghị quyết số 172/2024/QH15 ngày 30/11/2024 của Quốc hội.

Nội dung trong dự thảo Nghị quyết khác biệt chủ yếu so với Nghị quyết số 172/2024/QH15 ngày 30/11/2024 là:

¹⁰ “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”.

¹¹ Thống nhất chủ trương bổ sung hình thức đầu tư khác (đầu tư theo phương thức PPP, đầu tư kinh doanh,...) bên cạnh hình thức đầu tư công; đồng thời, chỉ đạo xây dựng, ban hành các tiêu chí, yêu cầu cần thiết... làm cơ sở để đánh giá, lựa chọn hình thức đầu tư, nhà đầu tư, bảo đảm khoa học, công khai, minh bạch, chống lăng phí, tiêu cực, tham nhũng, lợi ích nhóm.

¹² Chấp thuận bổ sung hình thức đầu tư theo Luật PPP và đầu tư kinh doanh theo Luật Đầu tư cho Dự án ĐSTDC trên trục Bắc - Nam bên cạnh hình thức đầu tư công. Giao Chính phủ tổ chức lựa chọn hình thức đầu tư, nhà đầu tư theo quy định. Trường hợp có cơ chế, chính sách khác vượt thẩm quyền của Chính phủ thì báo cáo Quốc hội xem xét, quyết định.

¹³ Có thể chia thành các dự án thành phần độc lập, có dự án thành phần thực hiện đầu tư theo hình thức đầu tư công; dự án thành phần đầu tư theo hình thức PPP; có dự án thành phần đầu tư theo hình thức đầu tư kinh doanh.

Thứ nhất, phần công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư và di dời công trình điện sẽ tách thành các dự án độc lập¹⁴ để tạo tính chủ động cho các địa phương, Tập đoàn điện lực Việt Nam triển khai. Trong trường hợp đầu tư theo phương thức PPP và đầu tư kinh doanh, phương án này có ưu điểm là công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư và di dời công trình điện sẽ được triển khai độc lập, triển khai song song với công tác lập Báo cáo Nghiên cứu khả thi nên sẽ có thể đẩy nhanh tiến độ thực hiện; trong trường hợp các địa phương cần điều chỉnh dự án GPMB độc lập sẽ chủ động thực hiện mà không phụ thuộc vào Dự án ĐSTĐC Bắc - Nam nên sẽ giảm được thủ tục, trình tự theo quan điểm “địa phương quyết, địa phương chịu trách nhiệm”.

Thứ hai, trường hợp ngân sách trung ương chưa kịp bố trí, các địa phương chủ động cân đối nguồn ngân sách địa phương để thực hiện, ngân sách trung ương sẽ hoàn trả cho ngân sách địa phương sau khi cân đối được vốn.

Theo quy định của Luật Đất đai, chi phí bồi thường, hỗ trợ, tái định cư được lấy trong dự án. Đối với dự án ĐSTĐC Bắc - Nam, theo Điều ... Luật Đường sắt là công trình đường sắt quốc gia nên việc bố trí vốn bồi thường, hỗ trợ, tái định cư thuộc trách nhiệm của ngân sách trung ương. Để bảo đảm tiến

2.2. Về công tác chuẩn bị đầu tư

Theo quy định tại Điều 31 Nghị định số 31/2021/NĐ-CP (được sửa đổi, bổ sung tại khoản 8 Điều 1 Nghị định số 239/2025/NĐ-CP), hồ sơ Đề xuất dự án đầu tư (bao gồm Hồ sơ đề nghị chấp thuận chủ trương đầu tư dự án đầu tư do nhà đầu tư đề xuất và Hồ sơ đề nghị chấp thuận chủ trương đầu tư dự án đầu tư do cơ quan nhà nước có thẩm quyền lập). Tuy nhiên, do tính chất đặc thù, Dự án đã được Quốc hội thông qua chủ trương đầu tư theo hình thức đầu tư công tại Nghị quyết số 172/2024/QH15 và chấp thuận bổ sung hình thức đầu tư (PPP, đầu tư kinh doanh) tại Nghị quyết số 227/2025/QH15; do vậy, việc tổ chức lập báo cáo nghiên cứu khả thi theo hình thức đầu tư kinh doanh (sau khi cấp có thẩm quyền quyết định chuyển đổi hình thức đầu tư) sẽ do nhà đầu tư được lựa chọn tổ chức lập hồ sơ.

Theo quy định pháp luật về đầu tư¹⁵ nhà đầu tư cần tuân thủ quy định pháp luật về xây dựng, tuy nhiên theo quy định Luật Xây dựng không quy định cụ thể việc triển khai dự án theo hình thức đầu tư kinh doanh nên dự theo Nghị quyết đề xuất việc tổ chức lập hồ sơ của nhà đầu tư theo quy định pháp luật về xây dựng, đường sắt.

Dự án có quy mô rất lớn, quan trọng, thời gian thực hiện dài, phức tạp về công nghệ, chưa từng có tại Việt Nam nên việc phê duyệt dự toán cũng như tổ chức đấu thầu cần có sự tham gia của các Bộ, ngành có chuyên môn sâu, có chức năng kiểm tra, giám sát để cùng chủ đầu tư, người quyết định đầu tư rà soát, đánh giá kỹ lưỡng ngay từ đầu với mục tiêu nhanh nhất có thể lựa chọn được

¹⁴ Dự án độc lập khác với dự án thành phần độc lập là dự án thành phần độc lập thuộc Dự án chung

¹⁵ Khoản 3 Điều 42 Luật Đầu tư 2020 “Nhà đầu tư có trách nhiệm tuân thủ quy định của Luật này, pháp luật về quy hoạch, đất đai, môi trường, xây dựng, lao động, phòng cháy và chữa cháy, quy định khác của pháp luật có liên quan, văn bản chấp thuận chủ trương đầu tư (nếu có) và Giấy chứng nhận đăng ký đầu tư (nếu có) trong quá trình triển khai thực hiện dự án đầu tư”

nha thầu, nha đầu tư vừa đáp ứng được yêu cầu về chất lượng, vừa đáp ứng được tiến độ và hợp lý về giá thành tránh lãng phí, tham nhũng, tiêu cực. Nội dung chính như sau:

- Quy định Nhà đầu tư tổ chức lập Báo cáo nghiên cứu khả thi theo quy định pháp luật xây dựng, đường sắt;
- Quy định Kiểm toán Nhà nước thực hiện kiểm toán tổng mức đầu tư, làm cơ sở xác định phần vốn Nhà nước cho vay.

Quy định nhằm tăng cường tính minh bạch, khách quan và kiểm soát chi phí, tránh đội vốn, thất thoát, đồng thời bảo đảm tiến độ thực hiện dự án.

2.3. Về khai thác nhà ga và khu vực TOD

Theo kinh nghiệm quốc tế, khi đầu tư các dự án đường sắt mới, việc khai thác các khu đất quanh ga để phát triển các khu dịch vụ, thương mại, đô thị đã tạo ra nguồn lực lớn để tái đầu tư cho đường sắt. Tại Việt Nam, đã có các nhà đầu tư nghiên cứu đầu tư xây dựng khu vực xung quanh các khu ga đường sắt lớn, ga đường sắt tốc độ cao, ga đường sắt trong đô thị để phát triển các đô thị, các khu chức năng, tạo nguồn lực tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt. Ủy ban nhân dân TP. Hồ Chí Minh đã nghiên cứu và được Quốc hội cho phép thí điểm mô hình này. Trong điều kiện nguồn vốn ngân sách nhà nước đầu tư cho phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt còn hạn hẹp như hiện nay cần thiết bổ sung thêm trong Luật Đường sắt nội dung quy định về khai thác có hiệu quả kết cấu hạ tầng đường sắt, đặc biệt là các khu ga, khu vực quanh ga gắn với quy hoạch phát triển đô thị tạo ra nguồn lực mới, không gian mới cho phát triển kinh tế, tối ưu hóa nhu cầu đi lại.

Bên cạnh đó, đất khu vực xung quanh ga đường sắt để phát triển đô thị, các khu dịch vụ thương mại không thuộc phạm vi đất ga đường sắt, không phải là đất dành cho đường sắt, do đó việc lập dự án đầu tư đất khu vực xung quanh ga đường sắt để phát triển đô thị, các khu dịch vụ thương mại hoàn toàn độc lập với dự án đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt, vì vậy việc bổ sung quy định được sử dụng ngân sách của địa phương lập dự án đầu tư công độc lập (với dự án đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt) để thực hiện bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, thu hồi đất và đấu giá quyền sử dụng đất, quyền sử dụng không gian ngầm, khoảng không trên cao trong khu vực đất quanh ga làm cơ sở triển khai các dự án phát triển đô thị theo quy hoạch được cấp có thẩm quyền phê duyệt. Việc này không chỉ mở ra không gian mới cho phát triển kinh tế mà còn tạo ra nguồn lực từ khai thác quỹ đất, tối ưu hóa nhu cầu đi lại; nguồn thu từ việc khai thác phát triển quỹ đất xung quanh ga được ưu tiên một phần để đầu tư trở lại cho phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt.

Vì vậy, trong thời gian vừa qua, tại Luật Thủ đô, Luật Đất đai và các Nghị quyết của Quốc hội về một số cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt cho các dự án đường sắt quan trọng quốc gia, đường sắt đô thị trong thời gian qua... cũng đã có quy định về nội dung này. Luật Đường sắt 2025 cũng đã quy định cụ thể về việc khai thác ga đường sắt và khai thác quỹ đất tại khu vực TOD. Hầu hết các quy định về khai thác quỹ đất khu vực TOD được quy định áp dụng cho hình thức đầu

tư công (nhà nước bỏ kinh phí để thực hiện công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư và sau đó đấu giá quyền sử dụng đất để tái đầu tư cho phát triển kinh tế - xã hội, phát triển hệ thống đường sắt). Tuy nhiên, tại các văn bản quy phạm pháp luật nêu trên chưa có quy định đối với trường hợp đầu tư kinh doanh và đầu tư theo phương thức đối tác công tư.

2.4. Về chính sách hỗ trợ tài chính

a) Về chính sách nhà nước cho vay tối đa không quá 80% tổng mức đầu tư Dự án trong trường hợp dự án thực hiện theo hình thức đầu tư kinh doanh:

Để bảo đảm tài chính của dự án theo hình thức đầu tư kinh doanh, tổng hợp ý kiến của một số nhà đầu tư¹⁶ mà Bộ Xây dựng nhận được đề xuất dự án đã đề nghị Nhà nước cho vay lại từ Ngân sách nhà nước với hạn mức vay 80% tổng mức đầu tư (không bao gồm GPMB), lãi suất 0% trong vòng 30 năm; 20% số vốn còn lại nhà đầu tư tự huy động.

Theo Luật Quản lý nợ công 2017, hiện không có cơ chế Chính phủ sử dụng vốn ngân sách nhà nước cho doanh nghiệp vay lại nên theo ý kiến của Bộ Tài chính cần báo cáo cấp có thẩm quyền xem xét, quyết định. Đồng thời, Bộ Tài chính đã có ý kiến:

(1) *Bổ sung thuyết minh làm rõ mục tiêu, cơ sở để xuất các chính sách, đánh giá tác động của chính sách đến kinh tế xã hội và ngân sách nhà nước, các nội dung đặc thù so với Luật hiện hành để làm căn cứ trình Quốc hội xem xét, quyết định;*

(2) *Đề xuất Chính phủ vay trong nước và nước ngoài để cho vay lại đến doanh nghiệp tư nhân là chưa có cơ sở pháp lý và chưa có quy định quản lý rủi ro tương ứng.*

(3) *Đề xuất Chính phủ vay về cho chủ dự án vay lại với lãi suất bằng 0% trong thời hạn (không quá) 30 năm tương đương với việc Chính phủ phải đứng ra trả lãi suất cho khoản vay, việc này sẽ làm gia tăng chỉ tiêu nghĩa vụ trả nợ lãi trực tiếp của Chính phủ/tổng thu NSNN, có khả năng vượt trần, làm ảnh hưởng tiêu cực đến xếp hạng tín nhiệm quốc gia. Thêm vào đó, lãi suất 0% làm suy yếu khả năng hoàn vốn và giảm động lực trả nợ của doanh nghiệp. Khi doanh nghiệp không có áp lực trả nợ (vì NSNN trả nợ lãi) sẽ dẫn tới NSNN khó thu hồi được nợ, không phù hợp với nguyên tắc quản lý nợ theo hướng thị trường.*

(4) *Theo cơ chế đặc thù đề xuất, nhà đầu tư có trách nhiệm hoàn trả toàn bộ khoản vay một lần khi hết thời hạn khoản vay là rất rủi ro. Đề nghị Bộ Xây dựng đánh giá tính khả thi của phương án này khi tổng nhu cầu vay rất lớn, tuy nhiên, khả năng thu hồi vốn thực tế rất khó bảo đảm nếu dự án chậm thu hồi hoặc không đạt hiệu quả tài chính như dự kiến.*

Bộ Xây dựng nhận thấy, trường hợp để khuyến khích doanh nghiệp tư nhân tham gia đầu tư dự án, Bộ Xây dựng tổng hợp đề xuất của một số nhà đầu tư Dự án để các bộ, ngành xem xét, đánh giá xây dựng cơ chế chính sách. Nội dung chính sách liên quan đến lĩnh vực tài chính, Bộ Xây dựng không có chức năng, chuyên môn,

¹⁶ Công ty Vinspeed, Công ty Thaco

thông tin nên không thể đánh giá các tác động của chính sách này đến kinh tế vĩ mô; trong khi đó Bộ Tài chính đề nghị Bộ Xây dựng *cần đánh giá tính khả thi của phương pháp đánh giá tính khả thi của phương án này khi tổng nhu cầu vay rất lớn, tuy nhiên, khả năng thu hồi vốn thực tế rất khó đảm bảo*; đồng thời không cung cấp các thông tin, đánh giá tác động của chính sách này.

Với các thông tin nêu trên, Bộ Xây dựng chưa có cơ sở để tổng hợp báo cáo Chính phủ để xem xét về cơ chế chính sách này.

b) Về chính sách tỷ lệ vốn nhà nước tham gia không quá 80% tổng mức đầu tư Dự án trong trường hợp dự án thực hiện theo hình thức đầu tư theo phương thức đối tác công tư (PPP)

Nghiên cứu kinh nghiệm quốc tế của 27 dự án đầu tư trong lĩnh vực đường sắt theo phương thức PPP trên thế giới¹⁷ cho thấy một số quốc gia phải nâng mức hỗ trợ của nhà nước đối với các dự án PPP lên rất cao như Đài Loan (Trung Quốc)¹⁸. Bên cạnh đó, theo Hồ sơ Báo cáo NCKT Dự án sơ bộ đã tính toán, trường hợp nhà đầu tư PPP đầu tư phương tiện, thiết bị vận hành ban đầu 6,57 tỷ USD (khoảng 9,7% tổng mức đầu tư dự án bao gồm cả chi phí GPMB) và quá trình khai thác tiếp tục đầu tư thêm phương tiện khoảng 13,31 tỷ USD, Nhà nước hỗ trợ bù lỗ trong thời gian đầu khai thác khoảng 0,78 tỷ USD (thông qua hỗ trợ giá vé), kết quả cho thấy thời gian hoàn vốn cho nhà đầu tư khoảng 33,61 năm; trường hợp doanh thu giảm 5% thời gian hoàn vốn cho nhà đầu tư khoảng 41,18 năm và Nhà nước cần hỗ trợ 1,05 tỷ USD; trường hợp doanh thu giảm 10% thì không thể hoàn vốn cho nhà đầu tư.

Theo kết luận số 49-KL/TW ngày 28/2/2023 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, đã xác định *đa dạng hóa nguồn vốn, các hình thức đầu tư các dự án đường sắt, đẩy mạnh đầu tư theo phương thức PPP*.

Theo quy định pháp luật về PPP, *đối với dự án PPP tỷ lệ vốn nhà nước được áp dụng không quá 70% sơ bộ tổng mức đầu tư, tổng mức đầu tư của dự án*¹⁹. Dự án có quy mô rất lớn, kỹ thuật phức tạp, phục vụ chủ yếu an sinh xã hội, quốc phòng, an ninh nên hiệu quả kinh tế, tài chính không cao. Để bảo đảm hiệu quả tài chính của Dự án, cũng như thu hút được nhà đầu tư tư nhân tham gia hình thức này cần nghiên cứu tăng mức hỗ trợ của nhà nước, Bộ Xây dựng nhận được đề xuất chính sách “*tỷ lệ vốn nhà nước tham gia không quá 80% tổng mức đầu tư dự án được phê duyệt*”

c) Về quy định dư nợ tổng mức tín dụng

Để hỗ trợ nhà đầu tư dự án theo hình thức đầu tư kinh doanh có thể huy động được nguồn vốn vay tín dụng cho phần vốn tự có, tổng hợp ý kiến của một số nhà

¹⁷ Đánh giá 27 dự án triển khai theo phương thức PPP trong lĩnh vực đường sắt trên thế giới - Julien Dehornoy - Pháp (<https://mpra.ub.uni-muenchen.de/38415/>).

¹⁸ Tại Đài Loan (Trung Quốc): đầu tư theo phương thức PPP, quá trình khai thác bị lỗ về mặt tài chính nên Chính quyền phải tham gia giải cứu bằng các hình thức như: giảm lãi vay từ 8% xuống 1,8%, tăng tỷ lệ vốn nhà nước từ 20% lên 64% và kéo dài hợp đồng BOT từ 35 năm lên 70 năm.

¹⁹ Luật số 57/2024/QH15 ngày 29/11/2024 của Quốc hội sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Quy hoạch, Luật Đầu tư, Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư và Luật Đấu thầu, có hiệu lực kể từ ngày 15/01/2025

đầu tư²⁰ mà Bộ Xây dựng nhận được đề xuất dự án đã đề nghị: “*Tổng dư nợ cấp tín dụng của dự án không tính vào tổng dư nợ cấp tín dụng của các tổ chức tín dụng cấp cho chủ đầu tư và người có liên quan theo quy định của Luật các tổ chức tín dụng*”

Theo ý kiến của Bộ Tài chính cần báo cáo cấp có thẩm quyền xem xét, quyết định các cơ chế, đồng thời: *bổ sung thuyết minh rõ mục tiêu, cơ sở để xuất các chính sách, đánh giá tác động của chính sách đến kinh tế xã hội và ngân sách nhà nước, các nội dung đặc thù so với Luật hiện hành để làm căn cứ trình Quốc hội xem xét, quyết định.*

Theo ý kiến của Ngân hàng Nhà nước: *quy định về cho vay của tổ chức tín dụng (TCTD) giới hạn, tỷ lệ bảo đảm an toàn trong hoạt động của TCTD được quy định tại Luật các TCTD 2024 và các văn bản hướng dẫn. Trường hợp nhu cầu vay vốn vượt giới hạn quy định tại Luật các TCTD, cần báo cáo cấp có thẩm quyền xem xét quyết định ban hành cơ chế để thực hiện. Do đó, đề nghị Bộ Xây dựng tham khảo quy định về một số cơ chế, chính sách đặc biệt đầu tư, xây dựng Dự án điện hạt nhân Ninh Thuận đã được Quốc hội phê duyệt tại Nghị quyết số 189/2025/QH15 ngày 19/02/2025 để đề xuất phù hợp đối với dự án này; đồng thời, có cơ chế bảo lãnh Chính phủ với khoản vay TCTD trong nước.*

Bộ Xây dựng nhận thấy, dự án có quy mô rất lớn, trường hợp để khuyến khích doanh nghiệp tư nhân tham gia đầu tư dự án, Bộ Xây dựng tổng hợp đề xuất của một số nhà đầu tư Dự án để các bộ, ngành xem xét, đánh giá xây dựng cơ chế chính sách. Nội dung chính sách liên quan đến lĩnh vực tổ chức tín dụng, Bộ Xây dựng không có chức năng, chuyên môn, thông tin nên không thể đánh giá các tác động của chính sách này đến tổng dư nợ tín dụng; theo đề nghị của Ngân hàng nhà nước đề nghị tham khảo Nghị quyết số 189/2025/QH15 ngày 19/02/2025, Bộ Xây dựng tổng hợp nội dung chính sách như sau “*Các ngân hàng thương mại trong nước được miễn áp dụng quy định về tổng mức dư nợ cấp tín dụng tại khoản 1 Điều 136 Luật Các tổ chức tín dụng đối với các khoản vay của nhà đầu tư và người có liên quan để phục vụ Dự án; khoản vay này không tính vào tổng mức dư nợ cấp tín dụng của các ngân hàng đối với nhà đầu tư theo quy định tại khoản 3 Điều 136 Luật Các tổ chức tín dụng*”

Với các thông tin nêu trên, Bộ Xây dựng chưa có cơ sở để đánh giá tác động, tính khả thi của cơ chế, chính sách này.

2.5. Về phát triển công nghiệp và chuyển giao công nghệ; phát triển khoa học, công nghệ và nguồn nhân lực cho Dự án

Trong thời gian dài vừa qua, việc đầu tư của nhà nước cho phát triển công nghiệp đường sắt còn rất hạn chế; nhu cầu của thị trường đối với các sản phẩm công nghiệp đường sắt rất ít do đó dây chuyền công nghệ sản xuất chủ yếu do các doanh nghiệp công nghiệp đường sắt tự đầu tư nên còn manh mún, nhỏ lẻ, tập trung vào những sản phẩm có hàm lượng công nghệ thấp như: sản xuất tà vẹt, lắp ráp đầu máy, sản xuất khung vỏ toa xe... Các doanh nghiệp của Việt Nam khó có

²⁰ Công ty Vinspeed, Công ty Thaco

khả năng tham gia chuỗi sản xuất, cung ứng trang thiết bị đường sắt, đặc biệt là sản phẩm công nghiệp đường sắt hiện đại do không cạnh tranh được với các doanh nghiệp nước ngoài đã có sẵn công nghệ và kinh nghiệm. Nhằm từng bước tự chủ trong việc nghiên cứu sản xuất một số loại vật tư, trang thiết bị chủ yếu (ray, ghi, thiết bị thông tin tín hiệu điện...), phương tiện đường sắt cần thiết có cơ chế đặc thù để tạo điều kiện cho doanh nghiệp trong nước được Nhà nước đặt hàng thực hiện một số nhiệm vụ phát triển công nghiệp đường sắt trọng điểm, có tính chiến lược, làm tiền đề phát triển công nghiệp đường sắt. Vì vậy, tại các Nghị quyết của Quốc hội về một số cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt cho các dự án đường sắt quan trọng quốc gia, đường sắt đô thị và Luật Đường sắt đã quy định cụ thể về phát triển công nghiệp đường sắt, nghiên cứu, ứng dụng khoa học, công nghệ, chuyển giao công nghệ và đào tạo nguồn nhân lực phát triển công nghiệp đường sắt. Việc bổ sung các quy định này cũng nhằm thể chế hóa chủ trương, định hướng của Bộ Chính trị tại Nghị quyết số 57-NQ/TW ngày 22/12/2024 về đột phá phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số quốc gia.

Để khuyến khích các tổ chức, cá nhân tham gia vào nghiên cứu, phát triển khoa học công nghệ trong lĩnh vực đường sắt hơn nữa, tại dự thảo Nghị quyết đã đề xuất bổ sung một số cơ chế, chính sách như: (1) Tổ chức, cá nhân tham gia các hoạt động khoa học, công nghệ và đào tạo phát triển nguồn nhân lực công nghệ cao phục vụ Dự án 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 Dự án; (2) Chính phủ quyết định lựa chọn tổ chức, doanh nghiệp nhà nước được giao nhiệm vụ hoặc doanh nghiệp Việt Nam khác được đặt hàng cung cấp dịch vụ, hàng hóa công nghiệp đường sắt; nghiên cứu, ứng dụng, nhận chuyển giao công nghệ cho Dự án; (3) 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; (4) Nhà đầu tư Dự án theo hình thức đầu tư kinh doanh hoặc đầu tư theo phương thức đối tác công tư phải ưu tiên sử dụng các sản phẩm, hàng hóa, dịch vụ mà trong nước có thể sản xuất, cung cấp; yêu cầu đối tác nước ngoài 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.

2.6. Về chính sách riêng cho hình thức đầu tư kinh doanh

a) Về thu xếp vốn cho dự án

Để bảo đảm kiểm soát việc thực hiện huy động vốn và giải ngân của nhà đầu tư cho Dự án trong quá trình triển khai, nội dung dự thảo Nghị quyết đã đưa ra chính sách quy định việc thực hiện giải ngân với tỷ lệ vốn nhà đầu tư huy động bảo đảm các kỳ giải ngân không thấp hơn 20% kỳ giải ngân cho đến khi hết phần vốn góp nhà đầu tư; đồng thời báo cáo cơ quan cấp Giấy chứng nhận đăng ký đầu tư về tình hình huy động vốn đầu tư, tình hình giải ngân vốn tự huy động, vốn vay Nhà nước, kèm theo các tài liệu xác thực.

b) Về bảo đảm đầu tư

Theo quy định pháp luật về đầu tư, không có hợp đồng dự án, sau khi phê duyệt

chủ trương đầu tư, đối với nhà đầu tư trong nước không cần thực hiện thủ tục cấp giấy Chứng nhận đăng ký đầu tư. Tuy nhiên, Dự án đã được Quốc hội thông qua chủ trương đầu tư bao gồm hình thức đầu tư công, đầu tư theo phương thức PPP, đầu tư kinh doanh; việc lựa chọn hình thức đầu tư thực hiện bước tiếp theo. Bên cạnh đó, đây là dự án quy mô rất lớn, quan hệ pháp lý giữa nhà nước với nhà đầu tư cần thiết thực hiện thông qua Giấy chứng nhận đăng ký đầu tư.

Do dự án không có hợp đồng giữa nhà nước với nhà đầu tư nên việc nhà đầu tư vay lại ngân sách nhà nước cần thiết có chính sách yêu cầu nhà đầu tư phải có bảo đảm thực hiện dự án đối với khoản vay ngân sách nhà nước. Đồng thời, theo quy định khoản 3 Điều 41 Luật Đầu tư 2020, trong quá trình điều chỉnh dự án, nhà đầu tư có quyền đề xuất thay đổi mục tiêu, quy mô... so với chủ trương đầu tư; do đây là Dự án quan trọng quốc gia, đặc biệt lớn, để bảo đảm tính ổn định của mục tiêu, quy mô dự án, dự thảo Nghị quyết cũng đề xuất chính sách, nhà đầu tư *không được điều chỉnh mục tiêu đầu tư, quy mô chủ yếu của dự án về khổ đường, tốc độ thiết kế, tải trọng*.

Về ưu đãi thuế: hiện nay pháp luật hiện hành quy định danh mục hàng hóa trong nước đã sản xuất được, chưa có quy định về hàng hóa sản xuất được nhưng chưa đáp ứng được nhu cầu. Do tính chất đặc thù của Dự án phải có cơ chế chính sách vượt trội về thuế nhập khẩu máy móc thiết bị ở trong nước chưa sản xuất được. Trên cơ sở tham khảo ý kiến của Bộ Công thương, Bộ Xây dựng đề xuất chính sách sau “*Nhà đầu tư được miễn thuế nhập khẩu đối với máy móc, thiết bị, phương tiện vận tải đường sắt tạo tài sản cố định và các hàng hóa, linh phụ kiện, vật tư, phụ tùng nhập khẩu phục vụ đầu tư xây dựng, cải tạo, nâng cấp, bảo trì, khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt và các vật tư, thiết bị khác phục vụ trực tiếp cho Dự án mà trong nước chưa sản xuất được hoặc sản xuất được nhưng không đáp ứng yêu cầu về tiêu chuẩn kỹ thuật của Dự án*”

c) Về vận hành khai thác

Tại Luật Đường sắt đã quy định nguyên tắc cơ bản “*Điều hành thống nhất, tập trung hoạt động giao thông vận tải đường sắt*” và quy định “*Điều hành giao thông vận tải đường sắt là quá trình quản lý, điều phối, giám sát các hoạt động liên quan đến vận chuyển hành khách và hàng hóa nhằm bảo đảm vận tải đường sắt an toàn, hiệu quả, thông suốt và bình đẳng giữa các doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt*”²¹. Do đó, việc vận hành, khai thác tuyến đường sắt theo hình thức đầu tư kinh doanh và đầu tư theo phương thức đối tác công tư đều phải thực hiện theo quy định này của Luật Đường sắt. Vì vậy, để bảo đảm an toàn trong quá trình vận hành, khai thác tuyến đường sắt, bảo đảm quốc phòng, an ninh, tại dự thảo Nghị quyết đã bổ sung nghĩa vụ của Nhà đầu tư phải liên thông dữ liệu và quy trình điều hành chạy tàu với hệ thống điều độ trung tâm quốc gia; tuân thủ quy định về chuẩn giao thức dữ liệu, an toàn thông tin và an ninh mạng trong việc kết nối, chia sẻ dữ liệu điều hành chạy tàu. Bên cạnh đó, dự thảo Nghị quyết cũng bổ sung trách nhiệm của cơ quan nhà nước chuyên ngành đường sắt phải thiết lập hệ thống điều độ trung tâm quốc gia và giám sát kỹ thuật về liên thông dữ liệu điều hành chạy tàu, biểu đồ chạy tàu; kiểm

²¹ Khoản 3 Điều 4 và khoản 3 Điều 52 Luật Đường sắt

tra định kỳ và đột xuất việc kết nối, chia sẻ dữ liệu của các tuyến đường sắt; quyết định tạm dừng hoặc điều chỉnh hoạt động vận hành nếu phát hiện vi phạm có nguy cơ mất an toàn chạy tàu.

2.4. Về chính sách riêng cho riêng cho phương thức đối tác công tư

Theo quy định điểm c khoản 30 Điều 2 Luật số 90/2025/QH15 ngày 25/6/2025, *đối với dự án PPP khoa học, công nghệ, trong 03 năm đầu sau thời điểm vận hành, kinh doanh, cho phép áp dụng mức chia sẻ 100% phần chênh lệch giảm giữa doanh thu thực tế và doanh thu trong phương án tài chính khi doanh thu thực tế thấp hơn doanh thu trong phương án tài chính. Do Dự án có quy mô lớn, phục vụ chủ yếu phục vụ an sinh xã hội, hiệu quả tài chính thấp nên dự kiến các năm đầu tiên khi doanh thu thực tế thấp hơn doanh thu trong phương án tài chính. Bộ Xây dựng đề xuất chính sách “Trong 03 năm đầu sau thời điểm vận hành, kinh doanh, cho phép Dự án áp dụng mức chia sẻ 100% phần chênh lệch giảm giữa doanh thu thực tế và doanh thu trong phương án tài chính khi doanh thu thực tế thấp hơn doanh thu trong phương án tài chính; Chính phủ ưu tiên bố trí từ nguồn tăng thu hàng năm, dự toán chi còn lại của ngân sách trung ương hoặc nguồn vốn từ kế hoạch đầu tư hàng năm để chi trả phần chênh lệch giảm doanh thu. Việc chia sẻ phần giảm doanh thu các năm còn lại sau 03 năm đầu tiên thực hiện theo quy định pháp luật đầu tư theo phương thức đối tác công tư”*

Về thời gian hoàn vốn: theo khoản 2 Điều 51 Luật PPP, *các bên ký kết hợp đồng được điều chỉnh thời hạn hợp đồng nhưng bảo đảm tổng thời hạn hợp đồng, bao gồm thời gian điều chỉnh không vượt quá thời hạn giao đất, cho thuê đất theo quy định của pháp luật về đất đai và không làm thay đổi các nội dung khác của quyết định chủ trương đầu tư dự án*. Theo Điều 172 Luật Đất đai, *thời hạn giao đất, cho thuê đất để thực hiện các dự án đầu tư có sử dụng đất được xem xét, quyết định theo thời hạn hoạt động của dự án đầu tư hoặc đơn xin giao đất, thuê đất nhưng không quá 50 năm; Đối với các dự án có thời hạn hoạt động trên 50 năm theo quy định của Luật Đầu tư thì thời hạn giao đất, cho thuê đất theo thời hạn của dự án nhưng không quá 70 năm*. Do tính chất đặc thù của Dự án, các chi phí quản lý, vận hành lớn nên cần thiết kéo dài thời gian hoàn vốn cho Dự án, bảo đảm tính khả thi phương án tài chính, trên cơ sở quy định Luật Đất đai, Luật Đầu tư, Bộ Xây dựng kiến nghị chính sách “*Thời gian hoàn vốn cho Dự án không quá 70 năm*”.

2.8. Cơ chế phòng, chống tham nhũng, lãng phí, tiêu cực

Dự án có tổng mức đầu tư rất lớn, liên quan đến nhiều cấp, nhiều nguồn vốn và hàng trăm gói thầu công nghệ cao. Thực tiễn quản lý các dự án trọng điểm (như các dự án đường sắt đô thị tại thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh, một số dự án trong điểm khác...) cho thấy còn tình trạng chậm tiến độ, phát sinh chi phí, thiếu giám sát đồng bộ. Hiện nay, quy định pháp luật về đầu tư công, pháp luật về xây dựng, kiểm toán việc giám sát, đánh giá đầu tư nhưng chỉ áp dụng chung cho các dự án sử dụng vốn ngân sách, PPP chưa bao quát các dự án có vốn vay Nhà nước và vốn doanh nghiệp; hoặc chỉ yêu cầu chủ đầu tư tự giám sát và báo cáo

định kỳ²², chưa có cơ chế giám sát liên ngành; hoặc cho phép Kiểm toán nhà nước kiểm toán dự án trọng điểm, nhưng chỉ sau khi hoàn thành, chưa điều chỉnh kiểm toán song song. Vì vậy, cần có quy định riêng về kiểm tra, giám sát tăng cường để tránh lặp lại tồn tại này.

Các cơ chế này nhằm bảo đảm song song hai mục tiêu: kiểm soát chặt chẽ việc sử dụng vốn, triển khai của nhà đầu tư và để bảo vệ cán bộ, công chức, viên chức dám nghĩ, dám làm, dám đề xuất chính sách để tháo gỡ “điểm nghẽn” về thể chế như tinh thần Nghị quyết số 66-NQ/TW ngày 30/4/2025 của Ban Chấp hành Trung ương về đổi mới công tác xây dựng và thi hành pháp luật đáp ứng yêu cầu phát triển đất nước trong kỷ nguyên mới và Kết luận số 14-KL/TW ngày 22/9/2021 của Bộ Chính trị khuyến khích và bảo vệ cán bộ năng động, sáng tạo vì lợi ích chung. Chính sách này được thể chế hóa tại khoản 9 Điều 3, nội dung chính như sau:

- Quy định Thủ tướng Chính phủ thành lập tổ công tác gồm đại diện lãnh đạo Chính phủ, Bộ Xây dựng, Bộ Tài chính, Bộ Quốc phòng, Bộ Công an, Bộ Tư pháp, Bộ Công Thương, Ngân hàng Nhà nước Việt Nam, Bộ Khoa học và công nghệ, Bộ Nông nghiệp và môi trường, Thanh tra Chính phủ, Kiểm toán nhà nước và các bộ, ngành liên quan để theo dõi, giám sát thường xuyên quá trình thực hiện Dự án.

- Quy định cơ chế xem xét miễn, giảm trách nhiệm cho cán bộ, công chức có tinh thần đổi mới, dám nghĩ, dám làm vì lợi ích chung²³.

3. Nội dung phân cấp, phân quyền; cắt giảm, đơn giản hóa thủ tục hành chính

3.1. Về phân cấp, phân quyền

Đối với Dự án, Quốc hội đã thực hiện phân quyền từ Quốc hội, Ủy ban Thường vụ Quốc hội cho Thủ tướng Chính phủ quyết định một số nhiệm vụ liên quan đến hoạt động đầu tư xây dựng dự án đường sắt; phân quyền từ Hội đồng nhân dân cho Ủy ban nhân dân cấp tỉnh để linh hoạt, chủ động và gắn với thực tiễn triển khai chỉ đạo của Chính phủ và từng địa phương đối với Dự án. Việc phân cấp này đã được Quốc hội thông qua tại Nghị quyết số 172/2024/QH15, ngoài ra bổ sung thêm nội dung như sau:

- Phân quyền về huy động và bố trí nguồn vốn đầu tư đường sắt từ Chính phủ cho Thủ tướng Chính phủ tại Điều 3 dự thảo Nghị quyết.

- Phân quyền về thẩm quyền bổ sung, điều chỉnh cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt cho Dự án từ Quốc hội cho Ủy ban Thường vụ Quốc hội quyết định trong thời gian Quốc hội không họp tại Điều 4 dự thảo Nghị quyết.

- Phân quyền về hướng dẫn chi tiết việc giải ngân phần vốn nhà nước cho vay thực hiện Dự án cho Bộ Tài chính tại khoản 2 Điều 4 dự thảo Nghị quyết.

3.2. Về cắt giảm, đơn giản hóa thủ tục hành chính

²² Điều 121 Luật Xây dựng

²³ Chính sách này được xây dựng trên cơ sở nghiên cứu các chính sách tương tự đã được quy định tại khoản 11 Điều 68 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2025; điểm c khoản 12 Điều 3 Nghị quyết số 189/2025/QH15 ngày 19/2/2025 về một số cơ chế, chính sách đặc biệt đầu tư xây dựng dự án điện hạt nhân Ninh Thuận.

Các quy định của dự thảo Nghị quyết cơ bản không làm phát sinh thủ tục hành chính, đồng thời đã đơn giản hóa nhiều quy trình, thủ tục về đầu tư, vốn, thuế... Tuy nhiên, do dự án có quy mô lớn, phức tạp, chưa có tiền lệ nên cần thực hiện thủ tục cấp Giấy chứng nhận đăng ký đầu tư, hồ sơ lập báo cáo nghiên cứu khả thi dự án cần lập theo quy định pháp luật về xây dựng, pháp luật về đường sắt.

VI. NHỮNG NỘI DUNG BỔ SUNG MỚI SO VỚI DỰ THẢO VĂN BẢN GỬI THẨM ĐỊNH (NẾU CÓ): không có

VII. DỰ KIẾN NGUỒN LỰC, ĐIỀU KIỆN BẢO ĐẢM CHO VIỆC THI HÀNH VĂN BẢN VÀ THỜI GIAN TRÌNH THÔNG QUA/BAN HÀNH

1. Dự kiến nguồn lực

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

Các quy định của dự thảo Nghị quyết không làm phát sinh thủ tục hành chính. Đồng thời, dự thảo Nghị quyết được nghiên cứu bảo đảm sự thống nhất, đồng bộ với các thủ tục hành chính được quy định trong Luật Ngân sách nhà nước, Luật Đầu tư công, Luật Xây dựng, Luật Đầu tư, Luật Các tổ chức tín dụng và các Nghị định hướng dẫn các Luật này, bảo đảm 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, nâng cao tinh thần trách nhiệm, phát huy tính chủ động, tích cực của các địa phương, bảo đảm 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 triển khai Nghị quyết bao gồm:

- Kinh phí để xây dựng các văn bản quy định chi tiết, hướng dẫn thi hành Nghị quyết; 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.

- Kinh phí để đầu tư, thực hiện tuyến đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam sơ bộ khoảng 1.713.548 tỷ đồng;

1.3. Đánh giá nguồn lực thực hiện Nghị quyết

Đối với kinh phí để xây dựng các văn bản hướng dẫn, tuyên truyền, phổ biến Nghị quyết, thanh tra, kiểm tra, giám sát như trên, nguồn chi thường xuyên của bộ, ngành, địa phương đáp ứng và sẽ chủ động bố trí trong dự toán ngân sách hàng năm.

Đối với dự án tuyến đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam đã được đánh giá trong hồ sơ ban hành Nghị quyết số 172/2020/QH15 ngày 29/11/2024; với định hướng kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội thời gian tới, trong đó phần đầu tốc độ tăng trưởng cả nước đạt 2 con số trong giai đoạn 2026 - 2030, việc bố trí vốn từ

nguồn ngân sách Trung ương trong 05 năm là khả thi để cân đối mà không tác động lớn đến ngân sách Trung ương; Nghị quyết cũng đã đề xuất các cơ chế chính sách về huy động vốn để đảm bảo tính khả thi khi bố trí nguồn lực thực hiện.

2. Các điều kiện bảo đảm cho việc thi hành Nghị quyết

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

Triển khai Nghị quyết số 172/2020/QH15 ngày 29/11/2024, Chính phủ đã triển khai xây dựng các văn bản hướng dẫn quy định chi tiết như: Nghị định 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; Nghị định quy định việc tạm sử dụng rừng và hoàn trả rừng để thực hiện thi công công trình tạm phục vụ dự án; Nghị định quy định phát triển khoa học, công nghệ đường sắt và quy định chi tiết về việc nghiên cứu, ứng dụng, nhận chuyển giao công nghệ; Nghị định Quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành các Nghị quyết của Quốc hội về Thiết kế kỹ thuật tổng thể và một số cơ chế đặc thù, đặc biệt thực hiện dự án đường sắt...và các địa phương đang tổ chức xây dựng quyết hội đồng nhân dân để triển khai thực Nghị quyết của Quốc hội theo thẩm quyền.

Sau khi dự thảo Nghị quyết được Quốc hội thông qua, Chính phủ sẽ hướng dẫn các dự án được sử dụng các văn bản quy định hướng dẫn theo quy định tại Nghị quyết này.

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:

+ Nguồn vốn thực hiện Nghị quyết đã được nêu tại mục 1 phần VII;

+ Nguồn nhân lực thực hiện đầu tư, quản lý, vận hành, bảo trì các dự án sẽ được cấp có thẩm quyền có trách nhiệm tổ chức thực hiện, bảo đảm đủ năng lực, kinh nghiệm để triển khai.

- Giám sát, thanh tra, kiểm tra, theo dõi thi hành Nghị quyết: Quốc hội thực hiện giám sát, theo dõi thi hành Nghị quyết theo quy định; Hội đồng nhân dân cấp tỉnh giám sát, theo dõi thi hành Nghị quyết.

3. Thời gian trình Quốc hội

Dự kiến thời gian Chính phủ trình Quốc hội xem xét, thông qua tại kỳ họp thứ 10, Quốc hội khóa XV.

Trên đây là Tờ trình về dự thảo Nghị quyết của Quốc hội một số cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt áp dụng cho dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam, Bộ Xây dựng kính trình Chính phủ xem xét, quyết định./.

Tài liệu kèm theo:

1. *Dự thảo Nghị quyết của Quốc hội;*
2. *Báo cáo thẩm định của Bộ Tư pháp;*
3. *Báo cáo tiếp thu, giải trình ý kiến thẩm định và ý kiến tham gia của các bộ, ngành, địa phương.*
4. *Các tài liệu khác.*

Nơi nhận:

- Như trên;
- Thủ tướng Chính phủ (để b/c);
- Các Phó Thủ tướng Chính phủ (để b/c);
- TTr Bùi Xuân Dũng;
- Văn phòng Chính phủ (để phối hợp);
- Bộ Tư pháp;
- Các Vụ: Pháp chế, QHKT, VTATGT, KHCN, MT&VLXD;
- Các Cục: ĐSVN, KTQLĐTXD, KCHT;
- Tổng Công ty ĐSVN;
- Lưu: VT, Vụ KHTC.

BỘ TRƯỞNG

Trần Hồng Minh