|  |  |
| --- | --- |
| BỘ KẾ HOẠCH VÀ ĐẦU TƯ | CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**Độc lập - Tự do - Hạnh phúc** |
| Số: /TTr- BKHĐT | Hà Nội, ngày tháng 11 năm 2022 |

**TỜ TRÌNH**

**Về việc ban hành Nghị định quy định chế độ thưởng hợp đồng đối với gói thầu xây lắp thuộc các dự án giao thông trong Chương trình phục hồi**

**và phát triển kinh tế - xã hội và một số dự án quan trọng quốc gia,**

**trọng điểm ngành giao thông vận tải**

*(phục vụ công tác thẩm định của Bộ Tư pháp)*

Kính gửi: Chính phủ

Thực hiện nhiệm vụ được Thủ tướng Chính phủ giao tại Thông báo số 46/TB-VPCP ngày 19 tháng 02 năm 2022 của Văn phòng Chính phủ thông báo Kết luận của Thủ tướng Chính phủ trong chuyến công tác kiểm tra và làm việc về tình hình triển khai các công trình, dự án trọng điểm ngành giao thông vận tải[[1]](#footnote-1); ý kiến của Phó Thủ tướng Chính phủ Lê Văn Thành tại văn bản số 831/TTg-CN ngày 21 tháng 9 năm 2022[[2]](#footnote-2); căn cứ quy định tại khoản 2 Điều 19 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2015; trên cơ sở ý kiến của các cơ quan liên quan, Bộ Kế hoạch và Đầu tư trình Chính phủ ban hành Nghị định của Chính phủ quy định chế độ thưởng hợp đồng đối với gói thầu xây lắp thuộc các dự án giao thông trong Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội và một số dự án quan trọng quốc gia, trọng điểm ngành giao thông vận tải như sau:

**I. SỰ CẦN THIẾT BAN HÀNH NGHỊ ĐỊNH**

**1. Chủ trương, đường lối của Đảng và Nhà nước**

Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng đã xác định: xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ, hiện đại cả về kinh tế và xã hội; ưu tiên phát triển một số công trình trọng điểm quốc gia về giao thông, thích ứng với biến đổi khí hậu; chú trọng phát triển hạ tầng thông tin, viễn thông, tạo nền tảng chuyển đổi số quốc gia, từng bước phát triển kinh tế số, xã hội số là một trong ba đột phá chiến lược phát triển kinh tế xã hội.

Nghị quyết số 50/NQ-CP ngày 20 tháng 5 năm 2021 của Chính phủ đề ra mục tiêu: Tập trung đầu tư các dự án hạ tầng trọng điểm quốc gia, quy mô lớn, nhất là về giao thông, năng lượng và hạ tầng số. Đến năm 2025, cơ bản hoàn thành cao tốc Bắc - Nam phía Đông từ Lạng Sơn đến Cà Mau, tập trung cho phát triển đường cao tốc khu vực đồng bằng sông Cửu Long, Nam Trung Bộ đi Tây Nguyên. Đến năm 2030, phấn đấu cả nước có khoảng 5.000 km đường bộ cao tốc; hoàn thành giai đoạn 1 Cảng hàng không quốc tế Long Thành; phát triển cảng biển, đường thủy nội địa ở khu vực đồng bằng sông Cửu Long; triển khai nghiên cứu xây dựng một số đoạn đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam...

Nghị quyết số 43/2022/QH15 ngày 11 tháng 01 năm 2022 của Quốc hội về phục hồi, phát triển nhanh hoạt động sản xuất, kinh doanh, thúc đẩy các động lực tăng trưởng, ưu tiên một số ngành, lĩnh vực quan trọng, phấn đấu đạt mục tiêu của giai đoạn 2021 - 2025: tăng trưởng GDP bình quân 6,5 - 7%/năm, chỉ tiêu nợ công dưới mức cảnh báo Quốc hội cho phép tại Nghị quyết số 23/2021/QH15, tỷ lệ thất nghiệp ở khu vực thành thị dưới 4%; giữ vững ổn định kinh tế vĩ mô, bảo đảm các cân đối lớn trong trung hạn và dài hạn.

Để đạt được các mục tiêu trên, việc ưu tiên bố trí nguồn lực và xây dựng cơ chế chính sách để đẩy nhanh tiến độ thực hiện các dự án giao thông thuộc Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội và dự án quan trọng quốc gia, trọng điểm ngành Giao thông vận tải (đặc biệt là các dự án xây dựng đường cao tốc, quốc lộ) là rất quan trọng và cấp bách.

**2. Cơ sở pháp lý**

Khoản 4 Điều 67 Luật Xây dựng quy định về quản lý tiến độ thực hiện dự án đầu tư xây dựng: "Khuyến khích chủ đầu tư, nhà thầu xây dựng đề xuất và áp dụng các giải pháp kỹ thuật, công nghệ và tổ chức quản lý hợp lý để rút ngắn thời gian xây dựng công trình".

Khoản 1 Điều 146 Luật Xây dựng quy định: "Thưởng, phạt hợp đồng xây dựng phải được các bên thỏa thuận và ghi trong hợp đồng".

Khoản 7 Điều 14 Nghị định số 37/2015/NĐ-CP ngày 22 tháng 04 năm 2015 của Chính phủ quy định chi tiết về hợp đồng xây dựng quy định: "Khuyến khích việc đẩy nhanh tiến độ thực hiện hợp đồng trên cơ sở bảo đảm chất lượng sản phẩm của hợp đồng. Trường hợp đẩy nhanh tiến độ đem lại hiệu quả cao hơn cho dự án thì bên nhận thầu được xét thưởng theo thỏa thuận trong hợp đồng".

Bộ Xây dựng đã ban hành Thông tư số 09/2016/TT-BXD ngày 10 tháng 3 năm 2016 hướng dẫn hợp đồng thi công xây dựng và Thông tư số 30/2016/TT-BXD ngày 30 tháng 12 năm 2016 hướng dẫn hợp đồng thiết kế - cung cấp thiết bị công nghệ và thi công xây dựng công trình, trong đó có điều khoản thưởng hợp đồng, phạt hợp đồng.

Trong thực tế, đối với các dự án sử dụng vốn đầu tư công, việc thưởng hợp đồng chưa thể thực hiện được do chưa có quy định về nguồn tiền thưởng hợp đồng trong tổng mức đầu tư xây dựng nên chủ đầu tư không có cơ sở để sử dụng vốn đầu tư công cho việc để thưởng hợp đồng. Dẫn đến chưa khuyến khích được nhà thầu chủ động, sáng tạo đẩy nhanh tiến độ, nâng cao chất lượng thi công đối với các dự án đầu tư xây dựng sử dụng vốn đầu tư công.

**3. Cơ sở thực tiễn**

3.1. Tình hình thực tế

Thực tế thời gian qua cho thấy tiến độ triển khai các dự án giao thông quy mô lớn (dự án quan trọng quốc gia, dự án nhóm A) còn chậm, chưa đáp ứng được yêu cầu đề ra và gây ra một số hệ lụy như: chậm đưa công trình vào khai thác sử dụng, gây ách tắc và mất an toàn giao thông; nhiều dự án phải điều chỉnh tăng tổng mức đầu tư dẫn đến giảm hiệu quả sử dụng nguồn vốn đầu tư... Nguyên nhân chủ yếu do: (i) công tác chuẩn bị đầu tư chưa tốt; (ii) việc giải phóng mặt bằng gặp nhiều khó khăn, vướng mắc và kéo dài; (iii) tác động của yếu tố thời tiết, dịch bệnh (COVID-19); (iv) ảnh hưởng của nguồn cung và giá cả nguyên, nhiên vật liệu, nhân công; (v) năng lực nhà thầu còn hạn chế, một số nhà thầu chưa sáng tạo, đổi mới trong tổ chức thi công, (vi) việc khuyến khích, động viên, khen thưởng các tổ chức, cá nhân hoàn thành tốt nhiệm vụ đi đôi với phê bình, nhắc nhở xử lý nghiêm các tổ chức, cá nhân vi phạm chưa kịp thời, chính xác... Nhằm để khắc phục tình trạng này, Chính phủ đã thành lập các Đoàn công tác kiểm tra, đôn đốc, tháo gỡ khó khăn, vướng mắc, đẩy mạnh giải ngân vốn đầu tư công (năm 2021, năm 2022); thực hiện một số giải pháp để tháo gỡ, khó khăn vướng mắc và đã đạt được một số kết quả ban đầu.

Để đảm bảo đạt được mục tiêu đề ra (đến năm 2025 cơ bản hoàn thành tuyến Cao tốc Bắc - Nam phía Đông từ Lạng Sơn đến Cà Mau, đến năm 2030 phấn đấu cả nước có 5.000 km đường bộ cao tốc, phục hồi và phát triển nhanh hoạt động sản xuất, kinh doanh, thúc đẩy các động lực tăng trưởng), bên cạnh sự nỗ lực trong chỉ đạo điều hành của Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ thì cần có cơ chế chính sách khuyến khích nhà thầu thi công đẩy nhanh tiến độ thực hiện các gói thầu thực hiện các công trình, dự án trọng điểm ngành giao thông, đặc biệt là dự án xây dựng đường cao tốc, đường quốc lộ.

Luật Xây dựng (Điều 146) và Nghị định số 37/2015/NĐ-CP ngày 22 tháng 4 năm 2015 của Chính phủ (Điều 42) đã có quy định chung về việc thưởng, phạt hợp đồng xây dựng được các bên thực hiện theo thỏa thuận và ghi trong hợp đồng. Tuy nhiên, Nghị định số 10/2021/NĐ-CP ngày 09 tháng 02 năm 2021 của Chính phủ về quản lý chi phí đầu tư xây dựng không quy định chi phí thưởng hợp đồng được tính trong tổng mức đầu tư xây dựng của các dự án sử dụng vốn đầu tư công. Do đó, trên thực tế việc thưởng hợp đồng các dự án sử dụng vốn đầu tư công chưa thực hiện được do phía chủ đầu tư (đại diện cho nhà nước) không có thẩm quyền thỏa thuận việc sử dụng vốn nhà nước để thưởng cho nhà thầu.

3.2. Kinh nghiệm quốc tế

- Quy định chung về hợp đồng

Hiện nay, Hiệp hội tư vấn kỹ sư quốc tế (Fédération Internationale Des Ingénieurs - Conseils) đã đưa ra Mẫu Hợp đồng FIDIC áp dụng trong một số lĩnh vực trong đó có lĩnh vực xây dựng và được các nhà đầu tư, nhà thầu, kỹ sư từ nhiều quốc gia trên thế giới sử dụng (trong đó có một số dự án có yếu tố nước ngoài ở Việt Nam).

Bên cạnh sự tối đa hóa trong việc phân chia rủi ro giữa các chủ thể, trách nhiệm của Nhà thầu trong việc chậm trễ hoàn thành công trình đưa vào sử dụng cũng được quy định cụ thể tại phần "Điều kiện chung" của Mẫu Hợp đồng[[3]](#footnote-3). Các yêu cầu riêng biệt khác có thể được các Bên thống nhất, bổ sung vào phần "Điều kiện cụ thể" của hợp đồng đảm bảo phù hợp với tính chất đặc thù của từng dự án và quy định của pháp luật hiện hành.

- Về triển khai thực hiện

Tại Hoa Kỳ, việc khuyến khích hoàn thành sớm các dự án xây dựng đường cao tốc đã được thực hiện từ năm 1984. Tư vấn kỹ thuật về Khuyến khích/Không khuyến khích (I/D - Incentive/Disincentive) cho việc hoàn thành sớm đã được Cục Quản lý Đường cao tốc Liên bang (FHWA) ban hành từ tháng 2 năm 1989. Tư vấn kỹ thuật này bao gồm các điều khoản I/D nhằm thúc đẩy nhà thầu để công việc sẽ được hoàn thành đúng hoặc trước thời hạn. Tư vấn kỹ thuật này hướng dẫn các bên liên quan chi tiết từ bước lựa chọn dự án, phát triển dự án, xác định số tiền ưu đãi và thời gian ưu đãi, quản lý hợp đồng,…

FHWA khuyến nghị các điều khoản I/D không được sử dụng thường xuyên, nên được giới hạn đối với những dự án mà việc xây dựng sẽ làm gián đoạn nghiêm trọng giao thông hoặc dịch vụ đường cao tốc, làm tăng đáng kể chi phí của người đi đường, có tác động đáng kể đến các khu vực lân cận hoặc doanh nghiệp, hoặc thu hẹp khoảng cách, do đó mang lại sự cải thiện lớn trong hệ thống đường cao tốc. Việc lựa chọn các dự án trong giai đoạn đầu của quá trình phát triển dự án là rất cần thiết. Điều này sẽ cho phép triển khai đầy đủ các nguồn lực cần thiết để thiết kế và điều phối dự án một cách hợp lý. Việc xây dựng các tiêu chí cho các dự án khả thi sẽ giúp xác định sớm các dự án. Các dự án có đặc điểm sau sẽ phù hợp với các điều khoản I/D: (i) Lưu lượng giao thông cao thường thấy ở các khu vực thành thị, (ii) Công trình sẽ hoàn thiện khoảng trống trong hệ thống đường cao tốc, (iii) Việc xây dựng sẽ làm gián đoạn giao thông nghiêm trọng, (iv) Những cây cầu chính không còn hoạt động, (v) Đường vòng dài.

Để có hiệu quả và hoàn thành các mục tiêu của các điều khoản I/D, số tiền phải có đủ lợi ích cho nhà thầu để khuyến khích sự quan tâm của họ, kích thích các ý tưởng sáng tạo và tăng lợi nhuận. Nếu khoản khuyến khích không đủ để trang trải chi phí của nhà thầu cho công việc phụ trội, thì sẽ có rất ít động lực để đẩy nhanh tiến độ sản xuất và các điều khoản I/D sẽ không mang lại kết quả như mong muốn. Ngoài ra, số tiền này được giới hạn 5% tổng số tiền hợp đồng đã được đề xuất làm khoản thanh toán khuyến khích tối đa. 5% dựa trên mức trung bình của nghiên cứu NEEP về các khoản thanh toán khuyến khích được thực hiện trên các dự án I/D thử nghiệm.

Việc xác định thời gian I/D là một trong những vấn đề lớn phải đối mặt khi phát triển một dự án I/D. Nó phải trả lời câu hỏi: công trình có thể được nén ở mức độ nào và với chi phí nào từ thời gian xây dựng bình thường sang thời gian cấp tốc? Nếu nhà thầu cảm thấy rằng ngày hoàn thành là không thể đáp ứng được, họ thậm chí sẽ không cố gắng. Trên thực tế, ngày hoàn thành không hợp lý có thể làm nản lòng các nhà thầu tiềm năng. Tuy nhiên, việc sử dụng thời gian tính toán bình thường có thể cho phép nhà thầu kiếm được số tiền tối đa mà không cần phải nỗ lực nhiều hơn. Hầu hết các đại lý đường cao tốc thường sẽ sử dụng hiệu suất trong quá khứ hoặc lịch biểu CPM (critical path method) để xác định thời gian.

3.4. Kinh nghiệm trong nước

Trong nước cũng đã có một số quy định cũng như thực tế thưởng phạt tiến độ thực hiện dự án xây dựng công trình. Cụ thể:

- Quy định về việc thưởng, phạt:

Ủy ban nhân dân tỉnh Bình Dương đã có Quyết định số 70/2009/QĐ-UBND ngày 29 tháng 9 năm 2009 ban hành Quy chế thưởng, phạt tiến độ thực hiện hợp đồng trong hoạt động xây dựng đối với công trình có sử dụng vốn từ ngân sách nhà nước trên địa bàn tỉnh Bình Dương.

Theo đó, ngoài việc quy định thưởng phạt bằng tiền, còn bổ sung hình thức thưởng phạt qua việc đưa vào danh sách nhà thầu đạt tiêu chuẩn/không đáp ứng yêu cầu nhận thầu tư vấn, thi công, cung ứng vật tư xây dựng trên địa bàn tỉnh Bình Dương. Trong tổ chức thực hiện, tình Bình Dương thành lập Hội đồng thi đua khen thưởng trong đầu tư xây dựng do Phó Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh làm Chủ tịch Hội đồng, Giám đốc các Sở, cơ quan liên quan là thành viên.

Về mức thưởng, phạt tối đa được xác định không vượt 12% giá trị hợp đồng phần làm lợi/vi phạm.

- Trường hợp cụ thể:

Dự án đầu tư xây dựng giai đoạn 2 đoạn Mai Dịch - Bắc hồ Linh Đàm thuộc đường Vành đai III thành phố Hà Nội được phê duyệt với tổng mức đầu tư là 5.547 tỷ đồng. Được chia thành 03 gói thầu với thời gian thực hiện là 30 tháng (cho từng gói thầu).

Thực tế triển khai, cả 03 gói thầu đều rút ngắn thời gian thực hiện (gói thầu số 1 rút ngắn được 09 tháng, gói thầu số 2 rút ngắn được 15 tháng, gói thầu số 3 rút ngắn được 05 tháng).

Chủ đầu tư là Ban quản lý dự án Thăng Long, Bộ Giao thông vận tải đã tính toán tổng lợi ích do việc rút ngắn thời gian thực hiện mang lại là 1.499 tỷ đồng (1.442 tỷ đồng lợi ích kinh tế - xã hội, 10 tỷ đồng tiết kiệm chi phí điều chỉnh giá, 48 tỷ đồng tiết kiệm chi phí dịch vụ tư vấn) và đề nghị giá trị tiền thưởng tối đa 12% tổng giá trị tiết kiệm là 180 tỷ đồng (12% của 1.499 tỷ đồng).

Về phương pháp tính, chủ đầu tư tính toán tương tự như phương án tính toán lợi tích khi lập dự án và đã được Bộ Xây dựng có ý kiến thống nhất để xem xét, làm thủ tục thưởng hợp đồng.

Với các nội dung trên, việc xây dựng Nghị định của Chính phủ quy định chế độ thưởng hợp đồng cho các gói thầu của các dự án sử dụng vốn đầu tư công thì việc xây dựng Nghị định của Chính phủ quy định chế độ thưởng hợp đồng đối với các gói thầu (trước mắt là các gói thầu xây lắp) thuộc các dự án giao thông (đường bộ cao tốc, quốc lộ) trong Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội và một số dự án quan trọng quốc gia, trọng điểm ngành giao thông vận tải là cần thiết.

**II. MỤC ĐÍCH, QUAN ĐIỂM XÂY DỰNG DỰ THẢO NGHỊ ĐỊNH**

**1. Mục đích**

- Khuyến khích nhà thầu sáng tạo và nâng cao tinh thần trách nhiệm đẩy nhanh tiến độ thực hiện hợp đồng nhằm đẩy nhanh tiến độ thực hiện các dự án trong Danh mục.

- Hỗ trợ một phần chi phí cho nhà thầu khi thực hiện các giải pháp để đẩy nhanh tiến độ thực hiện hợp đồng.

**2. Quan điểm xây dựng dự thảo Nghị định**

- Phù hợp với Hiến pháp và quy định của pháp luật; cụ thể hóa chủ trương của Đảng, Nghị quyết của Quốc hội, Chính phủ.

- Bảo đảm công khai, minh bạch, tạo động lực để các chủ thể có liên quan đẩy nhanh tiến độ thực hiện gói thầu, dự án đầu tư xây dựng để sớm đưa công trình vào khai thác sử dụng, góp phần phục hồi nhanh và phát triển kết cấu hạ tầng, kinh tế xã hội nói chung.

- Không phát sinh thủ tục hành chính trong quá trình đầu tư xây dựng. Chỉ phát sinh thủ tục sau khi gói thầu, công trình hoàn thành, nghiệm thu đưa vào sử dụng (không ảnh hưởng tới tiến độ chung của dự án đầu tư xây dựng).

- Nội dung dự thảo Nghị định không có quy định phải thực hiện lồng ghép vấn đề bình đẳng giới, không có quy định tạo ra sự phân biệt về giới.

- Nội dung dự thảo Nghị định quy định nguồn tiền thưởng hợp đồng từ số tiền dư sau đấu thầu và chi phí tiết kiệm trong quá trình thực hiện gói thầu ở t (trong phạm vi gói thầu) nên không phát sinh điều chỉnh tăng tổng mức đầu tư dự án.

**III. QUÁ TRÌNH XÂY DỰNG DỰ THẢO NGHỊ ĐỊNH**

- Ngày 19 tháng 02 năm 2022, tại Thông báo số 46/TB-VPCP của Văn phòng Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ giao nhiệm vụ cho Bộ trưởng Bộ Kế hoạch và Đầu tư xây dựng quy định chế độ thưởng, phạt theo trình tự rút gọn.

- Ngày 08 tháng 4 năm 2022, Bộ Kế hoạch và Đầu tư ban hành Quyết định số 770/QĐ-BKHĐT thành lập Ban soạn thảo Nghị định.

- Ngày 20 tháng 5 năm 2022, Bộ Kế hoạch và Đầu tư có văn bản số 3302/BKHĐT-KCHTĐT báo cáo, xin ý kiến chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ về một số nội dung khi xây dựng Nghị định.

- Ngày 15 tháng 7 năm 2022, Văn phòng Chính phủ có văn bản số 4434/VPCP-CN[[4]](#footnote-4) đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư lập đề nghị xây dựng Nghị định (trên cơ sở ý kiến của Bộ Tư pháp tại văn bản số 1923/BTP-PLDSKT ngày 13 tháng 6 năm 2022 và Bộ Xây dựng tại văn bản số 2318/BXD-KTXD ngày 28 tháng 6 năm 2022).

- Ngày 02 tháng 8 năm 2022, Bộ Kế hoạch và Đầu tư có văn bản số 5317/BKHĐT-KCHTĐT lấy ý kiến các bộ (lần 1) về dự thảo Tờ trình Chính phủ và dự thảo Nghị định của Chính phủ và nhận được ý kiến của các Bộ: Tài chính, Tư pháp và Giao thông vận tải[[5]](#footnote-5).

- Ngày 12 tháng 8 năm 2022, Bộ Kế hoạch và Đầu tư có văn bản số 5690/BKHĐT-KCHTĐT gửi Văn phòng Chính phủ giải trình căn cứ xây dựng Nghị định theo quy trình rút gọn và cơ sở của việc không phải lập đề nghị xây dựng Nghị định.

- Ngày 30 tháng 8 năm 2022, Văn phòng Chính phủ có văn bản số 5643/VPCP-CN[[6]](#footnote-6) đề nghị Bộ Kế hoạch và Đầu tư thực hiện việc lập đề nghị xây dựng Nghị định.

- Ngày 08 tháng 9 năm 2022, Bộ Kế hoạch và Đầu tư có Tờ trình 6319/TTr-BKHĐT về việc đề nghị xây dựng Nghị định của Chính phủ kèm theo Báo cáo số 6320/BC-BKHĐT thực trạng về thưởng hợp đồng xây dựng theo quy định của pháp luật về xây dựng.

- Ngày 21 tháng 9 năm 2022, tại văn bản số 831/TTg-CN, Phó Thủ tướng Chính phủ đã thông qua đề nghị xây dựng Nghị định và giao Bộ Kế hoạch và Đầu tư chủ trì, phối hợp với các Bộ, cơ quan liên quan xây dựng Nghị định theo khoản 2 Điều 19 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật theo trình tự, thủ tục rút gọn; trong đó xác định rõ danh mục, nguồn tiền thưởng hợp đồng phù hợp và lưu ý trường hợp phát sinh nội dung phải báo cáo Ủy ban Thường vụ Quốc hội.

- Ngày 13 tháng 10 năm 2022, Bộ Kế hoạch và Đầu tư có văn bản số 7330/BKHĐT-KCHTĐT lấy ý kiến 26 bộ, cơ quan, địa phương liên quan có ý kiến về dự thảo Tờ trình Chính phủ và dự thảo Nghị định của Chính phủ.

- Ngày 02 tháng 11 năm 2022, Bộ Kế hoạch và Đầu tư có văn bản số 7896/BKHĐT-KCHTĐT đôn đốc các bộ, cơ quan, địa phương có ý kiến.

- Ngày 04 tháng 11 năm 2022, Bộ Kế hoạch và Đầu tư có văn bản số 7974/BKHĐT-KCHTĐT lấy ý kiến bổ sung 04 địa phương mới được Thủ tướng Chính phủ bổ sung vào thành viên Ban chỉ đạo Nhà nước các công trình, dự án quan trọng quốc gia, trọng điểm ngành giao thông vận tải.

- Đến hết ngày 18 tháng 11 năm 2022, Bộ Kế hoạch và Đầu tư nhận được ý kiến của 23/30 cơ quan (03 bộ, 04 cơ quan, 16 địa phương).

- Trên cơ sở ý kiến của các bộ, cơ quan, địa phương, Bộ Kế hoạch và Đầu tư đã hoàn thiện hồ sơ trình Bộ Tư pháp để thẩm định và hoàn thiện sau khi có ý kiến thẩm định của Bộ Tư pháp trình Chính phủ.

**IV. BỐ CỤC VÀ NỘI DUNG CƠ BẢN CỦA DỰ THẢO NGHỊ ĐỊNH**

**1. Bố cục**

Dự thảo Nghị định có 04 Chương, 11 Điều, 01 phụ lục gồm những nội dung chủ yếu sau:

**Chương I. Quy định chung**

Điều 1. Phạm vi điều chỉnh

Điều 2. Đối tượng áp dụng

**Chương II. Quy định về thưởng hợp đồng**

Điều 3. Mục tiêu và nguyên tắc thưởng

Điều 4. Nguồn tiền thưởng hợp đồng

Điều 5. Phương pháp tính số tiền thưởng

**Chương III. Thanh toán tiền thưởng và Kiểm tra, giám sát**

Điều 6. Thẩm quyền

Điều 7. Trình tự, hồ sơ đề nghị xét thưởng hợp đồng

Điều 8. Thanh toán tiền thưởng

Điều 9. Kiểm tra, giám sát

**Chương IV. Điều khoản thi hành**

Điều 10. Quy định chuyển tiếp và hiệu lực thi hành

Điều 11. Tổ chức thực hiện.

**Phụ lục. Danh mục dự án được áp dụng**

**2. Nội dung cơ bản**

2.1. Về phạm vi điều chỉnh

- Danh mục dự án áp dụng là các dự án đầu tư xây dựng đường bộ cao tốc, quốc lộ trong Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội và một số dự án quan trọng quốc gia, trọng điểm ngành giao thông vận tải (trừ các dự án ODA). Có danh mục cụ thể kèm theo dự thảo Nghị định. Trường hợp cần thiết, Thủ tướng Chính phủ quyết định điều chỉnh, bổ sung danh mục dự án được áp dụng.

- Nghị định áp dụng cho các gói thầu xây lắp (không áp dụng cho các gói thầu tư vấn, hỗ trợ giải phóng mặt bằng, đền bù, tái định cư).

2.2. Về nguồn tiền thưởng

Nguồn tiền thưởng hợp đồng được lấy từ số tiền dư sau đấu thầu (bao gồm cả chỉ định thầu) và chi phí tiết kiệm trong quá trình thực hiện gói thầu.

2.3. Phương pháp tính số tiền thưởng

Dự thảo Nghị định quy định 03 trường hợp được thưởng hợp đồng, gồm:

 a) Trường hợp rút ngắn thời gian thực hiện hợp đồng, số tiền thưởng được xác định theo công thức: **Số tiền thưởng (T) = TD x TG x K.** Trong đó:

 - TD là Số tiền dư sau đấu thầu. TD = Giá gói thầu theo dự toán được duyệt (không tính dự phòng) – Giá trúng thầu (không tính dự phòng);

 - TG là Tỷ lệ thời gian rút ngắn (%). TG = Thời gian rút ngắn (ngày)/Thời gian thực hiện theo hợp đồng (ngày). Trường hợp TG >50% thì TG được lấy giá trị bằng 50%.

 - K là Hệ số khuyến khích. K = 2.

 Việc đưa ra hệ số khuyến khích để đảm bảo trong trường hợp lý tưởng, nhà thầu có thể được thưởng tối đa số tiền thưởng. Theo thống kê sơ bộ của Bộ Giao thông vận tải, các gói thầu thuộc các dự án nhóm A trở lên có thời gian tiết kiệm tối đa là 50%. Vì vậy, để có thể thưởng toàn bộ số tiền thưởng trong trường hợp lý tưởng (tiết kiệm thời gian thực hiện gói thầu 50%), đề xuất chọn K = 2.

 Đối với các trường hợp cá biệt, có thời gian tiết kiệm >50%; để đảm bảo công thức tính số tiền thưởng không vượt nguồn tiền thưởng, Ban soạn thảo đã giới hạn cách tính tỷ lệ thời gian tiết kiệm TG như sau: "Trường hợp TG >50% thì TG được lấy giá trị bằng 50%".

 b) Trường hợp áp dụng các giải pháp, công nghệ mới, điều chỉnh biện pháp thi công, **Số tiền thưởng (T) = TK.** Trong đó:

 TK là Chi phí tiết kiệm trong quá trình thực hiện gói thầu. TK = Giá trúng thầu (không tính dự phòng) – Chi phí thực tế thực hiện gói thầu.

 Việc đưa ra công thức thưởng này nhằm tạo cơ sở pháp lý cho nhà thầu khi thực hiện các giải pháp, công nghệ mới, điều chỉnh biện pháp thi công (vẫn đảm bảo yêu cầu theo hợp đồng) thì được hưởng trọn vẹn số tiền tiết kiệm được.

 c) Đối với gói thầu đáp ứng cả 02 trường hợp trên, việc thưởng hợp đồng được áp dụng 02 lần cho cả 02 trường hợp.

 **V. ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG THỦ TỤC HÀNH CHÍNH, VIỆC LỒNG GHÉP VẤN ĐỀ BÌNH ĐẲNG GIỚI**

 **1. Đánh giá tác động thủ tục hành chính**

Về cơ bản, việc thi hành Nghị định trên sẽ không phát sinh thủ tục hành chính mới. Do việc thưởng hợp đồng là một nội dung của hợp đồng, nên việc lập hồ sơ thưởng hợp đồng và xét thưởng hợp đồng được thực hiện trên cơ sở hợp đồng đã ký giữa chủ đầu tư và nhà thầu. Các hồ sơ tài liệu liên quan đến việc thưởng hợp đồng là các tài liệu mà chủ đầu tư, nhà thầu đã có như: hợp đồng, biên bản nghiệm thu hoàn thành, văn bản cam kết hoàn trả tiền thưởng, các tài liệu xác minh các mốc thời gian (bao gồm thời gian gián đoạn vì lý do khách quan),..

 **2. Việc lồng ghép vấn đề bình đẳng giới**

 Dự thảo Nghị định không có nội dung liên quan đến bình đẳng giới.

 **VI. DỰ KIẾN NGUỒN LỰC, ĐIỀU KIỆN ĐẢM BẢO CHO VIỆC THI HÀNH SAU KHI NGHỊ ĐỊNH ĐƯỢC BAN HÀNH.**

**1.Nguồn tiền thưởng hợp đồng**

Nguồn tiền thưởng hợp đồng được lấy từ số tiền dư sau đấu thầu (bao gồm cả chỉ định thầu) và chi phí tiết kiệm trong quá trình thực hiện gói thầu, nên ở trong phạm vi gói thầu nên không phát sinh điều chỉnh tăng tổng mức đầu dự án.

 **2. Nguồn lực khác**

 Do việc thưởng hợp đồng là một nội dung trong hợp đồng xây lắp được ký kết giữa chủ đầu tư và nhà thầu nên việc thực hiện nội dung này nằm trong việc thực hiện hợp đồng (nói chung) nên không phát sinh nhân lực, tài chính. Các cơ quan nhà nước, tổ chức cá nhân liên quan vẫn tiếp tục thực hiện theo quy định hiện hành.

 **VII. ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CỦA CHÍNH SÁCH**

 **1. Về phạm vi điều chỉnh**

1.1. Vấn đề bất cập

Việc thực hiện các dự án quan trọng quốc gia, dự án nhóm A hiện nay rất chậm, phát sinh nhiều hệ lụy. Bên cạnh những khó khăn, vướng mắc chung thì còn có nguyên nhân chưa có cơ chế khuyến khích, động viên, khen thưởng nhà thầu đẩy nhanh tiến độ thi công, đặc biệt là các gói thầu xây lắp.

1.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề

Xây dựng cơ chế thưởng cho các nhà thầu thực hiện các gói thầu quan trọng, ảnh hưởng trực tiếp tới tiến độ thực hiện các dự án quan trọng quốc gia, dự án nhóm A. Việc thưởng các nhà thầu phải đảm bảo đơn giản, dễ thực hiện, kiểm tra, giám sát.

1.3. Các giải pháp đề xuất giải quyết vấn đề

- Về danh mục, có 02 nhóm dự án có thể được áp dụng: (1) Toàn bộ các dự án giao thông trong Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội và các dự án quan trọng quốc gia, trọng điểm ngành giao thông vận tải (bao gồm các dự án đường bộ cao tốc, quốc lộ, đường tỉnh, đường sắt đô thị, hàng không, dự án đền bù, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ tái định cư); (2) Chỉ giới hạn các dự án đường bộ cao tốc, quốc lộ trong Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội và các dự án quan trọng quốc gia, trọng điểm ngành giao thông vận tải.

- Về loại gói thầu, có 03 loại gói thầu có thể được áp dụng: (1) gói thầu xây lắp, (2) gói thầu tư vấn, (3) gói thầu thuộc các dự án đền bù, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ tái định cư.

1.4. Đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan

- Về danh mục: nhằm đẩy nhanh tiến độ thực hiện các dự án giao thông quan trọng, quy mô lớn, có tác động lớn tới việc phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội và đẩy nhanh giải ngân vốn đầu tư công, Ban soạn thảo đề xuất trước mắt tập trung vào các dự án đường bộ cao tốc, quốc lộ thực hiện theo hình thức đầu tư công. Không bao gồm các các dự án ODA do liên quan liên quan tới pháp luật quốc tế và các dự án đền bù, giải phóng mặt bằng, tái định cư do có tính chất phức tạp, tiến độ kéo dài, trách nhiệm chính của các cơ quan quản lý nhà nước.

- Về loại gói thầu: do các gói thầu tư vấn phần lớn thời gian thực hiện phụ thuộc vào tiến độ thực hiện gói thầu xây lắp nên việc đánh giá tiến độ thực hiện để xác định tiền thưởng rất khó đảm bảo tính chính xác. Đối với các gói thầu thuộc dự án đền bù, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ tái định cư thường phức tạp, kéo dài và liên quan nhiều tới trách nhiệm của cơ quan nhà nước, người dân nên rất khó xác định được mức thưởng cho từng đối tượng một cách hợp lý. Vì vậy, để thuận lợi trong việc tính toán, xác định số tiền thưởng, kiến nghị chỉ áp dụng cho gói thầu xây lắp.

1.5. Kiến nghị giải pháp lựa chọn

- Về danh mục: các dự án thực hiện theo hình thức đầu tư công, thuộc lĩnh vực đường bộ cao tốc, quốc lộ trong Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội và trong phạm vi chỉ đạo của Ban chỉ đạo Nhà nước các công trình, dự án quan trọng quốc gia, trọng điểm ngành giao thông vận tải[[7]](#footnote-7) (không bao gồm các dự án ODA, các dự án đền bù, phải phóng mặt bằng, tái định cư).

- Loại gói thầu: gói thầu xây lắp.

**2. Về nguồn tiền thưởng**

2.1. Vấn đề bất cập

Quy định pháp luật về ngân sách nhà nước, đầu tư công, xây dựng chưa có quy định cụ thể về nguồn tiền riêng để thưởng hợp đồng.

2.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề

- Xác định nguồn tiền để có thể thưởng hợp đồng phù hợp với các quy định pháp luật hiện hành.

- Việc thưởng hợp đồng không làm phát sinh chi phí thực hiện dự án.

2.3. Các giải pháp đề xuất giải quyết vấn đề

- Số tiền dư sau đấu thầu (bao gồm chỉ định thầu);

- Chi phí tiết kiệm trong quá trình thực hiện gói thầu;

- Tiền phạt hợp đồng (lấy tiền phạt của gói thầu này để thưởng tiến độ cho gói thầu khác).

 2.4. Đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan

 - Số tiền dư sau đấu thầu (bao gồm chỉ định thầu) và Chi phí tiết kiệm trong quá trình thực hiện gói thầu: đều nằm trong phạm vi gói thầu nên không phát sinh chi phí cho việc thực hiện gói thầu.

 - Tiền phạt hợp đồng: giữa các gói thầu có thời gian thực hiện là khác nhau, việc sử dụng nguồn tiền từ gói thầu này để thanh toán cho gói thầu khác (thưởng hợp đồng là một nội dung của hợp đồng) sẽ không phù hợp, còn nhiều vướng mắc. Thời điểm phạt hợp đồng và thưởng hợp đồng giữa các gói thầu là khác nhau.

 2.5. Kiến nghị giải pháp lựa chọn

Nguồn tiền thưởng hợp đồng được lấy từ 02 nguồn: số tiền dư sau đấu thầu (bao gồm cả chỉ định thầu) và chi phí tiết kiệm trong quá trình thực hiện gói thầu.

**3. Về phương pháp tính số tiền thưởng**

3.1. Vấn đề bất cập

Chưa có phương pháp tính số tiền thưởng chung, có thể áp dụng rộng rãi, thuận tiện trong kiểm tra, giám sát.

3.2. Mục tiêu giải quyết vấn đề

- Xây dựng công thức tính số tiền thưởng là quy ước tính thưởng, dễ áp dụng, thuận lợi cho công tác kiểm tra giám sát.

- Công thức tính tiền thưởng khuyến khích được nhà thầu làm tốt hơn, nhanh hơn sẽ được thưởng nhiều hơn.

- Công thức tính tiền thưởng áp dụng cho 02 trường hợp: rút ngắn thời gian thực hiện gói thầu và khuyến khích sáng tạo và nâng cao trách nhiệm (theo tinh thần chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại Thông báo số 46/TB-VPCP ngày 19 tháng 02 năm 2022).

3.3. Các giải pháp đề xuất giải quyết vấn đề

 Có 03 trường hợp áp dụng

 a) Trường hợp rút ngắn thời gian thực hiện hợp đồng

 Có 02 phương pháp tính như sau:

 ***Phương pháp 1***

 **Số tiền thưởng (T) = TD x TG x K.** Trong đó:

 - TD là Số tiền dư sau đấu thầu. TD = Giá gói thầu theo dự toán được duyệt (không tính dự phòng) – Giá trúng thầu (không tính dự phòng);

 - TG là Tỷ lệ thời gian rút ngắn (%). TG = Thời gian rút ngắn (ngày)/Thời gian thực hiện theo hợp đồng (ngày). Trường hợp TG >50% thì TG được lấy giá trị bằng 50% *(để đảm bảo số tiền thưởng không vượt quá nguồn tiền thưởng trong trường hợp tỷ lệ thời gian rút ngắn > 50%, mặc dù qua thống kê nghiên cứu thực tế sẽ rất khó xảy ra tình huống này).*

 - K là hệ số khuyến khích. K = 2 *(qua nghiên cứu thực tế, hệ số K = 2 được xác định để đảm bảo trong điều kiện lý tưởng, tỷ lệ thời gian rút ngắn 50% thì số tiền thưởng bằng 100% nguồn tiền thưởng).*

 ***Phương pháp 2***

**Số tiền thưởng (T) = TD x K.** Trong đó:

 - TD là Số tiền dư sau đấu thầu.

 - K là tỷ lệ (%). K được xác định theo bảng giá trị của TG (Tỷ lệ thời gian rút ngắn) theo bảng sau:

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Tỷ lệ thời gian rút ngắn TG (%)** | 0 ÷ ≤ 5 | 5 < ÷ ≤ 10 | 15 < ÷ ≤ 20 | 20 < ÷ ≤ 25 | 25 < ÷ ≤ 30 | ≥ 30 |
| **K (%)** | 0 ÷ 10 | 10 ÷ 25 | 25 ÷ 50 | 50 ÷ 75 | 75 ÷ 100 | 100 |

 b) Trường hợp áp dụng các giải pháp, công nghệ mới, điều chỉnh biện pháp thi công, **Số tiền thưởng (T) = TK.** Trong đó:

 TK là Chi phí tiết kiệm trong quá trình thực hiện gói thầu. TK = Giá trúng thầu (không tính dự phòng) – Chi phí thực tế thực hiện gói thầu.

 c) Đối với gói thầu đáp ứng cả 02 trường hợp trên, việc thưởng hợp đồng được áp dụng 02 lần cho cả 02 trường hợp.

3.4. Đánh giá tác động của các giải pháp đối với đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của chính sách và các đối tượng khác có liên quan

 a) Trường hợp rút ngắn thời gian thực hiện hợp đồng:

 Qua so sánh 02 phương pháp tính toán, Ban soạn thảo thấy rằng:

 - Về giá trị tiền thưởng: phương pháp 1 có giá trị tiền thưởng tăng tuyến tính với tỷ lệ thời gian rút ngắn, trong khi đó phương pháp 2 có giá trị tiền thưởng tăng theo các khung giá trị (theo bảng).

 - Về cách tính toán: phương pháp 1 có cách tính đơn giản hơn, trong khi phương pháp 2 có cách tính tương đối phức tạp, phải nội suy theo các khung giá trị.

 - Về thời điểm được thưởng 100% giá trị tiền thưởng: phương pháp 1 khi nhà thầu rút ngắn 50% tiến độ thực hiện thì được thưởng toàn bộ 100% nguồn tiền thưởng (phù hợp với số liệu thống kê nhà thầu thực hiện các dự án nhóm A trở lên); trong khi tại phương pháp 2, khi nhà thầu rút ngắn 30% tiến độ đã được thưởng toàn bộ 100% nguồn tiền thưởng (chưa phù hợp với nghiên cứu thực tế).

 b) Trường hợp áp dụng các giải pháp, công nghệ mới, điều chỉnh biện pháp thi công: nhà thầu được thưởng toàn bộ số tiền tiết kiệm được do áp dụng các giải pháp, công nghệ mới, điều chỉnh biện pháp thi công.

 c) Đối với gói thầu đáp ứng cả 02 trường hợp trên: nhà thầu sẽ được thưởng 02 lần cho cả 02 trường hợp trên, đảm bảo tính khuyến khích càng làm tốt càng nhanh sẽ được thưởng nhiều hơn.

 3.5. Kiến nghị giải pháp lựa chọn

 a) Trường hợp rút ngắn thời gian thực hiện hợp đồng, chọn phương pháp 1:

 **Số tiền thưởng (T) = TD x TG x K.** Trong đó:

 - TD là Số tiền dư sau đấu thầu. TD = Giá gói thầu theo dự toán được duyệt (không tính dự phòng) – Giá trúng thầu (không tính dự phòng);

 - TG là Tỷ lệ thời gian rút ngắn (%). TG = Thời gian rút ngắn (ngày)/Thời gian thực hiện theo hợp đồng (ngày). Trường hợp TG >50% thì TG được lấy giá trị bằng 50%*.*

 - K là hệ số khuyến khích. K = 2*.*

 b) Trường hợp áp dụng các giải pháp, công nghệ mới, điều chỉnh biện pháp thi công, **Số tiền thưởng (T) = TK.** Trong đó:

 TK là Chi phí tiết kiệm trong quá trình thực hiện gói thầu. TK = Giá trúng thầu (không tính dự phòng) – Chi phí thực tế thực hiện gói thầu.

 c) Đối với gói thầu đáp ứng cả 02 trường hợp trên, việc thưởng hợp đồng được áp dụng 02 lần cho cả 02 trường hợp.

**VIII. NHỮNG VẤN ĐỀ XIN Ý KIẾN CHÍNH PHỦ**

Bộ Kế hoạch và Đầu tư xin ý kiến Chính phủ về 03 nội dung chính đã nêu tại các phần VI, VII: (1) Phạm vi điều chỉnh (loại gói thầu xây lắp và danh mục dự án dụng); (2) Nguồn tiền thưởng hợp đồng; (3) Phương pháp tính số tiền thưởng.

**IX. KIẾN NGHỊ**

Bộ Kế hoạch và Đầu tư kiến nghị Chính phủ:

1. Cho ý kiến về dự thảo Nghị định của Chính phủ và các nội dung xin ý kiến nêu tại mục VII văn bản này.

2. Ban hành Nghị định của Chính phủ về quy định chế độ thưởng hợp đồng đối với gói thầu xây lắp thuộc các dự án giao thông trong Chương trình phục hồi và phát triển kinh tế - xã hội và một số dự án quan trọng quốc gia, trọng điểm ngành giao thông vận tải.

Hồ sơ kèm theo gồm:

(1) Dự thảo Nghị định của Chính phủ;

(2) Bảng tổng hợp tiếp thu, giải trình ý kiến góp ý;

(3) Bản sao ý kiến tham gia của các cơ quan liên quan;

(4) Ý kiến thẩm định của Bộ Tư pháp.

Bộ Kế hoạch và Đầu tư kính trình Chính phủ xem xét, quyết định./.

|  |  |
| --- | --- |
| ***Nơi nhận:***- Như trên;- TTgCP, các Phó TTgCP;- Văn phòng Chính phủ;- Các Bộ: XD, GTVT, TC, TP;- Bộ KH&ĐT: Lãnh đạo Bộ;  Các đơn vị: QLĐT, GSTĐĐT, PC, KTĐPLT, PC, THKTQD, Thanh tra Bộ;- Lưu VT, PTHTĐT. Hảo | **KT. BỘ TRƯỞNG****THỨ TRƯỞNG****Nguyễn Thị Bích Ngọc** |

1. “Bộ trưởng Bộ Kế hoạch và Đầu tư xây dựng quy định chế độ thưởng, phạt đối với các chủ thể có liên quan đến triển khai đầu tư xây dựng dự án (trong đó có dự án đường cao tốc) theo quy trình rút gọn; bảo đảm vừa khuyến khích sáng tạo và nâng cao tinh thần trách nhiệm, vừa phòng ngừa các vi phạm trong quá trình xây dựng và vận hành công trình, dự án”. [↑](#footnote-ref-1)
2. "Bộ Kế hoạch và Đầu tư chủ trì, phối hợp với các Bộ, cơ quan liên quan xây dựng Nghị định theo khoản 2 Điều 19 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, trình Chính phủ theo trình tự, thủ tục rút gọn; trong đó quá trình xây dựng Nghị định phối hợp với Bộ Giao thông vận tải, Bộ Xây dựng và Bộ Tài chính nghiên cứu, xác định, thống nhất danh mục các dự án được áp dụng và nguồn tiền thưởng hợp đồng phù hợp. Lưu ý: khi Nghị định phát sinh nội dung quy định thuộc trường hợp tại khoản 3 Điều 19 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Bộ Kế hoạch và Đầu tư phối hợp với Bộ Tư pháp xác định rõ nội dung và căn cứ, báo cáo Chính phủ để báo cáo Ủy ban Thường vụ Quốc hội theo quy định". [↑](#footnote-ref-2)
3. Khoản 8.8 Cuốn Điều kiện Hợp đồng xây dựng - Sách đỏ FIDIC 2017; khoản 8.8 Cuốn Điều kiện Hợp đồng cho Dự án EPC - Sách bạc FIDIC 2017 có nêu: “Nếu Nhà thầu không tuân thủ khoản 8.2 [Thời hạn Hoàn thành], thì Chủ đầu tư có quyền theo khoản 20.2 [Khiếu nại về Thanh toán và/hoặc EOT] được thanh toán các Thiệt hại do Chậm trễ bởi Nhà thầu cho lỗi này. Những Thiệt hại do Chậm trễ này là số tiền được nêu trong Dữ liệu Hợp đồng, được trả cho mỗi ngày trong khoảng thời gian giữa Thời hạn Hoàn thành và Ngày Hoàn thành công trình hoặc Hạng mục liên quan. Tổng số tiền đến hạn thanh toán theo khoản này không được vượt quá tổng số tiền Thiệt hại do Chậm trễ tối đa (nếu có) được nêu trong Dữ liệu Hợp đồng…” [↑](#footnote-ref-3)
4. "Bộ Kế hoạch và Đầu tư nghiên cứu, tiếp thu ý kiến của Bộ Tư pháp và Bộ Xây dựng tại các văn bản số 1923/BTP-PLDSKT ngày 13/6/2022 và số 2318/BXD-KTXD ngày 28/6/2022, lập đề nghị xây dựng Nghị định quy định chế độ thưởng đối với các chủ thể có liên quan đến triển khai đầu tư xây dựng dự án (trong đó có dự án đường cao tốc) theo quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2015, trình Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định trong tháng 7 năm 2022". [↑](#footnote-ref-4)
5. Bộ Tài chính (văn bản số 8278/BTC-ĐT ngày 19/8/2022); Bộ Tư pháp (văn bản số 3006/BTP-PLDSKT ngày 17/8/2022); Bộ Giao thông vận tải (văn bản số 8297/BGTVT-CQLXD ngày 12/8/2022). [↑](#footnote-ref-5)
6. "Bộ Kế hoạch và Đầu tư khẩn trương thực hiện lập đề nghị xây dựng Nghị định quy định chế độ thưởng đối với các chủ thể có liên quan đến triển khai đầu tư xây dựng dự án (trong đó có đường cao tốc) theo quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2015 theo chỉ đạo của Phó Thủ tướng Chính phủ Lê Văn Thành tại văn bản số 4434/VPCP-CN ngày 15/7/2022, trình Thủ tướng Chính phủ xem xét, quyết định". [↑](#footnote-ref-6)
7. theo Quyết định số 884/QĐ-TTg ngày 23 tháng 7 năm 2022 và Quyết định số 1316/QĐ-TTg ngày 02 tháng 11 năm 2022 của Thủ tướng Chính phủ). [↑](#footnote-ref-7)