

ĐẠI HỌC HUẾ
TRƯỜNG ĐẠI HỌC LUẬT



LÊ THỊ TƯ HẠNH

**PHÁP LUẬT VỀ HỢP ĐỒNG XÂY DỰNG -
KINH DOANH - CHUYỂN GIAO (BOT) TRONG
CÁC DỰ ÁN VỀ GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ**

Ngành: Luật Kinh tế

Mã số: 8380107

TÓM TẮT LUẬN VĂN THẠC SĨ LUẬT KINH TẾ

THỪA THIÊN HUẾ, năm 2023

Công trình được hoàn thành tại:
Trường Đại học Luật, Đại học Huế

Người hướng dẫn khoa học: **PGS.TS. Bành Quốc Tuấn**

Phản biện 1: PGS.TS Nguyễn Duy Phương

Phản biện 2: TS. Hồ Thị Vân Anh

Luận văn sẽ được bảo vệ trước Hội đồng chấm luận văn
thạc sĩ họp tại: Trường Đại học Luật

Vào lúc.....giờ.....ngày 07 tháng 7 năm 2023

Trường Đại học Luật, Đại học Huế

MỤC LỤC

MỞ ĐẦU	1
1. Tính cấp thiết của việc nghiên cứu đề tài.....	1
2. Tình hình nghiên cứu liên quan đến đề tài.....	1
3. Mục đích và nhiệm vụ nghiên cứu.....	1
5. Phương pháp luận và phương pháp nghiên cứu.....	3
6. Ý nghĩa khoa học và thực tiễn của luận văn	3
7. Kết cấu của luận văn	4
CHƯƠNG 1. MỘT SỐ VẤN ĐỀ LÝ LUẬN VỀ HỢP ĐỒNG XÂY DỰNG-KINH DOANH-CHUYỂN GIAO TRONG CÁC DỰ ÁN VỀ GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ	5
1.1. Khái quát về hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án về giao thông đường bộ.....	5
1.1.1. Khái niệm và đặc điểm của hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án về giao thông đường bộ.....	5
1.1.2. Vai trò của hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án về giao thông đường bộ.....	6
1.2. Khái quát pháp luật về hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án về giao thông đường bộ	6
1.2.1. Khái niệm và nguyên tắc điều chỉnh pháp luật về hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án về giao thông đường bộ	6
1.2.2. Nội dung pháp luật về hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án về giao thông đường bộ	7
1.2.3. Vai trò của pháp luật về hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án về giao thông đường bộ.....	7
Tiểu kết Chương 1.....	8

CHƯƠNG 2. THỰC TRẠNG PHÁP LUẬT VỀ HỢP ĐỒNG XÂY DỰNG-KINH DOANH-CHUYỂN GIAO TRONG CÁC DỰ ÁN VỀ GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ VÀ THỰC TIỄN THỰC HIỆN PHÁP LUẬT TẠI VIỆT NAM..... 9

2.1. Thực trạng pháp luật về hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án về giao thông đường bộ ở Việt Nam 9

2.1.1. Thực trạng quy định pháp luật về chủ thể hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án về giao thông đường bộ..... 9

2.1.2. Thực trạng quy định pháp luật về nguồn vốn thực hiện hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án giao thông đường bộ 9

2.1.3. Thực trạng quy định pháp luật về ưu đãi và đảm bảo đầu tư trong hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án về giao thông đường bộ..... 10

2.1.4. Thực trạng quy định pháp luật về xử lý vi phạm và giải quyết tranh chấp đối với hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án về giao thông đường bộ..... 10

2.1.5. Đánh giá thực trạng quy định pháp luật về hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án về giao thông đường bộ tại Việt Nam..... 12

2.2. Thực tiễn thực hiện pháp luật về hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án về giao thông đường bộ tại Việt Nam..... 14

2.2.1. Những kết quả đạt được từ thực tiễn thực hiện pháp luật về hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án về giao thông đường bộ..... 14

2.2.2. Những khó khăn, vướng mắc phát sinh từ thực tiễn thực hiện pháp luật về hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án về giao thông đường bộ..... 16

Tiểu kết Chương 2 17

CHƯƠNG 3. ĐỊNH HƯỚNG, GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN PHÁP LUẬT VÀ NÂNG CAO HIỆU QUẢ THỰC HIỆN PHÁP LUẬT VỀ HỢP ĐỒNG XÂY DỰNG-KINH DOANH-CHUYỂN GIAO TRONG CÁC DỰ ÁN VỀ GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ 18

3.1. Định hướng hoàn thiện pháp luật về hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án về giao thông đường bộ	18
3.2. Giải pháp hoàn thiện pháp luật về hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án về giao thông đường bộ	18
3.2.1. Hoàn thiện về khái niệm hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án về giao thông đường bộ ở Việt Nam	18
3.2.2. Hoàn thiện về chủ thể hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án về giao thông đường bộ	19
3.2.3. Hoàn thiện các quy định về nguồn vốn thực hiện hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án giao thông đường bộ	19
3.2.4. Hoàn thiện quy định pháp luật về xử lý vi phạm và giải quyết tranh chấp đối với hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án về giao thông đường bộ.....	20
3.3. Giải pháp nâng cao hiệu quả thực hiện pháp luật về hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án về giao thông đường bộ	20
3.3.1. Nâng cao năng lực thực hiện pháp luật về hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án về giao thông đường bộ ở Việt Nam	20
3.3.2. Bồi dưỡng nâng cao trình độ của đội ngũ cán bộ công chức nhà nước trong thực hiện pháp luật hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án về giao thông đường bộ ở Việt Nam.....	21
3.3.3. Công khai kết quả thực hiện pháp luật hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án giao thông đường bộ trên các phương tiện thông tin đại chúng	21
3.3.4. Thành lập cơ quan chuyên trách đầu mối gọi là Trung tâm Quản lý dự án trực thuộc Chính phủ.....	21
Tiểu kết Chương 3.....	22
KẾT LUẬN	23
DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO	24

DANH MỤC CÁC CHỮ VIẾT TẮT

STT	Chữ viết tắt/ký hiệu	Cụm từ đầy đủ
1	BOT	Xây dựng-kinh doanh-chuyên giao
2	BT	Xây dựng - chuyên giao
3	CSHT	Cơ sở hạ tầng
4	GTĐB	Giao thông đường bộ
5	NSNN	Ngân sách Nhà nước
6	PPP	Đầu tư theo phương thức đối tác công tư
7	NĐT	Nhà đầu tư
8	DNDA	Doanh nghiệp dự án
9	GTVT	Giao thông vận tải
10	CBCC	Cán bộ công chức

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của việc nghiên cứu đề tài

Ở Việt Nam, hợp đồng BOT bắt đầu được thực hiện từ năm 1997 khi Chính phủ ban hành Nghị định 77/1997/NĐ-CP về quy chế đầu tư theo hình thức hợp đồng BOT đối với nhà đầu tư trong nước. Theo số liệu của Bộ Giao thông vận tải, trong giai đoạn 2011-2020 ngành này đã huy động được nguồn vốn tư nhân đầu tư vào 62 dự án giao thông đường bộ dưới hình thức hợp đồng xây dựng - kinh doanh - chuyển giao (BOT) và BT với tổng số vốn 196.549 ngàn tỷ đồng, chiếm 48% tổng vốn đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng trong giao thông. Trong số đó, lĩnh vực đường bộ chiếm đa số với 60 dự án có tổng mức đầu tư 185 ngàn tỷ đồng. Các dự án chủ yếu được thực hiện theo hình thức BOT, chiếm 91%, trong khi dự án BT chỉ chiếm 9%¹. Từ số liệu trên có thể thấy tầm quan trọng của Hợp đồng BOT trong giao thông đường bộ tại Việt Nam.

Tuy nhiên, do đây là một lĩnh vực còn khá mới ở Việt Nam, kinh nghiệm thực tiễn để áp dụng cơ chế đầu tư theo hợp đồng BOT này chưa nhiều nên khung pháp luật điều chỉnh mối quan hệ đặc biệt này đã bộc lộ một số hạn chế, bất cập. Không chỉ là những hạn chế, bất cập của pháp luật mà quá trình thực hiện pháp luật điều chỉnh hợp đồng BOT cũng bộc lộ nhiều hạn chế, vướng mắc. Vì vậy, tác giả lựa chọn đề tài “**Pháp luật về hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao (BOT) trong các dự án về giao thông đường bộ**” làm luận văn thạc sĩ Luật học, chuyên ngành Luật Kinh tế.

2. Tình hình nghiên cứu liên quan đến đề tài

Tại Việt Nam, trong xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, mô hình hợp tác công tư PPP được áp dụng phổ biến thông qua dạng hợp đồng xây dựng - kinh doanh - chuyển giao (BOT). Hiện nay ở nước ta, đã có một số công trình công bố trong các sách, tạp chí và Internet, các báo cáo của đề tài nghiên cứu các cấp, luận văn tập trung nghiên cứu và phân tích nhiều khía cạnh lý luận và thực tiễn của hợp đồng BOT.

3. Mục đích và nhiệm vụ nghiên cứu

3.1. Mục đích nghiên cứu

Luận văn với mục đích nhằm đề xuất các giải pháp hoàn thiện pháp luật về hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao (BOT) trong các dự án về giao

¹ Kiều Anh Pháp (2020), “Pháp luật về hợp đồng BOT trong lĩnh vực giao thông ở Việt Nam thực trạng và giải pháp”. Luận văn thạc sĩ, Trường đại học Kinh tế TP. Hồ Chí Minh, tr.44

thông đường bộ ở Việt Nam và nâng cao hiệu quả pháp luật trên thực tiễn trong thời gian tới.

3.2. Nhiệm vụ nghiên cứu

- Thứ nhất, làm rõ những vấn đề lý luận hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao (BOT) trong các dự án về giao thông đường bộ.

- Thứ hai, phân tích, đánh giá và làm rõ thực trạng quy định của pháp luật về hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao (BOT) trong các dự án về giao thông đường bộ; từ đó chỉ ra những ưu điểm và tồn tại, hạn chế.

- Thứ ba, phân tích, đánh giá và làm rõ thực tiễn thực hiện pháp luật về hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao (BOT) trong các dự án về giao thông đường bộ; từ đó chỉ ra những thành tựu và vướng mắc, bất cập.

- Thứ tư, đưa ra các giải pháp hoàn thiện pháp luật và nâng cao hiệu quả thực hiện pháp luật về hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao (BOT) trong các dự án về giao thông đường bộ ở Việt Nam hiện nay.

4. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

4.1. Đối tượng nghiên cứu

Thứ nhất, lý luận về hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao (BOT) trong các dự án về giao thông đường bộ.

Thứ hai, các quy định pháp luật Việt Nam hiện hành về hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao (BOT) trong các dự án về giao thông đường bộ.

Thứ ba, thực tiễn thực hiện pháp luật về hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao (BOT) trong các dự án về giao thông đường bộ.

4.2. Phạm vi nghiên cứu

- Về nội dung: Trong phạm vi của Luận văn tác giả tập trung nghiên cứu 4 nội dung cơ bản của pháp luật về hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao (BOT) trong các dự án về giao thông đường bộ như sau: (i) Quy định pháp luật về chủ thể hợp đồng BOT trong các dự án về giao thông đường bộ; (ii) Quy định pháp luật về nguồn vốn thực hiện hợp đồng BOT trong các dự án giao thông đường bộ; (iii) Quy định pháp luật về ưu đãi và đảm bảo đầu tư trong hợp đồng BOT giao thông đường bộ; (iv) Quy định pháp luật về xử lý vi phạm và giải quyết tranh chấp đối với hợp đồng BOT trong các dự án về giao thông đường bộ

-Về địa bàn: Nghiên cứu trong phạm vi cả nước

- Về thời gian: Nghiên cứu từ giai đoạn năm 2015-2022

5. Phương pháp luận và phương pháp nghiên cứu

5.1. Phương pháp luận

Tác giả nghiên cứu đề tài dựa trên phương pháp luận duy vật biện chứng, duy vật lịch sử của học thuyết Mác-Lênin; và các quan điểm chính sách của Đảng và chính sách pháp luật của Nhà nước về phát triển đầu tư theo phương thức đối tác công tư.

5.2. Phương pháp nghiên cứu

- Phương pháp phân tích được sử dụng trong suốt quá trình thực hiện đề tài để phân tích cơ sở lý luận của hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao (BOT) trong các dự án về giao thông đường bộ và phương diện lý thuyết của pháp luật về hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao (BOT) trong các dự án về giao thông đường bộ.

- Phương pháp hệ thống hóa, tổng hợp được sử dụng để đánh giá nhằm rút ra những kết luận tổng quan, những quan điểm, các đề xuất, kiến nghị cụ thể liên quan đến lĩnh vực nghiên cứu của đề tài.

- Phương pháp so sánh được sử dụng để đối chiếu giữa quy định của pháp luật với thực tiễn thực hiện pháp luật về hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao (BOT) trong các dự án về giao thông đường bộ.

- Phương pháp logic được sử dụng khi đánh giá thực trạng pháp luật, xem xét về tính thống nhất, tính đồng bộ phát hiện mâu thuẫn trong nội dung quy định pháp luật về tính pháp lý của hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao (BOT).

- Phương pháp chuyên gia được sử dụng để trao đổi, tham vấn ý kiến trong đề xuất giải pháp hoàn thiện pháp luật và thực hiện pháp luật về hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao (BOT) trong các dự án về giao thông đường bộ.

- Ngoài các phương pháp nghiên cứu phổ biến nói trên, luận văn còn sử dụng phương pháp thu thập và xử lý dữ liệu bao gồm các số liệu thứ cấp, các tài liệu, báo cáo của Chính phủ, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Giao thông vận tải, Bộ Tài chính, Tổng cục Thống kê liên quan đến PPP, BOT và các hợp đồng đầu tư khác trong xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

6. Ý nghĩa khoa học và thực tiễn của luận văn

6.1. Ý nghĩa khoa học

Thứ nhất, Luận văn đã tìm hiểu, nghiên cứu cơ sở lý luận về hợp đồng BOT để thấy được những vấn đề pháp lý riêng biệt của hợp đồng BOT trong các dự án về giao thông đường bộ.

Thứ hai, Luận văn tìm hiểu và phân tích sâu các vấn đề về pháp luật và thực thi pháp luật điều chỉnh hợp đồng BOT trong các dự án về giao thông đường bộ, xác định được những hạn chế về pháp luật hợp đồng BOT đường bộ và nguyên nhân của những hạn chế đó, làm tiền đề cho việc xây dựng các giải pháp hoàn thiện pháp luật hiện hành.

Thứ ba, Luận văn đề xuất và đưa ra định nghĩa về hợp đồng BOT trong lĩnh vực giao thông đường bộ.

Thứ tư, trên cơ sở xác định được những hạn chế, bất cập còn tồn tại của pháp luật và thực hiện pháp luật hợp đồng BOT trong các dự án về giao thông đường bộ, Luận văn đã đưa ra nhiều nhóm giải pháp cụ thể và đồng bộ góp phần hoàn thiện hệ thống văn bản pháp luật điều chỉnh hợp đồng BOT.

6.2. Ý nghĩa thực tiễn

- Luận văn là nguồn tài liệu hữu ích đối với các cơ quan nhà nước có thẩm quyền trong việc đánh giá hiệu quả của các quy định pháp luật về đầu tư theo hình thức đối tác công tư.

- Luận văn còn là nguồn tài liệu có giá trị đối với các cơ sở đào tạo, nghiên cứu khoa học trong quá trình giảng dạy, học tập, nghiên cứu, tìm hiểu pháp luật về đầu tư theo hình thức đối tác công tư.

7. Kết cấu của luận văn

Ngoài Phần mở đầu, Kết luận và danh mục tài liệu tham khảo, nội dung của Luận văn được chia thành ba (03) Chương:

Chương 1: Một số vấn đề lý luận pháp luật về hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án về giao thông đường bộ.

Chương 2: Thực trạng pháp luật về hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án về giao thông đường bộ và thực tiễn thực hiện pháp luật tại Việt Nam.

Chương 3: Định hướng, giải pháp hoàn thiện pháp luật và nâng cao hiệu quả thực hiện pháp luật về hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án về giao thông đường bộ.

CHƯƠNG 1

MỘT SỐ VẤN ĐỀ LÝ LUẬN VỀ HỢP ĐỒNG XÂY DỰNG-KINH DOANH-CHUYỂN GIAO TRONG CÁC DỰ ÁN VỀ GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

1.1. Khái quát về hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án về giao thông đường bộ

1.1.1. Khái niệm và đặc điểm của hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án về giao thông đường bộ

1.1.1.1. Khái niệm về hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án về giao thông đường bộ

Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư được Quốc hội thông qua ngày 18/06/2020, có hiệu lực vào 01/01/2021 cũng đưa ra khái niệm về hợp đồng BOT như sau: “*Hợp đồng BOT là hợp đồng mà nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án PPP được nhượng quyền để xây dựng, kinh doanh, vận hành công trình, hệ thống cơ sở hạ tầng trong thời hạn nhất định; hết thời hạn, nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án PPP chuyển giao công trình, hệ thống cơ sở hạ tầng đó cho Nhà nước*”.

Từ các phân tích trên có thể hiểu: “*Hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao (BOT) trong các dự án về giao thông đường bộ là hợp đồng mà nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án PPP được nhượng quyền để xây dựng, kinh doanh, vận hành công trình, hệ thống cơ sở hạ tầng trong các dự án giao thông đường bộ một thời hạn nhất định; hết thời hạn, nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án PPP chuyển giao công trình, hệ thống cơ sở hạ tầng trong các dự án giao thông đường bộ cho Nhà nước*”.

1.1.1.2. Đặc điểm về hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án về giao thông đường bộ

Thứ nhất, về đối tượng của hợp đồng BOT không bao giờ là động sản mà luôn luôn là một loại bất động sản đặc biệt, đặc biệt là trong giao thông thì đối tượng của hợp đồng BOT đa phần là các công trình giao thông đường bộ (đường, cầu, hầm), đó là quyền khai thác các công trình này trong hạn định.

Thứ hai, về mục đích của hợp đồng BOT trong các dự án về giao thông đường bộ

Mục đích của hợp đồng BOT trong giao thông đường bộ là đáp ứng các nhiệm vụ đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ của Nhà nước thông qua các cơ quan nhà nước có thẩm quyền. Trong khi mục đích tham gia hợp đồng

BOT của các nhà đầu tư chỉ đơn thuần như các chủ thể kinh doanh khác là mục tiêu kiếm lời, thì mục đích của các cơ quan Nhà nước có thẩm quyền khi ký kết hợp đồng BOT mang ý nghĩa kinh tế, xã hội và chính trị sâu sắc.

Thứ ba, về chủ thể hợp đồng BOT trong các dự án về giao thông đường bộ

Chủ thể hợp đồng BOT bao gồm các cơ quan nhà nước có thẩm quyền và bên kia là nhà đầu tư. Cơ quan nhà nước có thẩm quyền tham gia hợp đồng BOT với tư cách là chủ thể đặc biệt trong quan hệ pháp luật này. Sự tham gia của nhà nước với tư cách là một chủ thể bắt buộc trong hợp đồng BOT được lý giải bởi chính đối tượng của hợp đồng BOT.

1.1.2. Vai trò của hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án về giao thông đường bộ

Thứ nhất, việc đầu tư dự án giao thông đường bộ theo hình thức hợp đồng BOT sẽ tạo ra nhiều khoản đầu tư hơn cho kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.

Thứ hai, việc đầu tư dưới dạng hợp đồng BOT trong các dự án về giao thông đường bộ sẽ phân bổ và quản lý rủi ro tốt và hiệu quả hơn.

Thứ ba, việc đầu tư theo hình thức hợp đồng BOT trong các dự án về giao thông đường bộ sẽ giúp nâng cao hiệu quả đầu tư.

1.2. Khái quát pháp luật về hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án về giao thông đường bộ

1.2.1. Khái niệm và nguyên tắc điều chỉnh pháp luật về hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án về giao thông đường bộ

1.2.1.1. Khái niệm pháp luật về hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án về giao thông đường bộ

Ở mức độ khái quát, có thể đưa ra khái niệm pháp luật về hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao (BOT) trong các dự án về giao thông đường bộ như sau: “*Pháp luật về hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao (BOT) trong các dự án về giao thông đường bộ là tổng thể các quy phạm pháp luật do Nhà nước đặt ra hoặc thừa nhận, nhằm điều chỉnh quan hệ hợp tác đầu tư giữa Nhà nước với nhà đầu tư tư nhân để xây dựng, kinh doanh, vận hành công trình, hệ thống cơ sở hạ tầng trong các dự án giao thông đường bộ một thời hạn nhất định*”.

1.2.1.2. Nguyên tắc điều chỉnh pháp luật về hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án về giao thông đường bộ

Thứ nhất, pháp luật điều chỉnh hợp đồng BOT trong các dự án về giao thông đường bộ phải được thiết kế theo hướng đảm bảo mục đích chính đáng và

hợp pháp của tất cả các bên liên quan, đồng thời phải đảm bảo sự cân bằng, hài hòa về lợi ích giữa các chủ thể này.

Thứ hai, pháp luật điều chỉnh hợp đồng BOT trong các dự án về giao thông đường bộ phải đảm bảo nguyên tắc tôn trọng quyền tự định đoạt của nhà đầu tư tư nhân trong quan hệ đầu tư, thông qua việc thiết kế các điều khoản công bằng, có tính minh bạch và hợp lý của hợp đồng đầu tư theo hình thức đối tác công tư.

Thứ ba, pháp luật về đầu tư dưới hình thức hợp đồng BOT giao thông đường bộ phải đảm bảo thực hiện được mục tiêu cơ bản, cốt lõi là xây dựng, cải tạo, vận hành, kinh doanh và quản lý các công trình hạ tầng giao thông đường bộ, đồng thời tránh nguy cơ “trục lợi” từ phía các nhà đầu tư tư nhân thông qua việc thiết kế các điều khoản thiếu công bằng, không có lợi cho Nhà nước và người dân.

1.2.2. Nội dung pháp luật về hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án về giao thông đường bộ

Thứ nhất, các quy phạm pháp luật quy định về chủ thể tham gia hợp đồng BOT trong các dự án về giao thông đường bộ có nhiệm vụ quy định về thành phần chủ thể tham gia quan hệ đầu tư dưới dạng hợp đồng BOT.

Thứ hai, các quy phạm pháp luật quy định về nguồn vốn thực hiện dự án dưới dạng hợp đồng BOT: Đây là các quy phạm pháp luật quy định về nguồn vốn của nhà nước, nguồn vốn của nhà đầu tư trong các dự án BOT.

Thứ ba, các quy phạm pháp luật quy định về ưu đãi và bảo đảm đầu tư.

Đây là nhóm quy phạm quy định về các biện pháp ưu đãi và bảo đảm đầu tư để hỗ trợ cho nhà đầu tư thực hiện dự án BOT nói chung và BOT giao thông đường bộ nói riêng.

Thứ tư, các quy phạm pháp luật quy định về xử lý vi phạm pháp luật và giải quyết tranh chấp phát sinh trong quá trình thực hiện dự án đầu tư theo hình thức hợp đồng BOT.

1.2.3. Vai trò của pháp luật về hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án về giao thông đường bộ

Thứ nhất, pháp luật về hợp đồng BOT trong các dự án về giao thông đường bộ là cơ sở thừa nhận, định hướng và thúc đẩy quan hệ hợp đồng BOT.

Thứ hai, pháp luật về hợp đồng BOT trong các dự án về giao thông đường bộ đưa ra các chế định nhằm hướng dẫn các bên ký kết và thực hiện hợp đồng BOT.

Thứ ba, pháp luật về hợp đồng BOT trong các dự án về giao thông đường bộ là phương tiện quản lý của Nhà nước đối với hợp đồng BOT.

Pháp luật về hợp đồng BOT trong các dự án về giao thông đường bộ tạo ra môi trường pháp lý cần thiết, định hướng cho các quan hệ xã hội đó phát triển ổn định, đúng quy luật.

Tiểu kết Chương 1

Trong phạm vi Chương 1 của Luận văn, tác giả đã tìm hiểu, nghiên cứu và hệ thống hóa những vấn đề lý luận bao gồm khái niệm, đặt điểm, vai trò của hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyên giao (BOT) trong các dự án về giao thông đường bộ.

Ngoài ra, để hiểu sâu hơn về hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyên giao (BOT) trong các dự án về giao thông đường bộ, Luận văn đã nghiên cứu khái niệm, nội dung và phạm vi điều chỉnh của pháp luật về hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyên giao (BOT) trong các dự án về giao thông đường bộ tại Việt Nam.

CHƯƠNG 2

THỰC TRẠNG PHÁP LUẬT VỀ HỢP ĐỒNG XÂY DỰNG- KINH DOANH-CHUYỂN GIAO TRONG CÁC DỰ ÁN VỀ GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ VÀ THỰC TIỄN THỰC HIỆN PHÁP LUẬT TẠI VIỆT NAM

2.1. Thực trạng pháp luật về hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án về giao thông đường bộ ở Việt Nam

2.1.1. Thực trạng quy định pháp luật về chủ thể hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án về giao thông đường bộ

Khác với các loại hợp đồng, hợp đồng BOT được ký kết giữa một bên là nhà đầu tư và một bên là cơ quan nhà nước có thẩm quyền.

Từ khái niệm hợp đồng BOT được giải thích trong Luật PPP có thể thấy nét đặc thù về mặt chủ thể của hợp đồng BOT chính là sự tham gia của nhà nước thông qua cơ quan nhà nước có thẩm quyền của mình².

Đối tượng của các hợp đồng BOT chính là các công trình cơ sở hạ tầng công cộng và đặc biệt là công trình giao thông đường bộ, nhà nước đã đưa ra những đảm bảo cho nhà đầu tư để họ tham gia đầu tư vào các công trình này, đồng thời quản lý, theo dõi các hoạt động đầu tư và các cam kết của nhà đầu tư đối với việc phát triển cơ sở hạ tầng. Nhà đầu tư tham gia hợp đồng BOT không nhằm mục đích nào khác ngoài kinh doanh kiếm lời, tiến hành hoạt động kinh doanh như tất cả các công việc kinh doanh khác. Chính điều này đã quyết định và chi phối yếu tố tư của hợp đồng BOT, xác định tính chất bình đẳng về địa vị pháp lý của các chủ thể hợp đồng BOT.

2.1.2. Thực trạng quy định pháp luật về nguồn vốn thực hiện hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án giao thông đường bộ

Ở Việt Nam hiện nay, vấn đề tài chính của dự án thực hiện theo hợp đồng BOT được đề cập đến trong nhiều văn bản pháp lý khác nhau nhưng chủ yếu vẫn là theo Luật PPP. Theo Khoản 2 Điều 69 Luật PPP, tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án BOT trong các dự án về giao thông đường bộ không quá 50% tổng mức đầu tư của dự án. Đối với dự án có nhiều dự án thành phần, trong đó có dự án thành phần đầu tư theo phương thức PPP thì tỷ lệ vốn nhà nước quy định tại khoản này được xác định trên tổng mức đầu tư của dự án thành phần đó. Ngoài ra Nhà nước còn có các nguồn vốn hỗ trợ dự án bao gồm: (1) Vốn nhà nước hỗ

² Đoàn Thị Hải Yến (2020) Pháp luật về đầu tư theo hình thức đối tác công tư ở Việt Nam. Luận án tiến sĩ, Trường đại học Luật Hà Nội, tr.34

trợ xây dựng công trình, hệ thống cơ sở hạ tầng, (2) Vốn nhà nước thanh toán cho doanh nghiệp dự án PPP cung cấp sản phẩm, dịch vụ công, (3) Vốn nhà nước bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ, tái định cư; hỗ trợ xây dựng công trình tạm.

Về vốn thực hiện của nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án BOT giao thông đường bộ, theo Luật PPP quy định nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án PPP chịu trách nhiệm góp vốn chủ sở hữu, huy động vốn vay và các nguồn vốn hợp pháp khác để thực hiện dự án theo quy định tại hợp đồng dự án. Trong đó nhà đầu tư phải góp vốn chủ sở hữu tối thiểu là 15% tổng mức đầu tư dự án không bao gồm vốn nhà nước hỗ trợ xây dựng công trình, hệ thống cơ sở hạ tầng và vốn nhà nước bồi thường, giải phóng mặt bằng, hỗ trợ, tái định cư; hỗ trợ xây dựng công trình tạm.

2.1.3. Thực trạng quy định pháp luật về ưu đãi và đảm bảo đầu tư trong hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án về giao thông đường bộ

Điều 82 Luật PPP có một nét rất mới được đánh giá cao đó là cơ chế chia sẻ phần tăng, giảm doanh thu. Khi doanh thu thực tế đạt cao hơn 125% mức doanh thu trong phương án tài chính tại hợp đồng dự án PPP, nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án PPP chia sẻ với Nhà nước 50% phần chênh lệch giữa doanh thu thực tế và mức 125% doanh thu trong phương án tài chính. Ngược lại, khi doanh thu thực tế đạt thấp hơn 75% mức doanh thu trong phương án tài chính tại hợp đồng dự án PPP, Nhà nước chia sẻ với nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án PPP 50% phần chênh lệch giữa mức 75% doanh thu trong phương án tài chính và doanh thu thực tế. Điều khoản này tạo niềm tin cho các nhà đầu tư, giúp nhà đầu tư yên tâm hơn khi được nhà nước quan tâm, chia sẻ rủi ro về doanh thu dự án.

2.1.4. Thực trạng quy định pháp luật về xử lý vi phạm và giải quyết tranh chấp đối với hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án về giao thông đường bộ

Thứ nhất, pháp luật hiện hành đã quy định cụ thể về một số hành vi bị cấm trong hoạt động đầu tư công nói chung. Chẳng hạn, tại Điều 16 Luật Đầu tư công quy định cấm các chủ thể có liên quan thực hiện các hành vi sau: Lợi dụng chức vụ, quyền hạn để chiếm đoạt, vụ lợi, tham nhũng trong quản lý và sử dụng vốn đầu tư công; chủ chương trình, chủ đầu tư thông đồng với tổ chức tư vấn, nhà thầu dẫn tới quyết định chủ trương đầu tư, quyết định đầu tư chương trình, dự án gây thất thoát, lãng phí vốn, tài sản của Nhà nước, tài nguyên của quốc gia

...

Trong khi đó, đối với hoạt động đầu tư thực hiện theo hình thức đối tác công tư nói chung và hợp đồng BOT nói riêng, Luật PPP đã có quy định các hành vi bị nghiêm cấm trong đầu tư theo phương thức PPP tại Điều 10.

Thứ hai, pháp luật hiện hành đã quy định về giải quyết tranh chấp phát sinh từ quan hệ đầu tư theo hình thức đối tác công tư (Điều 97 của Luật PPP).

Thực tiễn cho thấy các quy định này cũng bộc lộ một số điểm hạn chế, bất cập sau đây:

Một là, pháp luật hiện hành chưa có quy định cụ thể về các hành vi vi phạm pháp luật trong lĩnh vực đầu tư theo hình thức đối tác công tư, ngoại trừ một số quy định về hành vi bị cấm trong hoạt động đầu tư nói chung, như đã phân tích ở trên.

Hai là, pháp luật hiện hành chưa có quy định cụ thể về việc quyền tham gia tổ tụng của các tổ chức, cá nhân là người sử dụng cơ sở hạ tầng và dịch vụ công được tạo ra từ các dự án đầu tư theo hình thức đối tác công tư.

Tuy nhiên, do đặc thù của mối quan hệ hợp đồng BOT, cộng với vị thế yếu của người sử dụng dịch vụ, đã dẫn đến việc họ không/không thể thực hiện quyền của mình.

Có 2 trường hợp có thể xảy ra:

* Trường hợp 1: người sử dụng dịch vụ khởi kiện vụ án hành chính. Trong trường hợp này, Tòa án là cơ quan duy nhất có thẩm quyền giải quyết tranh chấp.

* Trường hợp 2: NSDDV khởi kiện vụ án dân sự. Trong trường hợp này, người sử dụng dịch vụ có thể lựa chọn tòa án hoặc trọng tài thương mại.

Nghị định hướng dẫn Luật PPP cần có quy định việc giải quyết theo thủ tục rút gọn tranh chấp giữa người sử dụng dịch vụ và cơ quan nhà nước, nhà đầu tư/doanh nghiệp dự án, đây sẽ là cơ sở pháp lý để loại tranh chấp này được giải quyết đơn giản hơn.

Thứ ba, đó là án phí trong vụ án dân sự. Cụ thể, do dự án BOT đường bộ thường có giá trị lớn nên mức tạm ứng án phí tính theo tỷ lệ phần trăm trên giá trị tranh chấp sẽ rất lớn. Nếu thắng kiện thì cả cộng đồng được hưởng; ngược lại thì bản thân người sử dụng dịch vụ sẽ phải chịu.

Thứ tư, khó khăn khi khởi kiện tranh chấp tại trọng tài. Rào cản lớn nhất để người sử dụng dịch vụ khởi kiện tại trọng tài đó là thỏa thuận trọng tài. Theo quy định pháp luật, điều kiện để vụ tranh chấp được giải quyết bằng trọng tài là phải có thỏa thuận trọng tài. Do đó, bản thân người sử dụng dịch vụ không thể đơn phương nộp đơn khởi kiện đến trọng tài nếu NĐT/DNDA không đồng ý.

2.1.5. Đánh giá thực trạng quy định pháp luật về hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án về giao thông đường bộ tại Việt Nam

2.1.5.1. Quy định pháp luật về chủ thể hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án về giao thông đường bộ

Thứ nhất, về mặt tích cực.

(i) Với đặc thù chủ thể là nhà nước, hợp đồng BOT được thực hiện bài bản, chặt chẽ từ khâu quyết định chủ trương đầu tư, lập báo cáo nghiên cứu tiền khả thi, ... đến khi đưa vào khai thác, quản lý. Có sự tham gia đóng góp ý kiến của nhiều bộ ban ngành, tham vấn ý kiến cộng đồng để tránh rủi ro và tối ưu hóa hiệu quả.

(ii) Nhà nước có quyền lực hành chính, lại là chủ thể của hợp đồng BOT do đó nhà nước hiểu rõ những khúc mắc trong quá trình triển khai thực hiện hợp đồng BOT, đồng thời nhà nước có khả năng điều chỉnh các quy định pháp luật sao cho phù hợp với thực tiễn và đạt hiệu quả cao.

(iii) Do hợp đồng BOT được sử dụng trong đầu tư kết cấu hạ tầng có liên quan mật thiết đến lợi ích của Nhà nước và của người dân nên công tác kiểm tra, giám sát được đặc biệt chú trọng và được thực hiện bởi chính chủ thể của hợp đồng là nhà nước.

(iv) Với hợp đồng BOT, tùy vào tính chất và yêu cầu thực hiện dự án, nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án có thể được nhà nước bảo lãnh cung cấp nguyên liệu, tiêu thụ sản phẩm, dịch vụ và các nghĩa vụ hợp đồng khác.

(v) Khác với các hợp đồng thông thường, khi một trong hai bên không đảm bảo được các nghĩa vụ trong hợp đồng, hợp đồng sẽ không thể tiếp tục thực hiện. Đối với hợp đồng BOT, nhà nước là chủ thể và nhà nước đảm bảo cho dự án được hoàn thành.

(vi) Trong trường hợp cần thiết, việc chuẩn bị và thực hiện dự án BOT có thể được cơ quan nhà nước có thẩm quyền hỗ trợ thông qua việc lựa chọn tổ chức tư vấn độc lập.

Thứ hai, về mặt hạn chế:

(i) Theo Luật PPP quy định “Nhà đầu tư gửi văn bản đề xuất thực hiện dự án PPP đến cơ quan có thẩm quyền; trường hợp không xác định được cơ quan có thẩm quyền thì gửi đến cơ quan quản lý nhà nước về đầu tư theo phương thức PPP”. Nhà đầu tư cũng không thể biết rõ cơ quan này sẽ giao hay ủy quyền cho đơn vị nào ký kết hợp đồng.

(ii) Một trong các khó khăn khác phát sinh từ những hạn chế trong quy định hiện hành về chủ thể hợp đồng BOT, khiến quá trình đàm phán các hợp

đồng BOT bị kéo dài, là tình trạng cơ quan nhà nước có thẩm quyền được giao ký kết hợp đồng nhưng lại không có đầy đủ thẩm quyền để đàm phán về tất cả các vấn đề liên quan trong hợp đồng mà tùy thuộc vào nội dung được ủy quyền.

(iii) Một đặc điểm đặc trưng nữa của hợp đồng BOT là để thực hiện hợp đồng BOT là nhà đầu tư phải thành lập doanh nghiệp để thực hiện dự án. Theo Điều 44 Luật PPP thì sau khi có quyết định phê duyệt kết quả lựa chọn, nhà đầu tư thành lập doanh nghiệp dự án PPP theo mô hình công ty trách nhiệm hữu hạn hoặc công ty cổ phần không phải là công ty đại chúng, có mục đích duy nhất để ký kết và thực hiện hợp đồng dự án PPP. Như vậy, bắt buộc phải có một chủ thể kinh doanh nhằm tiến hành các hình thức kinh doanh trên cơ sở các thỏa thuận trong hợp đồng BOT.

(iv) Về hoạt động của doanh nghiệp dự án có vướng mắc với Luật Doanh nghiệp: Tại Điều 7 Luật Doanh nghiệp quy định doanh nghiệp được làm những điều pháp luật không cấm, tuy nhiên trong phạm vi dự án PPP doanh nghiệp dự án chỉ được thực hiện những nhiệm vụ trong phạm vi, mục đích thực hiện dự án.

(v) Các dự án BOT thường là những dự án dài hạn, có thể lên tới cả chục năm. Trong khoảng thời gian dài đó có thể phát sinh nhiều vấn đề từ khi xây dựng cho tới lúc vận hành, khai thác. Với quyền lực hành chính trong tay, nhà nước có thể đưa ra các quy định mới để giải quyết các vấn đề phát sinh nhằm đảm bảo hiệu quả của dự án đối với vấn đề an sinh xã hội, tuy nhiên những quy định, quyết định mới như quyết định tạm dừng thu phí một số trạm BOT, liên tục thay đổi giữa phí và giá,... có thể ảnh hưởng tới lợi ích của chủ đầu tư.

Đặc biệt, gần đây có thể kể đến vấn đề lắp đặt hệ thống thiết bị thu phí tự động không dừng (ETC), vấn đề này đã gây nên nhiều khó khăn cho chủ đầu tư. Bộ Giao thông Vận tải còn áp đặt tỷ lệ chi phí mà Nhà đầu tư BOT phải trích cho Nhà cung cấp dịch vụ ETC (VETC)³. Việc này đã gây ảnh hưởng lớn đến hoạt động của chủ đầu tư tại dự án BOT đồng thời làm cho chủ đầu tư cảm thấy bị ép buộc một cách thiếu công bằng, minh bạch.

(vi) Về vấn đề khước từ quyền miễn trừ quốc gia: ở các dự án BOT đường bộ đặc biệt các dự án có yếu tố nước ngoài, vấn đề này rất được các nhà đầu tư quan tâm, chú trọng.

³ Xem tại:

<https://quochoi.vn/UserControls/Publishing/News/BinhLuan/pFormPrint.aspx?UrlListProcess=/content/tintuc/Lists/News&ItemID=55023>

2.1.5.2. Quy định pháp luật về nguồn vốn thực hiện hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án giao thông đường bộ

Thứ nhất, hạn chế, bất cập của quy định về phần vốn góp của nhà đầu tư. Việc quy định tỷ lệ vốn chủ sở hữu trên tổng vốn đầu tư như quy định của Luật PPP là chưa phù hợp và còn thấp, bởi những dự án giao thông đường bộ thực hiện theo hình thức hợp đồng BOT là những dự án đòi hỏi phải có nguồn vốn đầu tư lớn, ngoài phần vốn tham gia của nhà nước vào dự án thì phần còn lại đòi hỏi nhà đầu tư phải có vốn chủ sở hữu đủ lớn để đảm bảo khả năng thực hiện dự án thành công, phần còn thiếu nhà đầu tư mới huy động từ các tổ chức tín dụng.

Thứ hai, hạn chế, bất cập của quy định về phần vốn tham gia của Nhà nước. Các bằng chứng cho thấy cấu trúc tài trợ vốn rất quan trọng đối với sự thành công của dự án BOT đường bộ, trong đó cấu trúc tài trợ vốn được hiểu bao gồm tỷ lệ phần vốn góp của Nhà nước và tư nhân trong dự án.

2.1.5.3. Quy định pháp luật về ưu đãi và đảm bảo đầu tư trong hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án về giao thông đường bộ

Có thể nhận thấy, hạn chế, bất cập trong quy định về bảo đảm đầu tư đối với dự án BOT đường bộ được thể hiện ở một số khía cạnh chủ yếu sau đây:

Thứ nhất, các quy định về thực hiện bảo lãnh của Chính phủ chưa được quy định cụ thể.

Thực tế cho thấy, trong những năm gần đây nhiều dự án BOT đường bộ bị chậm tiến độ so với kế hoạch dự kiến, một phần là do những vướng mắc về chính sách thực hiện cơ chế bảo lãnh Chính phủ, đặc biệt là bảo lãnh đối với các rủi ro về doanh thu của nhà đầu tư sau khi công trình dự án được đưa vào vận hành.

Thứ hai, các quy định về chia sẻ rủi ro chưa được đề cập đến cả về mặt nguyên tắc cũng như cơ chế xác định và phân bổ rủi ro cho mỗi bên ra sao trong quá trình triển khai, thực hiện, vận hành các dự án BOT đường bộ.

2.2. Thực tiễn thực hiện pháp luật về hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án về giao thông đường bộ tại Việt Nam

2.2.1. Những kết quả đạt được từ thực tiễn thực hiện pháp luật về hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án về giao thông đường bộ

Từ năm 2011 đến năm 2017, các dự án BOT đã xây dựng mới, nâng cấp, cải tạo hơn 4.400 km đường bộ và hơn 94 km cầu, góp phần nâng cấp, mở rộng quốc lộ 1 và quốc lộ 14 (đường Hồ Chí Minh qua Tây Nguyên) từ 2 lên 4 làn xe, khai thác sớm hơn một năm so với kế hoạch. Trên quốc lộ 1 đoạn từ Hà Nội đến

Cần Thơ dài 1.900 km đi qua 20 tỉnh, thành, huy động được 20 dự án BOT với chiều dài 700 km, tổng mức đầu tư hơn 50.000 tỷ đồng. Quốc lộ 14 dài 663 km đi qua 5 tỉnh cũng huy động được 5 dự án BOT với chiều dài hơn 200 km, tổng mức đầu tư trên 54.000 tỷ đồng, chiếm khoảng 46% tổng vốn đầu tư tuyến đường này. Hiện các phương tiện từ Hà Nội đi Cần Thơ đã giảm 7-10 giờ chạy xe so với 105 trước; từ Tây Nguyên đi TP HCM giảm 3-4 giờ. Cùng với đó, số vụ tai nạn giao thông trên quốc lộ 1 và đường Hồ Chí Minh giảm cả 3 chỉ tiêu về số vụ, số người chết và bị thương. Theo tính toán của Bộ GTVT, đối với đường cao tốc Nội Bài - Lào Cai, cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây có thể giảm 50% thời gian đi lại, giảm khoảng 30% chi phí vận chuyển hàng hóa, hành khách; Quốc lộ 1 đoạn Hà Nội - Vinh giảm khoảng 30% thời gian đi lại, giảm khoảng 20% chi phí⁴.

Một thực trạng đáng quan ngại là từ năm 2016 đến nay có rất ít dự án PPP giao thông dưới dạng hợp đồng BOT mới nào được triển khai thực hiện. Nếu không có những giải pháp quyết liệt và cụ thể sẽ dẫn đến tình trạng đóng băng thị trường BOT giao thông nói chung và BOT giao thông đường bộ nói riêng. Vào đầu tháng 10/2020, Bộ Giao thông - Vận tải cũng đã phải hủy thầu Dự án BOT thành phần cao tốc Bắc - Nam phía Đông đoạn Nghi Sơn - Diễn Châu do không có nhà đầu tư nộp hồ sơ dự thầu. Tại 4 dự án thành phần khác, dù có 1 - 2 liên danh nhà đầu tư nộp hồ sơ dự thầu, nhưng khả năng thành công cũng không cao.⁵ Thực tế, các dự án BOT giao thông đường bộ được triển khai trong giai đoạn 2015 - 2020 vừa qua về cơ bản đều có 2 kết cục tương đối giống nhau: hủy thầu để chuyển đổi sang đầu tư công, hoặc phải chỉnh sửa phương án tài chính theo hướng nâng tỷ lệ vốn góp nhà nước lên 40 - 50% để níu kéo nhà đầu tư không bỏ cuộc. Về cơ bản, việc giảm lượng vốn trong xã hội hóa đầu tư sẽ chất thêm gánh nặng cho ngân sách nhà nước vốn dĩ chưa bao giờ dư dả cho nhu cầu phát triển hạ tầng giao thông của đất nước⁶.

Với việc đang cho vay 60 - 70% tổng mức đầu tư và nhận thế chấp bằng quyền thu phí dự án BOT, các tổ chức tín dụng mới là những người chịu rủi ro lớn nhất khi doanh thu thu phí tiếp tục thấp xa so với dự kiến và rất khó cải thiện trong ngắn hạn. Bộ GTVT đặt mục tiêu nối thông cao tốc Bắc - Nam từ Hữu

⁴ Đoàn Hiền (2016), Đề phát huy đúng vai trò và ý nghĩa của nguồn vốn BOT, Tạp chí Cộng Sản điện tử; xem tại: <https://www.tapchicongsan.org.vn/web/guest/hoat-ong-cua-lanh-ao-ang-nha-nuoc/-/2018/40838/de-phat-huy-dung-vai-tro-va-y-nghia-cua-nguon-von-bot.aspx#!>

⁵Tuấn Phùng (2020), Thêm dự án PPP đường cao tốc Bắc - Nam chọn được nhà đầu tư; xem tại: <https://tuoitre.vn/them-du-an-ppp-duong-cao-toc-bac-nam-chon-duoc-nha-dau-tu-2020123122004124.htm>

⁶ Quốc Hội Khoá IV (2020), Báo cáo tổng hợp ý kiến ĐBQH chuyên trách về dự án Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư, Hà Nội

Nghị tới Cà Mau vào cuối năm 2025, tạo tiền đề đưa đất nước sở hữu 5.000 km đường cao tốc. Song việc hoàn thành 5.000 km đường cao tốc trong 5 năm tới là nhiệm vụ vô cùng khó khăn, cần từng bước giải quyết các nút thắt từ xây dựng thể chế pháp luật phù hợp đến giải quyết cụ thể các bài toán về vốn và tìm lại niềm tin của các định chế tài chính trong việc tiếp tục đồng hành với chủ trương rất lớn của Đảng, Nhà nước, từ đó sớm đưa Việt Nam trở thành đất nước phát triển với những tuyến cao tốc lớn, hiện đại.

Việc thực hiện các dự án giao thông đầu tư theo hình thức hợp đồng BOT đã mang lại những kết quả cụ thể như sau:

Thứ nhất, diện mạo về hệ thống giao thông tại Việt Nam, đặc biệt là hệ thống đường, cầu có sự chuyên biến rõ rệt, tạo điểm nhấn cho sự phát triển hạ tầng của Việt Nam.

Thứ hai, trong bối cảnh nguồn lực ngân sách nhà nước hạn chế và nguồn ODA thu hẹp dần thì việc huy động vốn đầu tư thông qua hình thức hợp đồng BOT là hướng đi đúng đắn để phát triển giao thông nói riêng, phát triển kinh tế nói chung, đồng thời giảm bớt gánh nặng của ngân sách nhà nước trong việc thực hiện chủ trương xây dựng cơ sở hạ tầng đồng bộ cho nền kinh tế...

2.2.2. Những khó khăn, vướng mắc phát sinh từ thực tiễn thực hiện pháp luật về hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án về giao thông đường bộ

Thứ nhất, việc triển khai các chiến lược, quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng chưa có nguyên tắc và thứ tự ưu tiên đầu tư.

Thời gian qua, nhiều dự án giao thông đầu tư theo hình thức hợp đồng BOT là dự án cải tạo, nâng cấp được lập trên các tuyến đường huyết mạch, độc đạo (các tuyến quốc lộ và Đường Hồ Chí Minh) hạn chế sự lựa chọn của người dân đã gây bức xúc trong dư luận.

Thứ hai, bất cập trong thực hiện các dự án BOT giao thông đường bộ trên tuyến đường hiện hữu.

Thứ ba, các quy định về công tác lập, thẩm định, phê duyệt dự án BOT đường bộ còn bất cập.

Việc lập một số dự án chưa được nghiên cứu kỹ nên phải bổ sung thay đổi ảnh hưởng đến thời gian hoàn thành hay xác định nguồn vốn ngân sách nhà nước hỗ trợ cho dự án chưa phù hợp.

Thứ tư, công tác lựa chọn nhà đầu tư còn nhiều bất cập, năng lực nhà đầu tư còn hạn chế.

Trước khi luật PPP ra đời, thực tế hầu hết các dự án giao thông đầu tư theo hình thức hợp đồng BOT thời gian vừa qua đều được chỉ định thầu (số liệu đến năm 2020, 49 dự án Thủ tướng Chính phủ cho phép chỉ định thầu, 01 dự án đấu thầu sau đó chuyển sang hình thức chỉ định, 21 dự án đấu thầu chỉ có 3 nhà đầu tư đăng ký).

Thứ năm, công tác đấu thầu lựa chọn nhà thầu của nhà đầu tư, công tác thi công xây dựng dự án, nghiệm thu còn sai sót.

Thứ sáu, việc xác định phương án tài chính của dự án còn chưa hợp lý một số chi phí chưa hợp lý hoặc chưa đúng quy định của pháp luật.

Thứ bảy, nguồn vốn đầu tư chủ yếu dựa vào vốn vay ngân hàng, một số ngân hàng, chi nhánh ngân hàng chưa thực hiện đúng quy định về tín dụng với đặc thù của các dự án giao thông đầu tư theo hình thức hợp đồng BOT thường có vòng đời dự án dài tới 15 đến 20 năm, trong khi vốn ngân hàng chủ yếu là vốn ngắn hạn.

Thứ tám, công tác giải phóng mặt bằng gặp nhiều vướng mắc, thực hiện chưa đồng bộ, triệt để gây nhiều khó khăn trong quá trình thi công.

Tiểu kết Chương 2

Trong phạm vi nghiên cứu của chương 2, tác giả đã đi sâu nghiên cứu về thực trạng pháp luật và thực hiện hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao (BOT) trong các dự án về giao thông đường bộ theo pháp luật Việt Nam.

Luận văn đi từ việc nghiên cứu quá trình xây dựng pháp luật về đầu tư theo hình thức BOT qua các giai đoạn đến phân tích, đánh giá tổng thể về quá trình này. Trên cơ sở nắm bắt khái quát quá trình hình thành pháp luật nói trên, tác giả đi sâu nghiên cứu thực trạng pháp luật Việt Nam điều chỉnh hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao (BOT) trong các dự án về giao thông đường bộ; trên cơ sở đó đánh giá thực trạng pháp luật, kết quả đạt được, hạn chế và nguyên nhân.

Tác giả luận văn đã tổng hợp số liệu và nghiên cứu về thực hiện pháp luật hợp đồng (BOT) trong giao thông đường bộ ở Việt Nam, đã đánh giá kết quả đạt được trong thực thi pháp luật hợp đồng BOT trong các dự án về giao thông đường bộ ở Việt Nam, xác định được nguyên nhân và những hạn chế còn tồn tại.

CHƯƠNG 3

ĐỊNH HƯỚNG, GIẢI PHÁP HOÀN THIỆN PHÁP LUẬT VÀ NÂNG CAO HIỆU QUẢ THỰC HIỆN PHÁP LUẬT VỀ HỢP ĐỒNG XÂY DỰNG-KINH DOANH-CHUYỂN GIAO TRONG CÁC DỰ ÁN VỀ GIAO THÔNG ĐƯỜNG BỘ

3.1. Định hướng hoàn thiện pháp luật về hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án về giao thông đường bộ

Thứ nhất, việc hoàn thiện pháp luật về hợp đồng BOT trong các dự án về giao thông đường bộ phải đảm bảo yêu cầu vừa giải quyết được mục tiêu cơ bản của phương thức đầu tư đặc thù này là thúc đẩy việc xây dựng kết cấu hạ tầng và dịch vụ công vừa đảm bảo giải quyết được yêu cầu về quyền lợi của nhà đầu tư khi tham gia đầu tư vào các dự án về giao thông đường bộ.

Thứ hai, phải đảm bảo tính toàn diện, thống nhất đồng bộ và tính khả thi của hệ thống pháp luật về hợp đồng BOT trong các dự án về giao thông đường bộ.

Thứ ba, việc hoàn thiện pháp luật về hợp đồng BOT trong các dự án về giao thông đường bộ phải bảo đảm tính phù hợp với tình trạng xã hội và nền kinh tế hiện tại của Việt Nam trong bối cảnh chuyển đổi sang nền kinh tế thị trường và hội nhập quốc tế.

Thứ tư, việc hoàn thiện pháp luật về hợp đồng BOT trong các dự án về giao thông đường bộ phải bảo đảm tính tương thích và phù hợp với thông lệ, chuẩn mực quốc tế.

3.2. Giải pháp hoàn thiện pháp luật về hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án về giao thông đường bộ

3.2.1. Hoàn thiện về khái niệm hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án về giao thông đường bộ ở Việt Nam

Tác giả xin đề xuất định nghĩa về hợp đồng BOT trong lĩnh vực giao thông đường bộ như sau: “*Hợp đồng Xây dựng - Kinh doanh - Chuyển giao (BOT) trong giao thông đường bộ là sự thỏa thuận giữa cơ quan nhà nước có thẩm quyền và nhà đầu tư/doanh nghiệp dự án để xây dựng mới công trình; sau khi hoàn thành công trình, nhà đầu tư/doanh nghiệp dự án được quyền kinh doanh công trình trong một thời hạn nhất định; hết thời hạn, nhà đầu tư, doanh nghiệp dự án chuyển giao công trình đó cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền*”.

3.2.2. Hoàn thiện về chủ thể hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án về giao thông đường bộ

Thứ nhất, để chủ đầu tư có thể dễ dàng xác định được chủ thể đàm phán, ký kết hợp đồng BOT trong các dự án về giao thông đường bộ, cần xem xét ban hành danh mục cơ quan Nhà nước có thẩm quyền ký kết hợp đồng BOT giao thông đường bộ.

Thứ hai, bổ sung quyền và nghĩa vụ của nhà nước, của chủ đầu tư/doanh nghiệp dự án trong hợp đồng BOT.

Thứ ba, trao đủ quyền cho cơ quan ký kết hợp đồng BOT trong các dự án về giao thông đường bộ.

3.2.3. Hoàn thiện các quy định về nguồn vốn thực hiện hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án giao thông đường bộ

Một là, quy định tăng tỉ lệ vốn chủ sở hữu của nhà đầu tư trên tổng vốn đầu tư của dự án để nâng cao khả năng thực hiện dự án của nhà đầu tư tư nhân trong dự án giao thông đường bộ. Tác giả luận văn cho rằng nhà làm luật cần quy định tỉ lệ vốn chủ sở hữu của nhà đầu tư trong dự án giao thông đường bộ tối thiểu từ 25% đến 30% tổng mức đầu tư dự án để bảo đảm khả năng thực hiện dự án, nâng cao năng lực về mặt tài chính của nhà đầu tư, qua đó góp phần giảm thiểu rủi ro cho các tổ chức tín dụng là bên cho vay đối với nhà đầu tư để bổ sung nguồn vốn đầu tư đối với dự án giao thông đường bộ.

Thứ hai, cần quy định rõ về hạn mức tối đa phần vốn góp của Nhà nước trong các dự án giao thông đường bộ và điều kiện, quy trình để được hỗ trợ về tài chính bằng phần vốn góp của nhà nước trong các dự án giao thông đường bộ. Cụ thể như sau: Hiện nay Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư 2020 cũng không dự liệu về vấn đề này. Theo quan điểm của tác giả luận văn, việc thiếu vắng các quy định về hạn mức tối đa phần vốn góp của Nhà nước trong các dự án giao thông đường bộ có thể khiến cho các dự án này có nguy cơ trở thành dự án đầu tư công thuần túy, bởi lẽ, nếu không có quy định giới hạn tối đa phần vốn góp của Nhà nước trong dự án giao thông đường bộ, trong khi phần vốn góp của nhà đầu tư tư nhân là quá nhỏ (thấp nhất là 20% tổng mức vốn đầu tư của dự án) thì Nhà nước sẽ không thể khai thác được lợi thế của nhà đầu tư tư nhân, đó là nguồn vốn đầu tư, kinh nghiệm quản lý và chất lượng chuyên môn trong hoạt động đầu tư.

Để đảm bảo duy trì tính chất “hợp đồng BOT” của các dự án giao thông đường bộ, tác giả luận văn cho rằng nhà làm luật cần quy định hạn mức tối đa

phần vốn góp của Nhà nước trong các dự án giao thông đường bộ là không quá 50% tổng mức vốn đầu tư của dự án.

3.2.4. Hoàn thiện quy định pháp luật về xử lý vi phạm và giải quyết tranh chấp đối với hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án về giao thông đường bộ

Để hoàn thiện nhóm quy định này, tác giả luận văn cho rằng có thể tập trung vào các vấn đề cụ thể sau đây:

Thứ nhất, hoàn thiện các quy định về xử lý vi phạm pháp luật trong quá trình thực hiện các hợp đồng BOT trong các dự án giao thông đường bộ.

Thứ hai, hoàn thiện quy định pháp luật về giải quyết tranh chấp trong quá trình thực hiện hợp đồng BOT trong các dự án giao thông đường bộ.

Ngoài ra, cần bổ sung các quy định cụ thể về việc quyền tham gia tố tụng của các tổ chức, cá nhân là người sử dụng cơ sở hạ tầng và dịch vụ công được tạo ra từ các hợp đồng BOT trong các dự án giao thông đường bộ.

Bên cạnh đó, để phòng ngừa phát sinh tranh chấp trong các hợp đồng BOT, các chuyên gia khuyến cáo doanh nghiệp khi lập hợp đồng nên được đàm phán trên nguyên tắc đôi bên cùng có lợi, cân bằng lợi ích và trách nhiệm giữa các bên.

Pháp luật cần có các quy định rõ ràng và linh hoạt để giải quyết tranh chấp, khi xử lý từng vụ việc hay khi xây dựng khung khổ chính sách, là hành động rất cụ thể và có ý nghĩa để xây dựng quan hệ BOT bền chặt.

3.3. Giải pháp nâng cao hiệu quả thực hiện pháp luật về hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án về giao thông đường bộ

3.3.1. Nâng cao năng lực thực hiện pháp luật về hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án về giao thông đường bộ ở Việt Nam

Thứ nhất, cơ quan Nhà nước có thẩm quyền khi tiến hành việc đàm phán, ký kết, phê duyệt và giám sát thực hiện hợp đồng BOT nói chung và trong các dự án về giao thông đường bộ phải độc lập, khách quan và không bị ảnh hưởng bởi áp lực chính trị từ các chủ đầu tư và các nhà cung cấp dịch vụ công cộng khác.

Thứ hai, cần giáo dục hiểu biết về hợp đồng BOT và ý thức tôn trọng và tuân thủ pháp luật nói chung, pháp luật về hợp đồng BOT trong lĩnh vực giao thông đường bộ nói riêng cho những người thi hành và ứng dụng pháp luật về hợp đồng BOT vào thực tiễn.

Thứ ba, các thủ tục pháp lý liên quan đến tất cả các khâu của hợp đồng BOT từ việc hình thành dự án, lựa chọn đầu tư, đàm phán, thương lượng, đến ký kết và thực hiện hợp đồng BOT phải công khai.

Thứ tư, pháp luật về hợp đồng BOT phải thiết lập những thủ tục minh bạch.

Thứ năm, nâng cao trình độ cũng như đạo đức của chuyên viên tham gia đàm phán, ký kết hợp đồng BOT của cơ quan Nhà nước có thẩm quyền.

3.3.2. Bồi dưỡng nâng cao trình độ của đội ngũ cán bộ công chức nhà nước trong thực hiện pháp luật hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án về giao thông đường bộ ở Việt Nam

Ý thức pháp luật nghề nghiệp là ý thức pháp luật của các luật gia, của các nhà chức trách, của các CBCC mà nghề nghiệp của họ có liên quan đến việc hoạch định chính sách pháp luật, xây dựng và tổ chức thực hiện cũng như áp dụng pháp luật.

3.3.3. Công khai kết quả thực hiện pháp luật hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao trong các dự án giao thông đường bộ trên các phương tiện thông tin đại chúng

Thông qua các phương tiện thông tin đại chúng, cần thông báo công khai kết quả đấu tranh với các hành vi vi phạm pháp luật.

Một là, việc công khai, minh bạch thông tin có tác dụng trấn an dư luận xã hội, dẹp bỏ các băn khoăn, hoài nghi, thắc mắc trong dư luận về tính công bằng, nghiêm minh của pháp luật.

Hai là, việc thông báo công khai thông tin về kết quả áp dụng pháp luật hợp đồng BOT trong các dự án về giao thông đường bộ trên các phương tiện thông tin đại chúng.

3.3.4. Thành lập cơ quan chuyên trách đầu mối gọi là Trung tâm Quản lý dự án trực thuộc Chính phủ

Ngoài các giải pháp chính được nêu cụ thể ở các mục trên, cần thực hiện một số giải pháp hỗ trợ khác một cách đồng bộ. Chính phủ cần cân nhắc tiến tới thành lập một cơ quan chuyên trách nghiên cứu chính sách cũng như làm đầu mối quản lý nhà nước, đào tạo nhân lực và tư vấn, hỗ trợ các bên trong quá trình thực hiện các dự án BOT.

Chính phủ cần xem xét, nghiên cứu xây dựng và áp dụng cơ chế Quỹ bình ổn giá phí để đảm bảo hài hòa lợi ích cho cả nhà đầu tư và người sử dụng dịch vụ. Cụ thể:

* Hỗ trợ chính phủ đủ lớn để hấp dẫn khu vực tư nhân tham gia;

* Tích lũy kiến thức và kinh nghiệm để tổ chức hợp đồng BOT thành công;

* Phát triển mối quan hệ với các bên tham gia BOT như các nhà tư vấn, các nhà tài trợ và các cơ quan đa phương để tránh xung đột trong quá trình hợp tác;

* Giám sát và đánh giá hợp đồng BOT thường xuyên, liên tục để nâng cao hiệu quả đầu tư;

* Xây dựng bộ tiêu chuẩn khoa học để đánh giá chính xác các dự án BOT;

* Cam kết của chính phủ phải đảm bảo hiệu lực thực thi.

Tiểu kết Chương 3

Trong phạm vi chương 3 của Luận văn, tác giả đã xác định định hướng hoàn thiện pháp luật về hợp đồng BOT trong các dự án về giao thông đường bộ.

Trên cơ sở hạn chế và nguyên nhân hạn chế của pháp luật và thực hiện pháp luật, tác giả Luận văn đã đề xuất hai nhóm giải pháp bao gồm: nhóm giải pháp về hoàn thiện pháp luật và nhóm giải pháp nâng cao hiệu quả thực hiện pháp luật hợp đồng BOT trong các dự án giao thông đường bộ ở Việt Nam.

KẾT LUẬN

Pháp luật về hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao (BOT) trong các dự án về giao thông đường bộ ở Việt Nam hiện nay về cơ bản là đã bao quát được các quan hệ phát sinh trong quá trình thực hiện dự án PPP, từng bước phù hợp với thông lệ quốc tế về hợp đồng BOT. Tuy nhiên, trên cơ sở nghiên cứu về thực trạng pháp luật về hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao (BOT) trong các dự án về giao thông đường bộ ở Việt Nam hiện nay cho thấy, khôn khổ pháp lý về BOT chưa đồng bộ, còn có những quy định pháp luật chưa thực sự phù hợp thực tế, dẫn đến những vấn đề tồn tại và khó khăn trong quá trình thực hiện dự án cả.

Để xây dựng các quy định của pháp luật điều chỉnh quan hệ hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao (BOT) trong các dự án về giao thông đường bộ phù hợp với những đòi hỏi của thực tiễn cần thiết nghiên cứu và đánh giá những nhân tố quyết định đến sự thành công của mỗi quan hệ này như: Năng lực của các bên chủ thể tham gia; khôn khổ pháp lý minh bạch; làm cơ sở để xây dựng và hoàn thiện của pháp luật thực định và sự phù hợp khi áp dụng trên thực tiễn, một mặt mở rộng nghiên cứu các quy định của pháp luật điều chỉnh quan hệ hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao (BOT) trong các dự án về giao thông đường bộ ở các quốc gia có điều kiện kinh tế, xã hội tương đồng với Việt Nam trên cơ sở đó làm bài học kinh nghiệm cho việc hoàn thiện pháp luật ở Việt Nam.

Mặc dù bước đầu đã đạt được những thành công nhất định nhưng những quy định của pháp luật về hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao (BOT) trong các dự án về giao thông đường bộ ở Việt Nam vẫn bộc lộ nhiều điểm hạn chế, từ đó làm giảm hiệu quả trong quá trình thực hiện hoạt động đầu tư này. Chính vì vậy, yêu cầu về việc hoàn thiện các quy định của pháp luật là đòi hỏi cấp thiết hiện nay.

DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO

I. Sách tham khảo/tạp chí khoa học/luận văn

1. Võ Thị Hồng Lan, Nguyễn Như Chính (2019) Tiêu chí hoàn thiện pháp luật về đầu tư, khai thác công trình giao thông theo hình thức hợp đồng BOT, Tạp chí Dân chủ & Pháp luật, Bộ Tư pháp, Số 5 (326).
2. Phạm Phú Cường (2020), Giải pháp hoàn thiện quản lý dự án đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ theo hình thức BOT trong giai đoạn thi công xây dựng, Tạp chí Khoa học và Công nghệ.
3. Nguyễn Kiều Giang (2001), Đầu tư nước ngoài theo mô hình BOT ở Việt Nam - những vấn đề pháp lý cơ bản, Tạp chí Luật học, Số 1.
4. Đặng Văn Hải (2018), Dự án BOT - Những tồn tại và kiến nghị, Tạp chí Nghiên cứu lập pháp, Số 03+04 (355+356).
5. Ủy ban thường vụ Quốc Hội (2020), Báo cáo giải trình, tiếp thu, chỉnh lý dự án Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư (PPP), Hà Nội.
6. Dương Đăng Huệ (2020), Bản chất pháp lý về quyền của nhà đầu tư và quyền của doanh nghiệp dự án đối với công trình dự án BOT, Tạp chí Dân chủ và pháp luật, Bộ Tư pháp, 5/2020, Số 339.
7. Trần Mai Hương (2015), Pháp luật về đầu tư theo hợp đồng BOT, BTO, BT ở Việt Nam - Thực trạng và giải pháp, Luận văn thạc sĩ luật học, Trường Đại học Luật Hà Nội.
8. Nguyễn Thị Láng (2007) Vấn đề chủ thể hợp đồng BOT trong bối cảnh Việt Nam là thành viên WTO, Tạp chí Nghiên cứu lập pháp. Số 8/2007.
9. Nguyễn Thị Láng (2009), Hợp đồng BOT trong pháp luật hiện hành và thực tiễn áp dụng tại Việt Nam, Luận án tiến sĩ, Đại học Luật TP.HCM.
10. Chu Diệu Linh (2020), Pháp luật về hoạt động đầu tư dự án theo hình thức hợp đồng BOT – Thực tiễn thi hành và kiến nghị, Luận văn thạc sĩ, Trường Đại học Luật Hà Nội.
11. Kiều Anh Pháp (2020), “Pháp luật về hợp đồng BOT trong lĩnh vực giao thông ở Việt Nam thực trạng và giải pháp”. Luận văn thạc sĩ, Trường đại học Kinh tế TP. Hồ Chí Minh.
12. Kiều Anh Pháp (2020), “Pháp luật về hợp đồng BOT trong lĩnh vực giao thông ở Việt Nam thực trạng và giải pháp”. Luận văn thạc sĩ, Trường đại học Kinh tế TP. Hồ Chí Minh.
13. Vũ Minh Phấn (2018), Pháp luật về đầu tư theo hợp đồng xây dựng - kinh doanh - chuyên giao (BOT) và thực tiễn áp dụng đối với các dự án hạ tầng giao thông tại tỉnh Quảng Ninh, Luận văn thạc sĩ, Trường Đại học Mở Hà Nội.
14. Phạm Linh Phương (2012), Pháp luật về đầu tư theo hình thức đối tác công - tư ở Việt Nam, Luận văn thạc sĩ, Trường Đại học Luật Tp. Hồ Chí Minh.
15. Lưu Bảo Phượng (2019), Hợp đồng đầu tư theo hình thức đối tác công tư theo pháp luật Việt Nam - Thực trạng trong đầu tư xây dựng hạ tầng giao

thông đường bộ qua hình thức đầu tư BOT, Luận văn thạc sĩ Luật học, Trường Đại học Luật Hà Nội.

16. Quốc Hội Khoá IV (2020), Báo cáo tổng hợp ý kiến ĐBQH chuyên trách về dự án Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư, Hà Nội.

17. Tổ chức Phát triển Công nghiệp của Liên Hợp Quốc (Unido), Hướng dẫn phát triển cơ sở hạ tầng qua các dự án BOT, Nxb Thống kê, 2000.

18. Phùng Thị Tuyết Trinh (2017), BOT và lỗ hổng pháp lý, Tạp chí Luật sư Việt Nam, Số 12/2017.

19. Đỗ Tiến Trung (2018), Hiệu quả triển khai các dự án BOT tại một số nước và hàm ý đối với Việt Nam, Tạp chí Tài chính, , Số 686, tr. 56 – 59.

20. Trường Đại học Luật Hà Nội (2021), Hợp đồng BOT trong pháp luật một số quốc gia và những kinh nghiệm cho Việt Nam, Kỷ yếu hội thảo khoa học cấp Trường.

21. Trường Đại học Luật Hà Nội (2019), Các dự án BOT trong lĩnh vực xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông ở Việt Nam và Đức từ góc độ luật pháp và quản lý nhà nước, Kỷ yếu hội thảo khoa học Quốc tế, Hà Nội.

22. Trần Thanh Tùng (2021), Pháp luật về đầu tư theo hình thức hợp đồng xây dựng - kinh doanh - chuyển giao (BOT) và thực tiễn thi hành ở Việt Nam, Luận văn thạc sĩ, Trường Đại học Luật Hà Nội.

23. Nguyễn Hùng Việt (2019), Hợp đồng xây dựng-kinh doanh-chuyển giao (BOT) theo pháp luật Việt Nam hiện nay từ thực tiễn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông của tỉnh Quảng Ninh, Luận văn thạc sĩ, Học viện Khoa học xã hội.

24. Đoàn Thị Hải Yến (2020) Pháp luật về đầu tư theo hình thức đối tác công tư ở Việt Nam. Luận án tiến sĩ, Trường đại học Luật Hà Nội.

II. Tài liệu điện tử

25. Báo điện tử Đảng Cộng Sản Việt Nam (2022), Đánh giá toàn diện vướng mắc các dự án BOT giao thông; xem tại: <https://dangcongsan.vn/an-toan-giao-thong/vi-hanh-phuc-cua-moi-nguoi/danh-gia-toan-dien-vuong-mac-cac-du-an-bot-giao-thong-627510.html>

26. Văn Duẩn (2022), Sớm xử lý vướng mắc các dự án BOT, xem tại: <https://nld.com.vn/thoi-su/som-xu-ly-vuong-mac-cac-du-anbot2022121422121567.htm>

27. Đoàn Hiền (2016), Đề phát huy đúng vai trò và ý nghĩa của nguồn vốn BOT, Tạp chí Cộng Sản điện tử; xem tại: <https://www.tapchicongsan.org.vn/web/guest/hoat-ong-cua-lanh-ao-ang-nhanuoc/-/2018/40838/de-phat-huy-dung-vai-tro-va-y-nghia-cua-nguon-von-bot.aspx#!>

28. Việt Hùng (2020), Bộ GTVT hủy thầu cao tốc Bắc-Nam đoạn tuyến Quốc lộ 45-Nghi Sơn; xem tại: <https://www.vietnamplus.vn/bo-gtvt-huy-thau-cao-toc-bacnam-doan-tuyen-quoc-lo-45nghi-son/675406.vnp>

29. Văn Kiên (2022), Đánh giá toàn diện vướng mắc các dự án BOT giao thông, xem tại: <https://vietstock.vn/2022/12/danh-gia-toan-dien-vuong-mac-cac-du-an-bot-giao-thong-768-1023945.htm>

30. Chân Luận (2019), “TS Phạm Duy Nghĩa: Cái đáng sợ nhất không phải là luật”; xem tại: <https://plo.vn/ts-pham-duy-nghia-cai-dang-so-nhat-khong-phai-la-luat-post531775.html>.

31. Anh Minh (2019), Gỡ vướng cơ chế bảo lãnh tại dự án PPP hạ tầng; xem tại: <https://www.tinnhanhchungkhoan.vn/go-vuong-co-che-bao-lanh-tai-du-an-ppp-ha-tang-post209785.html>

32. Tuần Phùng (2020), Thêm dự án PPP đường cao tốc Bắc - Nam chọn được nhà đầu tư; xem tại: <https://tuoitre.vn/them-du-an-ppp-duong-cao-toc-bac-nam-chon-duoc-nha-dau-tu-2020123122004124.htm>

33. Quốc hội khoá XIV, Ủy ban kinh tế đánh giá việc triển khai thu phí dịch vụ không dừng; xem tại: <http://quochoi.vn/UserControls/Publishing/News/BinhLuan/pFormPrint.aspx?UrlListProcess=/content/tintuc/Lists/News&ItemID=55023>.

34. Nguyễn Văn Thê (2020), Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông “đi trước một bước” theo hướng đồng bộ, hiện đại; xem tại: <https://mt.gov.vn/vn/tin-tuc/66850/phat-trien-ket-cau-ha-tang-giao-thong-%E2%80%9Cdi-truoc-mot-buoc%E2%80%9D-theo-huong-dong-bo--hien-dai.aspx>.

III. Tiếng Anh

35. EPAC, Private Infrastructure Task Force, Final Report, Canberra, 1995.

36. Europe. 2008. Guidebook on Promoting Good Governance in Public-Private Partnerships.

37. World Bank Group: Chapman, R. and S. Cuthbertson, Infrastructure Projects – Allocating Risk, Private Sector Note 80, Washington DC, 1996.

38. Clarendon Press, Từ Điển Tiếng Anh Oxford, Nxb. Clarendon, Oxford, 1989.

39. Ranganathan, P.V. and T. Rajan, Issues of Structure in Project Financings, Project Finance International, 1997, (122), (46-122).

40. Yongjian K., ShouQing W., Albert P.C., Patrick T.I. 2010. Preferred Risk Allocation in China's Public- Private Partnership (PPP) Projects,