

ບົດປະເມີນຜົນກະທົບ

ຂອງ ຮ່າງກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ການລົດໄຟ

1. ຂໍ້ມູນຕິດຕໍ່ພົວພັນ ແລະ ກຳນົດເວລາໃນການສ້າງກົດໝາຍ

1.1 ຂໍ້ມູນຕິດຕໍ່ພົວພັນ

ຊື່ ກະຊວງ/ອົງການ: ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ

ຊື່ ກົມ/ພະແນກ: ກົມທາງລົດໄຟ

ຊື່ ແລະ ຕຳແໜ່ງ ຂອງພະນັກງານທີ່ຮັບຜິດຊອບ: ທ່ານ ກິດສະໜາ ຈັນທະວຽງ
ຮອງຫົວໜ້າ ກົມທາງລົດໄຟ;

ເບີໂທລະສັບຕັ້ງໂຕະ: 021 412297; ມືຖື: 020 2229 0948;

ອີເມວ: kitsana9@yahoo.com

- ຊື່ ກະຊວງ/ອົງການ: ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ

ຊື່ ກົມ/ພະແນກ: ກົມທາງລົດໄຟ

ຊື່ ແລະ ຕຳແໜ່ງ ຂອງພະນັກງານທີ່ຮັບຜິດຊອບ: ທ່ານ ພາສຸກ ພຸດທະວົງ
ພະແນກຂົນສົ່ງ ກົມທາງລົດໄຟ;

ເບີໂທລະສັບຕັ້ງໂຕະ: 021 412297; ມືຖື: 020 2222 4550;

ອີເມວ: phasoukpt@yahoo.com

- ຊື່ ກະຊວງ/ອົງການ: ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ

ຊື່ ກົມ/ພະແນກ: ກົມນິຕິກຳ

ຊື່ ແລະ ຕຳແໜ່ງ ຂອງພະນັກງານທີ່ຮັບຜິດຊອບ: ທ່ານ ນາງ ສຸກສາຄອນ ວົງໄຊ
ພະແນກນິຕິກຳ ແລະ ມາດຕະຖານເຕັກນິກ, ກົມນິຕິກຳ;

ເບີໂທລະສັບຕັ້ງໂຕະ: 021 451944 ມືຖື: 020 5223 9299;

ອີເມວ: souksakhone.vx99@gmail.com

1.2 ຊື່ນິຕິກຳ

ຊື່ຮ່າງນິຕິກຳ: ຮ່າງ ກົດໝາຍ ວ່າດ້ວຍ ການລົດໄຟ

ຮ່າງນິຕິກຳແມ່ນສະບັບ: ໃໝ່ ບັບປຸງ

1.3 ກຳນົດເວລາ

- ແຕ່ງຕັ້ງຄະນະຮັບຜິດຊອບສ້າງຮ່າງກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການລົດໄຟ ວັນທີ 13 ກຸມພາ 2013;
- ຈັດກອງປະຊຸມປຶກສາຫາລື, ວາງທິດທາງ ແລະ ແຜນການເຄື່ອນໄຫວໃນການບັບປຸງວັນທີ 15 ພຶດສະພາ 2013;
- ຈັດກອງປະຊຸມບັບປຸງຮ່າງກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການລົດໄຟສຳເລັດຮ່າງເບື້ອງຕົ້ນໃນເດືອນ 31 ພຶດສະພາ 2018;
- ສຳເລັດກອງປະຊຸມເປີດກ້ວາງ ທາບທາມຄຳເຫັນໃສ່ຮ່າງກົດໝາຍ ວ່າດ້ວຍການລົດໄຟ ທົ່ວປະເທດຈັດຂຶ້ນທີ່ ຮີສອດນາປາກວາງ, ແຂວງວຽງຈັນ ໃນລະຫວ່າງວັນທີ 12-15 ມິຖຸນາ 2018.
- ຜ່ານ ຄະນະນຳ ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ ພາຍໃນວັນທີ 12 ກໍລະກົດ 2018;

- ຄະນະຮັບຜິດຊອບ ແລະ ບັບປຸງກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ການລົດໄຟ ຮຽບຮຽງຂຶ້ນສຸດທ້າຍ ວັນທີ 05 ກໍລະກົດ 2018;
- ສຳເລັດເອົາຮ່າງບົດປະເມີນຜົນກະທົບ, ຮ່າງກົດໝາຍ ແລະ ບົດປະເມີນຜົນກະທົບ ພິມເຜີຍ ແຜ່ລົງເວັບໄຊຈົດໝາຍເຫດທາງລັດຖະການ ແລະ ເວັບໄຊ ຂອງກະຊວງ ຍທຂ, ພາຍໃນ 60 ວັນ ແຕ່ວັນທີ 09 ກໍລະກົດ ຫາ 09 ກັນຍາ 2018 ເພື່ອທາບທາມຄຳເຫັນແບບເປີດກວ້າງ;
- ຜ່ານ ກະຊວງຍຸຕິທຳ ພາຍໃນວັນທີ
- ສົ່ງ ກະຊວງຍຸຕິທຳ ຄືນເພື່ອກວດຄວາມສອດຄ່ອງ ຄັ້ງສຸດທ້າຍໃນວັນທີ
- ສະເໜີເຂົ້າພິຈາລະນາຮັບຮອງໃນກອງປະຊຸມລັດຖະບານ ໃນວັນທີ
- ສະເໜີເຂົ້າພິຈາລະນາຮັບຮອງໃນກອງປະຊຸມສະໄໝສາມັນເທື່ອທີ.....ຂອງສະພາແຫ່ງຊາດຊຸດທີ.....ໃນເດືອນ.....

2. ບັນຫາ ແລະ ຈຸດປະສົງ

2.1 ບັນຫາ

ໃນໄລຍະຜ່ານມາ ສປປ ລາວ ໄດ້ສ້າງເສັ້ນທາງລົດໄຟ ແລະ ໄດ້ເລີ່ມຕົ້ນໃຫ້ການບໍລິການຂົນສົ່ງໂດຍສານທາງລົດໄຟ ແຕ່ ທ່ານາແລ້ງ-ໜອງຄາຍ ແຕ່ປີ 2008 ເປັນຕົ້ນມາ ຊຶ່ງມີ ຄວາມຍາວ 3,5 ກິໂລແມັດ ໂດຍ ສປປ ລາວ ໄດ້ປະຕິບັດນະໂຍບາຍເປີດກວ້າງການຮ່ວມມືກັບທຸກຂົງເຂດກັບບັນດາປະເທດໃນອານຸພາກພື້ນ, ໃນນາມເປັນສະມາຊິກຂອງ ສະມາຄົມປະຊາຊາດອາຊີຕາເວັນອອກສ່ຽງໃຕ້ ແລະ ໄດ້ເຂົ້າຮ່ວມໃນຫຼາຍຂອບການຮ່ວມມືເຊັ່ນ: ອານຸພາກພື້ນແມ່ນ້ຳຂອງ, ອົງການແອສແຄັບ, ອົງ ການອຸນຕັດ ແລະ ອື່ນໆ ແລະ ໄດ້ລົງນາມຂອບສັນຍາກ່ຽວກັບການອຳນວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ, ທາງບົກ, ທາງນ້ຳ ແລະ ທາງອາກາດ ຊຶ່ງໃນນັ້ນຂອບສັນຍາອາຊຽນວ່າດ້ວຍການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບ ໄດ້ຖືກລົງນາມໃນວັນທີ 17 ພະຈິກ 2005 ທີ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ.

ເຖິງວ່າໄດ້ປະຕິບັດນະໂຍບາຍ, ການຮ່ວມມື ແລະ ເຂົ້າຮ່ວມລົງນາມຂອບສັນຍາ ການຂົນສົ່ງຕ່າງໆ ທີ່ໄດ້ກ່າວມາຂ້າງເທິງນັ້ນເປັນບ່ອນອີງໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານຕົວຈິງແລ້ວ ແຕ່ການຈັດ ຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານການລົດໄຟ ໄລຍະຜ່ານມາ ຍັງພົບຂໍ້ຫຍຸ້ງຍາກ ແລະ ບັນຫາ ດັ່ງນີ້:

- ສປປ ລາວ ມີແຜນພັດທະນາ ເສັ້ນທາງລົດໄຟຫຼາຍເສັ້ນໃນທົ່ວປະເທດ ເຊັ່ນ:
 - ❖ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ-ບໍ່ເຕັນ (ຊາຍແດນລາວ-ຈີນ),
 - ❖ ໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟເຊື່ອມຕໍ່ ລາວ-ໄທ ໄລຍະ 1 ແລະ ໄລຍະ 2 (ຄຳສະຫວາດ-ທ່ານາແລ້ງ-ໜອງຄາຍ),
 - ❖ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ-ທ່າແຂກ-ມູຢາ (ຊາຍແດນລາວ-ຫວຽດນາມ),
 - ❖ ທ່າແຂກ-ສະຫວັນນະເຂດ-ປາກເຊ-ວັງເຕົາ (ຊາຍແດນລາວ-ໄທ),
 - ❖ ສະຫວັນນະເຂດ-ລາວບາວ (ຊາຍແດນລາວ-ຫວຽດນາມ),
 - ❖ ປາກເຊ-ເວີນຄາມ (ຊາຍແດນລາວ-ກຳປູເຈຍ),

❖ ຂົວສະເພາະທາງລົດໄຟ (ທ່ານາແລ້ງ-ໜອງຄາຍ) ແລະ ມີແຜນຈະພັດທະນາເສັ້ນທາງອື່ນອີກ ເພື່ອເຊື່ອມຕໍ່ກັບບັນດາປະເທດໃກ້ຄຽງ, ເຊື່ອມໂຍງກັບບັນດາປະເທດອາຊຽນ ແລະ ອານຸພາກ ພື້ນ ສະນັ້ນ, ຈຶ່ງຕ້ອງມີ ນິຕິກຳເພື່ອຄຸ້ມຄອງ.

- ການ ຊົດເຊີຍ ແລະ ທົດແທນ ສິ່ງກົດຂວາງ ໃຫ້ຜູ້ຖືກຜົນກະທົບຈາກໂຄງການ ຍັງບໍ່ສາມາດ ຈັດຕັ້ງປະຕິບັດໄດ້ດີເທົ່າທີ່ຄວນ ເປັນຕົ້ນ: ໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ແຕ່ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ-ບໍ່ເຕັນ (ຊາຍແດນລາວ-ຈີນ), ໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟເຊື່ອມຕໍ່ ລາວ-ໄທ ໄລຍະ 1 ແລະ ໄລຍະ 2 (ຄຳສະຫວາດ-ທ່ານາແລ້ງ-ໜອງຄາຍ);
- ຄວາມ ຮັບຮູ້ ແລະ ເຂົ້າໃຈ ລວມເຖິງການໃຫ້ຄວາມສຳຄັນຕໍ່ວຽກງານ ການລົດໄຟ ຂອງ ປະຊາຊົນ, ບັນດາອົງການ ແລະ ບັນດາຂະແໜງການຕ່າງໆຍັງບໍ່ທັນສູງ;
- ບົດຮຽນ ແລະ ປະສົບການ ກ່ຽວກັບ ການຄຸ້ມຄອງວຽກງານ ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ຍັງມີ ຫນ້ອຍ ແລະ ຍັງບໍ່ທັນສອດຄ່ອງກັບ ລະບຽບກົດໝາຍຂອງສາກົນ;
- ການຄຸ້ມຄອງເຂດສະຫງວນທາງລົດໄຟ ຍັງພົບບັນຫາຫຍຸ້ງຍາກຫຼາຍຢ່າງ, ເປັນຕົ້ນການບຸກ ລຸກທີ່ດິນເຂດສະຫງວນ ແລະ ອື່ນໆ.

2.2 ຈຸດປະສົງ

- 1) ເພື່ອຮັດໃຫ້ການຄຸ້ມຄອງ, ອະນຸຍາດ, ຄວບຄຸມ, ຕິດຕາມ ແລະ ກວດກາກ່ຽວກັບການ ລົງທຶນ, ວາງແຜນ, ສຳຫຼວດ, ອອກແບບ, ກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ, ສ້ອມແປງ ແລະ ນຳໃຊ້ ໂຄງລ່າງພື້ນຖານ ລວມທັງການດຳເນີນກິດຈະການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ໃຫ້ຖືກຕ້ອງ, ມີ ປະສິດທິພາບ ແລະ ປະສິດທິຜົນ;
- 2) ເພື່ອອໍານວຍຄວາມສະດວກໃນການຄວບຄຸມ ການສັນຈອນ ແລະການນຳໃຊ້ຍານພາຫະນະ ຕາມທາງລົດໄຟ ໃຫ້ມີຄວາມສະດວກ, ໂລ່ງລຽນ, ປອດໄພ, ວ່ອງໄວ, ທັນສະໄໝ, ມີ ປະສິດທິພາບ, ປະສິດທິຜົນ, ຍືນຍົງ ແລະ ເປັນມິດກັບສິ່ງແວດລ້ອມ;
- 3) ເພື່ອເປັນການເຊື່ອມໂຍງກັບພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ, ປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນການພັດທະນາ ເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ, ການປ້ອງກັນຊາດ-ປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ;
- 4) ເພື່ອຊຸກຍູ້ ແລະ ສົ່ງເສີມ ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ຂອງ ສປປ ລາວ ໃຫ້ກ້າວຂຶ້ນ ເປັນຜູ້ຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟເຕັມຕົວ;
- 5) ສ້າງຕາໜ່າງທາງລົດໄຟ ເພື່ອເຊື່ອມຕໍ່ປະເທດໃກ້ຄຽງ, ພາກພື້ນ ແລະ ສາກົນ ທີ່ໄດ້ ມາດຕະຖານສາກົນ;
- 6) ເປັນທາງເລືອກໜຶ່ງຂອງການຂົນສົ່ງເພາະລາຄາການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟຖືກກວ່າການຂົນສົ່ງຮູບ ແບບອື່ນ.

3. ການຄົ້ນຄວ້າ ແລະ ທາງເລືອກທີ່ໄດ້ພິຈາລະນາ

3.1 ທາງເລືອກທີ 1: ຮັກສາຕາມສະພາບການໃນປັດຈຸບັນ

ໄລຍະຜ່ານມາເຖິງແມ່ນວ່າ ບັນດາຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ໄດ້ມີຄວາມພະຍາຍາມຢ່າງຕັ້ງ ຫນ້າໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານ ການລົດໄຟ ຕາມບັນດານິຕິກຳ, ສັນຍາຕ່າງໆແລ້ວກໍຕາມແຕ່ ໃນດ້ານຫຼັກການແລ້ວ ຍັງເຫັນວ່າການແກ້ໄຂບັນຫາຕ່າງໆຍັງບໍ່ທັນສາມາດປະຕິບັດໄດ້ດີເທົ່າທີ່ຄວນ ເນື່ອງຈາກວ່າຍັງບໍ່ທັນມີກົດໝາຍ ເພື່ອເປັນບ່ອນອີງ ໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານດັ່ງກ່າວ.

ຜົນດີ

- ບໍ່ສູນເສຍງົບປະມານໃນການສ້າງກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ການລົດໄຟ;

ຜົນເສຍ

- ການຄຸ້ມຄອງ, ແກ້ໄຂບັນຫາທີ່ເກີດຂຶ້ນ ບໍ່ມີປະສິດທິພາບ ແລະ ປະສິດທິຜົນ;
- ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານການລົດໄຟ ບໍ່ເປັນເອກະພາບກັນ ໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດ;

3.2 ທາງເລືອກທີ 2: ວິທີການແກ້ໄຂທີ່ບໍ່ແມ່ນນິຕິກຳ

ໃນໄລຍະຜ່ານມາ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດ ໃນການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ສົ່ງເສີມວຽກງານຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟໃນ ສປປ ລາວ ແມ່ນຂະແໜງການທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ໄດ້ເອົາໃຈໃສ່ໂຄສະນາເຜີຍແຜ່ວຽກງານການລົດໄຟ ເພື່ອໃຫ້ບັນດາອົງການ, ຂະແໜງການຕ່າງໆ ພ້ອມທັງພົນລະເມືອງ ໃຫ້ມີຄວາມເຂົ້າໃຈ ແລະ ເປັນເອກະພາບກັນໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານ ດັ່ງກ່າວ.

ຜົນດີ

- ບໍ່ສູນເສຍງົບປະມານໃນການສ້າງກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ການລົດໄຟ;

ຜົນເສຍ

- ຖ້າບໍ່ມີນິຕິກຳຄຸ້ມຄອງຈະເຮັດໃຫ້ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານການລົດໄຟ ບໍ່ມີປະສິດທິພາບ ແລະ ປະສິດທິຜົນ.
- ເສຍຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນການໂຄສະນາເຜີຍແຜ່ວຽກງານດັ່ງກ່າວ.

3.3 ທາງເລືອກທີ 3: ການສ້າງ ຫຼື ປັບປຸງນິຕິກຳ

ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ການລົດໄຟ ທີ່ຈະສ້າງຂຶ້ນນີ້ເປັນເຄື່ອງມືໃນການຄວບຄຸມ, ຄຸ້ມຄອງ, ຕິດຕາມກວດກາ ແລະ ຊຸກຍູ້ສົ່ງເສີມ ໃຫ້ມີການພັດທະນາເສັ້ນທາງສາຍຕັ້ງ ແລະ ສາຍຂວາງທາງລົດໄຟ ໃຫ້ໄດ້ຮັບການກໍ່ສ້າງ ແລະ ພັດທະນາຂຶ້ນ ເພື່ອໃຫ້ເປັນປາຍແຫຼມທີ່ ໂລ່ງລຽນ, ສະດວກ, ປອດໄພ, ທັນສະໄໝ, ອໍານວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ ການຂົນສົ່ງໂດຍສານ ແລະ ສິນຄ້າ ທັງພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດ, ເຊື່ອມໂຍງກັບອານຸພາກພື້ນ, ຊຸກຍູ້ການຜະລິດສິນຄ້າ, ໃນຂົງເຂດກະສິກຳ, ອຸດສະຫະກຳ, ການຄ້າ ແລະ ການບໍລິການ, ສ້າງບາດກ້າວໃຫ້ແກ່ການຫັນເປັນອຸດສາຫະກຳ ແລະ ທັນສະໄໝ ສົ່ງເສີມການພັດທະນາຕົວເມືອງ ແລະ ຊົນນະບົດ ບໍ່ໃຫ້ແຕກໂຕນກັນຫຼາຍ ພ້ອມທັງຮັບ ປະກັນວຽກງານ ປ້ອງກັນຊາດ-ປ້ອງກັນຄວາມສະຫງົບ ແລະ ປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນການລົບລ້າງຄວາມ ທຸກກຍາກຂອງປະຊາຊົນບັນດາເຜົ່າໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດ ປະກອບ ສ່ວນເຂົ້າໃນການພັດ ທະນາ ເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ຂອງປະເທດເຮົາ ໃຫ້ນັບມື້ນັບຂະຫຍາຍຕົວຢ່າງບໍ່ຢຸດຢັ້ງ.

ຜົນດີ

- ເປັນເຄື່ອງມືໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານການລົດໄຟໃຫ້ມີຄວາມເປັນເອກະພາບ ໃນຂອບເຂດທົ່ວປະເທດ;
- ເຮັດໃຫ້ຜູ້ດຳເນີນການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ, ຜູ້ໂດຍສານ ແລະ ນັກທ່ອງທ່ຽວ ທັງພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດ ມີຄວາມເຊື່ອໝັ້ນ ເຂົ້າມາໃຊ້ ແລະ ໃຫ້ ບໍລິການເພີ່ມຂຶ້ນ ພ້ອມທັງສ້າງຄວາມເຊື່ອໝັ້ນ ແລະ ດຶງດູດການລົງທຶນໃຫ້ແກ່ນັກລົງທຶນ ທັງພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດ

- ມາລົງທຶນໃສ່ວຽກງານການລົດໄຟ ຫຼາຍຂຶ້ນ;
- ປະກອບສ່ວນເຂົ້າໃນການແກ້ໄຂຄວາມທຸກຍາກ ແລະ ຍົກລະດັບຊີວິດການເປັນຢູ່ຂອງປະຊາຊົນບັນດາເຜົ່າໃຫ້ດີຂຶ້ນ;
- ໄດ້ຮັບການຮ່ວມມື, ຊ່ວຍເຫຼືອ, ຖອດຖອນ, ແລກປ່ຽນບົດຮຽນ ແລະ ປະສົບປະການ ທັງພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດ ໃຫ້ແກ່ພະນັກງານວິຊາການຂອງວຽກງານການລົດໄຟ;
- ການພັດທະນາຕົວເມືອງ ແລະ ຊົນນະບົດບໍ່ມີຄວາມແຕກໂຕນກັນຫຼາຍ;
- ເຮັດໃຫ້ວຽກງານການລົດໄຟມີການຂະຫຍາຍຕົວ ສາມາດ ເຊື່ອມຕໍ່ກັບບັນດາປະເທດໃກ້ຄຽງ, ພາກພື້ນ ແລະ ເຊື່ອມໂຍງກັບສາກົນ;
- ເຮັດໃຫ້ການຂົນສົ່ງໂດຍສານ ແລະ ສິນຄ້າທາງລົດໄຟໄດ້ຮັບ ຄວາມສະດວກ, ວ່ອງໄວ, ປອດໄພ ແລະ ເປັນມິດຕໍ່ສິ່ງແວດລ້ອມ;

ຜົນເສຍ

- ສິ້ນເປືອງງົບປະມານຂອງລັດ ແລະ ການຊ່ວຍເຫຼືອຈາກອົງການຈັດຕັ້ງສາກົນ ທີ່ປະກອບເຂົ້າໃນການສ້າງກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ການລົດໄຟ;

3.4 ການເລືອກເອົາວິທີການສ້າງ ຫຼື ປັບປຸງນິຕິກຳ

3.4.1 ເຫດຜົນໃນການເລືອກເອົາວິທີການດັ່ງກ່າວ

- ເມື່ອກົດໝາຍໄດ້ຖືກຮັບຮອງ ແລະ ປະກາດນຳໃຊ້ ຈະເຮັດໃຫ້ການ ຄວບຄຸມ, ຄຸ້ມຄອງ, ຕິດຕາມ, ກວດກາ ການດຳເນີນວຽກງານການລົດໄຟໄດ້ຮັບຄວາມສະດວກ, ມີປະສິດທິພາບ ແລະ ປະສິດທິຜົນສູງ;
- ການກຳນົດເຂດສະຫງວນແລວທາງລົດໄຟ ຂອບເຂດ ອຸໂມງ, ໜ້າດິນ ແລະ ລຸ່ມໜ້າດິນ, ເທິງໜ້າດິນ, ໜ້ານ້ຳ ແລະ ໃຕ້ນ້ຳ, ເທິງຂົວ ແລະ ລຸ່ມຂົວ ລວມທັງ ການກຳນົດເຂດປອດໄພຂອງແລວທາງລົດໄຟ ຈະໄດ້ຮັບຄວາມຮ່ວມມື ແລະ ອຳນວຍຄວາມສະດວກຈາກທຸກພາກສ່ວນ;
- ໄດ້ກຳນົດກ່ຽວກັບການ ກໍ່ສ້າງ, ບູລະນະຮັກສາ, ການສ້ອມແປງ ແລະ ການນຳໃຊ້ເສັ້ນທາງລົດໄຟ ຢ່າງຈະແຈ້ງ ໂດຍສະເພາະ ແມ່ນການ ສັນຈອນ, ບັນທຸກ, ຮັກສາສິ່ງແວດລ້ອມ ແລະ ຄວາມປອດໄພໃນການດຳເນີນວຽກງານການລົດໄຟ;
- ນອກນັ້ນຍັງໄດ້ກຳນົດໄວ້ຢ່າງຊັດເຈນກ່ຽວກັບ ຂໍ້ທ້າມ, ມາດຕະການ ແລະ ການນຳໃຊ້ທີ່ດິນໃນເຂດສະຫງວນທາງລົດໄຟ, ຂົວ, ອຸໂມງ ຊຶ່ງຈະເປັນປ່ອນອີງໃຫ້ແກ່ການຄຸ້ມຄອງເຂດສະຫງວນ ໄດ້ຢ່າງມີປະສິດທິຜົນສູງ;
- ໄດ້ກຳນົດຄວາມຮັບຜິດຊອບຕໍ່ການຄຸ້ມຄອງເຂດສະຫງວນແລວທາງລົດໄຟ ຂອງກອງຄຸ້ມຄອງທາງລົດໄຟ ຕາມທິດ ສາມສ້າງຂອງ ພັກ-ລັດ ວາງອອກ;
- ໄດ້ກຳນົດບັນດາກິດຈະການການລົດໄຟເປັນຕົ້ນ ແມ່ນ ການວາງແຜນ, ການສຳຫຼວດ, ອອກແບບ, ການກໍ່ສ້າງ, ການບູລະນະຮັກສາ ແລະ ການສ້ອມແປງທາງລົດໄຟ ທີ່ມີກຳນົດໝາຍ ແລະ ມາດຕະຖານເຕັກນິກ ທີ່ຊັດເຈນ.

ນິຕິກຳທີ່ຈະສ້າງ ຫຼື ປັບປຸງ ນອນຢູ່ໃນປະເພດນິຕິກຳ ທີ່ຕ້ອງເຮັດບົດປະເມີນຜົນກະທົບ ຂອງຮ່າງນິຕິກຳບໍ່?

ແມ່ນ ບໍ່ແມ່ນ

3.4.2 ການປັບປຸງຮ່າງນິຕິກຳ

ຖ້າແມ່ນການປັບປຸງຮ່າງນິຕິກຳ, ໃຫ້ສະໜອງຂໍ້ມູນກ່ຽວກັບການປະເມີນການຈັດຕັ້ງ ປະຕິບັດນິຕິກຳດັ່ງກ່າວໃນໄລຍະຜ່ານມາ. (ກົດໝາຍສ້າງໃໝ່)

3.4.3 ຜົນກະທົບດ້ານການແຂ່ງຂັນທາງທຸລະກິດ

ນິຕິກຳທີ່ສະເໜີສ້າງ ຫຼື ປັບປຸງ ຈະຈຳກັດການແຂ່ງຂັນທາງທຸລະກິດໃນ ສປປ ລາວ ຫຼື ບໍ່?

ຈຳກັດ ບໍ່ຈຳກັດ

ຖ້າມີການຈຳກັດ, ກະລຸນາອະທິບາຍວ່າຈະມີການຈຳກັດການແຂ່ງຂັນທາງທຸລະກິດຄືແນວໃດ ແລະ ຍ້ອນຫຍັງ.

3.4.4 ພັນທະຕໍ່ສາກົນ

ຮ່າງນິຕິກຳ ຮຽກຮ້ອງໃຫ້ມີຄວາມສອດຄ່ອງກັບພັນທະຕໍ່ສາກົນ ຫຼື ບໍ່? ແມ່ນ ບໍ່ແມ່ນ

ຖ້າແມ່ນ, ແມ່ນພັນທະອັນໃດ: GMS WTO AEC FTA ອື່ນໆ (ກຳນົດແຈ້ງ)

ຖ້າແມ່ນ, ຮ່າງນິຕິກຳທີ່ສະເໜີສ້າງຫຼືປັບປຸງມີຄວາມສອດຄ່ອງກັບພັນທະສາກົນນັ້ນ ຫຼື ບໍ່?

ສອດຄ່ອງ ບໍ່ສອດຄ່ອງ

3.4.5 ນິຕິກຳ ທີ່ພົວພັນ

- 1) ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ທາງຫຼວງ ສະບັບເລກທີ 03/ສພຊ, ລົງວັນທີ 8 ພະຈິກ 2016;
- 2) ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ການຂົນສົ່ງຫຼາຍຮູບແບບເລກທີ 28/ສພຊ, ລົງວັນທີ 18 ທັນວາ 2012;
- 3) ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ການກໍ່ສ້າງ ເລກທີ 05/ສພຊ, ລົງວັນທີ 26 ພະຈິກ 2009;
- 4) ດຳລັດວ່າດ້ວຍ ການທົດແທນຄ່າເສຍຫາຍ ແລະ ການຈັດສັນຍົກຍ້າຍປະຊາຊົນຈາກ ໂຄງການພັດທະນາ ສະບັບເລກທີ 84/ລບ, ລົງວັນທີ 5 ເມສາ 2016;
- 5) ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ການຈະລາຈອນທາງບົກ ສະບັບເລກທີ 23/ສພຊ, ລົງວັນທີ 12 ທັນວາ 2012.

ຮ່າງນິຕິກຳທີ່ສະເໜີສ້າງ ຫຼື ປັບປຸງນັ້ນ ມີຄວາມສອດຄ່ອງກັບນິຕິກຳທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຫຼື ບໍ່?

ສອດຄ່ອງ ບໍ່ສອດຄ່ອງ

4. ຄາດຄະເນຜົນກະທົບ ແລະ ການທາບທາມຄຳເຫັນ

4.1 ສັງຄົມ

4.1.1 ຜົນກະທົບ

ກຸ່ມຄົນທີ່ຈະໄດ້ຮັບຜົນກະທົບຈາກຮ່າງກົດໝາຍສະບັບນີ້ ແມ່ນ ກຸ່ມຄົນທີ່ຢູ່ໃນເຂດເປົ້າ ໝາຍການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ຄື:

- 1) ເຂດທຸລະກິດດານ ແລະ ຂາດເງື່ອນໄຂການພັດທະນາ;

- 2) ເຂດມີລັກສະນະພິເສດ;
- 3) ເຂດມີຄວາມສ່ຽງໃນການດຳລົງຊີວິດ;
- 4) ເຂດທີ່ຖືກໂຄງການພັດທະນາ.

ຜົນກະທົບທາງບວກ

- ສ້າງເງື່ອນໄຂອຳນວຍຄວາມສະດວກ ແລະ ຄວາມເຊື່ອໝັ້ນ ໃຫ້ແກ່ຜູ້ມາໃຊ້ບໍລິ ການ, ຜູ້ປະກອບການອື່ນທີ່ພົວພັນເຖິງ ວຽກງານການລົດໄຟ;
- ຮັບປະກັນໃຫ້ແກ່ ການຄວບຄຸມ, ການຄຸ້ມຄອງ, ການຕິດຕາມ, ການກວດກາ ຂອງລັດຢ່າງເຂັ້ມງວດ ແລະ ມີປະສິດທິຜົນສູງ;
- ສ້າງຄວາມເຊື່ອໝັ້ນໃຫ້ແກ່ອົງການລົດໄຟສາກົນ, ປະເທດຕ່າງໆໃນພາກພື້ນ ແລະ ໃນໂລກ;
- ສ້າງຄົມຮັບຮູ້ວຽກງານການລົດໄຟຫຼາຍຂຶ້ນ, ການບໍລິການທີ່ດີ ແລະ ມີຄວາມປອດໄພສູງ.

ຜົນກະທົບທາງລົບ

- ປະຊາຊົນບັນດາເຜົ່າ ທີ່ຢູ່ເປົ້າໝາຍເຂດສະຫງວນແລວທາງລົດໄຟ;
- ຂາດງົບປະມານໃນການ ຊົດເຊີຍ ທົດແທນ ຄ່າເສຍຫາຍ ຈາກການເວນຄືນທີ່ດິນ, ສິ່ງປຸກສ້າງ ແລະ ເຄື່ອງປູກຝັງຕ່າງໆ.

4.1.2 ເງື່ອນໄຂໃນການປະຕິບັດນິຕິກຳ

ໃຫ້ກຳນົດເງື່ອນໄຂທີ່ຮຽກຮ້ອງ ໃຫ້ບຸກຄົນຕ້ອງປະຕິບັດນິຕິກຳທີ່ ສະເໜີສ້າງ ຫຼື ປັບປຸງ (ເງື່ອນໄຂ /ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ໃນການປະຕິບັດນິຕິກຳ ເຊັ່ນ: ການຂໍໃບອະນຸຍາດ, ການຈັດຝຶກອົບຮົມ, ການເກັບກຳບັນທຶກຕ່າງໆ ການຈັດຊື້ ແລະ ການແຈ້ງການ ຫຼື ເຜີຍແຜ່ຕໍ່ສັງຄົມ/ລັດຖະບານ)

ຄາດຄະເນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ຕໍ່ບຸກຄົນໃນການປະຕິບັດນິຕິກຳ:

- ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ເບື້ອງຕົ້ນ (ຖ້າມີ): ມີ
- ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ໃນແຕ່ລະປີ: ມີ

4.1.3 ການທາບທາມຄຳເຫັນ

ໃຫ້ກຳນົດກຸ່ມຄົນ (ຊຸມຊົນ) ທີ່ມີສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງ ຊຶ່ງຈະຖືກທາບທາມຄຳເຫັນ ແລະ ຜົນໄດ້ຮັບຈາກການທາບທາມຄຳເຫັນນັ້ນ.

- ໄດ້ປະຊຸມຄົ້ນຄວ້າປຶກສາຫາລື ຮ່ວມກັບ ຄະນະສ້າງ ແລະ ປັບປຸງນິຕິກຳ ຂອງກະຊວງ ຍທຂ ແລະ ພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ຫຼາຍໆຄັ້ງ ນັບແຕ່ປີ 2013 ເປັນຕົ້ນມາ;
- ຈັດກອງປະຊຸມເປີດກວ້າງທາບທາມ ທີ່ ທ່າລາດ 12-15 ມິຖຸນາ 2018;
- ຈັດກອງປະຊຸມຄົ້ນຄວ້າທີ່ ກະຊວງ ຍທຂ ຈຳນວນ 77 ວັນ; ນັບແຕ່ວັນທີ 09 ກໍລະກົດ ເປັນຕົ້ນໄປ;
- ຈັດກອງປະຊຸມກວດກາຄວາມສອດຄ່ອງທາງດ້ານກົດໝາຍ ທີ່ ກະຊວງຍຸຕິທຳ ຈຳນວນ 03 ຄັ້ງ, ຄັ້ງລະ 02 ວັນ;
- ຈັດກອງປະຊຸມຄົ້ນຄວ້າຮ່ວມກັບຄະນະກຳມະທິການກົດໝາຍ ສະພາແຫ່ງຊາດ ຈຳນວນ 02 ຄັ້ງ, ຄັ້ງລະ 05 ວັນ;

- ຈັດກອງປະຊຸມຄົ້ນຄວ້າຮ່ວມກັບສະມາຊິກສະພາແຫ່ງຊາດ ປະຈຳເຂດເລືອກຕັ້ງ ຈຳນວນ 05 ວັນ.

4.1.4 ສະຫຼຸບ

ຖ້າໜຶ່ງໃນຕົວຊີ້ວັດຂ້າງລຸ່ມນີ້ ຫາກຄາດຄະເນວ່າມີຜົນກະທົບຫຼາຍ ກໍຖືວ່າຮ່າງນິຕິກຳ ທີ່ສະເໜີສ້າງ ຫຼື ປັບປຸງນັ້ນ ມີຜົນກະທົບຫຼາຍຕໍ່ສັງຄົມ. ຖ້າຮ່າງນິຕິກຳນັ້ນ ຫາກມີຜົນກະທົບຫຼາຍເທົ່າໃດ ກໍ່ຮຽກຮ້ອງໃຫ້ເຮັດການວິເຄາະແບບລົງເລິກ ກ່ຽວກັບທາງເລືອກ ແລະ ມີການທາບທາມຄຳເຫັນຢ່າງກວ້າງຂວາງກັບຊຸມຊົນ.

ຕົວຊີ້ວັດຜົນກະທົບ	ບໍ່ມີ	ໜ້ອຍ	ຫຼາຍ
ຈຳນວນຊຸມຊົນທີ່ໄດ້ຮັບຜົນກະທົບ (ຂໍ້ແນະນຳ - ຜົນກະທົບຫຼາຍ ໝາຍເຖິງ ຊຸມຊົນສ່ວນໃຫຍ່/ທັງໝົດ ໄດ້ຮັບຜົນກະທົບ)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ຈຳນວນບຸກຄົນທີ່ໄດ້ຮັບຜົນກະທົບ (ຂໍ້ແນະນຳ - ຜົນກະທົບຫຼາຍ ໝາຍເຖິງ 20% ຂອງຊຸມຊົນ/ປະຊາຊົນໄດ້ຮັບຜົນກະທົບ)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ຜົນກະທົບດ້ານຄ່າໃຊ້ຈ່າຍຕໍ່ບຸກຄົນ (ສະເລ່ຍ) (ຂໍ້ແນະນຳ - ຜົນກະທົບຫຼາຍ ໝາຍເຖິງ ຫຼາຍກວ່າ 800.000 ກີບຕໍ່ບຸກຄົນ)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ລະດັບການປ່ຽນແປງຕໍ່ວິທີການດຳລົງຊີວິດຂອງບຸກຄົນ ທີ່ໄດ້ຮັບຜົນກະທົບ (ຂໍ້ແນະນຳ - ຜົນກະທົບຫຼາຍ ໝາຍເຖິງ ມີຜົນກະທົບຫຼາຍ ຕໍ່ວິທີການດຳລົງຊີວິດຂອງບຸກຄົນ)	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ການບໍ່ເຫັນດີຂອງບຸກຄົນທີ່ໄດ້ຮັບຜົນກະທົບ ຕໍ່ຮ່າງນິຕິກຳທີ່ສະເໜີສ້າງ ຫຼືປັບປຸງ (ຂໍ້ແນະນຳ - ຜົນກະທົບຫຼາຍ ໝາຍເຖິງ ການເຫັນດີເປັນເອກະພາບ ລະຫວ່າງບຸກຄົນທີ່ໄດ້ຮັບຜົນກະທົບນັ້ນ ແມ່ນມີໜ້ອຍ ຫຼື ບໍ່ມີເລີຍ)	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

4.2 ພາກທຸລະກິດ

4.2.1 ຜົນກະທົບ

- ການສ້າງກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການລົດໄຟໃນຄັ້ງນີ້ ຈະສົ່ງຜົນກະທົບຕໍ່ການດຳເນີນທຸລະກິດຂອງບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ທີ່ເຄື່ອນໄຫວກິດຈະການການຂົນສົ່ງ ທຸກປະເພດ.

ຜົນກະທົບທາງບວກ

- ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ການລົດໄຟສະບັບສ້າງໃໝ່ນີ້ ໄດ້ສ້າງຄວາມເຊື່ອໝັ້ນໃຫ້ແກ່ນັກລົງທຶນ, ທັງພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດ ໃນການດຳເນີນທຸລະກິດດ້ານການລົດໄຟ ເພື່ອປົກປ້ອງສິດ ແລະ ຜົນປະໂຫຍດອັນຊອບທຳ ຊຶ່ງຈະໄດ້ຮັບການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ການເຄື່ອນໄຫວຂອງເຂົາເຈົ້າດ້ວຍກົດໝາຍ.

ຜົນກະທົບທາງລົບ