



ສາທາລະນະລັດ ປະຊາທິປະໄຕ ປະຊາຊົນລາວ

ສັນຕິພາບ ເອກະລາດ ປະຊາທິປະໄຕ ເອກະພາບ ວັດທະນາຖາວອນ

ກະຊວງໂຍທາທິການ ແລະ ຂົນສົ່ງ

ບົດສະເໜີ

ກ່ຽວກັບ ຮ່າງກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ການລົດໄຟ

(ສະບັບສ້າງໃໝ່)

1. ສະພາບການທີ່ຜ່ານມາ ແລະ ບັນຫາທີ່ຕ້ອງແກ້ໄຂ

ໃນໄລຍະຜ່ານມາ ສປປ ລາວ ໄດ້ສ້າງເສັ້ນທາງລົດໄຟ ແລະ ໄດ້ເລີ່ມຕົ້ນໃຫ້ການບໍລິການຂົນສົ່ງ ໂດຍ ສານທາງລົດໄຟ ແຕ່ ທ່ານາແລ້ງ-ໜອງຄາຍ ແຕ່ປີ 2008 ເປັນຕົ້ນມາ ຊຶ່ງມີ ຄວາມຍາວ 3,5 ກິໂລແມັດ ໂດຍ ສປປ ລາວ ໄດ້ປະຕິບັດນະໂຍບາຍເປີດກວ້າງການຮ່ວມມືກັບທຸກຂົງເຂດ ກັບບັນດາປະເທດໃນອານຸພາກພື້ນ, ໃນນາມເປັນສະມາຊິກຂອງ ສະມາຄົມປະຊາຊາດ ອາຊີຕາເວັນອອກສ່ຽງໃຕ້ ແລະ ໄດ້ເຂົ້າຮ່ວມໃນຫຼາຍຂອບການຮ່ວມມື ເຊັ່ນ ອານຸພາກພື້ນແມ່ນ້ຳຂອງ, ອົງການແອສແຄັບ, ອົງ ການອຸນ ຕັດ ແລະ ອື່ນໆ ແລະ ໄດ້ລົງນາມຂອບສັນຍາກ່ຽວກັບການອໍານວຍຄວາມສະດວກໃຫ້ແກ່ການຂົນສົ່ງ ທາງລົດໄຟ, ທາງບົກ, ທາງນ້ຳ ແລະ ທາງອາກາດ ຊຶ່ງໃນນັ້ນຂອບສັນຍາອາຊຽນວ່າດ້ວຍການຂົນສົ່ງ ຫຼາຍຮູບແບບ ໄດ້ຖືກລົງນາມໃນວັນທີ 17 ພະຈິກ 2005 ທີ່ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ.

ເຖິງວ່າໄດ້ປະຕິບັດນະໂຍບາຍ, ການຮ່ວມມື ແລະ ເຂົ້າຮ່ວມລົງນາມຂອບສັນຍາການຂົນສົ່ງຕ່າງໆ ທີ່ ໄດ້ກ່າວມາຂ້າງເທິງນັ້ນເປັນບ່ອນອີງໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານຕົວຈິງແລ້ວ ແຕ່ການຈັດຕັ້ງ ປະຕິບັດວຽກງານການລົດໄຟ ໄລຍະຜ່ານມາ ຍັງພົບຂໍ້ຫຍຸ້ງຍາກ ແລະ ບັນຫາດັ່ງນີ້:

- ສປປ ລາວ ມີ ແຜນພັດທະນາ ເສັ້ນທາງລົດໄຟຫຼາຍເສັ້ນໃນທົ່ວປະເທດ ເຊັ່ນ:
 - ❖ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ-ບໍ່ເຕັນ (ຊາຍແດນລາວ-ຈີນ),
 - ❖ ໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟເຊື່ອມຕໍ່ ລາວ-ໄທ ໄລຍະ 1 ແລະ ໄລຍະ 2 (ຄຳສະຫວາດ-ທ່ານາ ແລ້ງ-ໜອງຄາຍ),
 - ❖ ນະຄອນຫຼວງວຽງຈັນ-ທ່າແຂກ-ມູຢາ (ຊາຍແດນລາວ-ຫວຽດນາມ),
 - ❖ ທ່າແຂກ-ສະຫວັນນະເຂດ-ປາກເຊ-ວັງເຕົາ (ຊາຍແດນລາວ-ໄທ),
 - ❖ ສະຫວັນນະເຂດ-ລາວບາວ (ຊາຍແດນລາວ-ຫວຽດນາມ),
 - ❖ ປາກເຊ-ເວີນຄາມ (ຊາຍແດນລາວ-ກຳປູເຈຍ),
 - ❖ ຂົວສະເພາະທາງລົດໄຟ (ທ່ານາແລ້ງ-ໜອງຄາຍ) ແລະ ມີແຜນຈະພັດທະນາເສັ້ນທາງອື່ນໆອີກ ເພື່ອເຊື່ອມຕໍ່ກັບບັນດາ ປະເທດອາຊຽນ ແລະ ອານຸພາກພື້ນ ສະນັ້ນ ຈິ່ງຕ້ອງມີ ນິຕິກຳເພື່ອຄຸ້ມຄອງ.
- ການ ຊົດເຊີຍ ແລະ ທົດແທນ ສິ່ງກົດຂວາງ ໃຫ້ຜູ້ຖືກຜົນກະທົບຈາກໂຄງການ ຍັງບໍ່ສາມາດຈັດ ຕັ້ງປະຕິບັດໄດ້ດີເທົ່າທີ່ຄວນ ເປັນຕົ້ນ: ໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟ ລາວ-ຈີນ ແຕ່ ນະຄອນຫຼວງ

ວຽງຈັນ-ບໍ່ເຕັນ (ຊາຍແດນລາວ-ຈີນ), ໂຄງການກໍ່ສ້າງທາງລົດໄຟເຊື່ອມຕໍ່ ລາວ-ໄທ ໄລຍະ 1 ແລະ ໄລຍະ 2 (ຄໍາສະຫວາດ-ທ່ານາແລ້ງ-ໜອງຄາຍ);

- ຄວາມ ຮັບຮູ້ ແລະ ເຂົ້າໃຈ ລວມເຖິງການໃຫ້ຄວາມສໍາຄັນຕໍ່ວຽກງານ ການລົດໄຟ ຂອງປະຊາຊົນ, ບັນດາອົງການ ແລະ ບັນດາຂະແໜງການຕ່າງໆຍັງບໍ່ທັນສູງ;
- ບົດຮຽນ ແລະ ປະສົບການ ກ່ຽວກັບ ການຄຸ້ມຄອງວຽກງານ ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ ຍັງມີໜ້ອຍ ແລະ ຍັງບໍ່ທັນສອດຄ່ອງກັບ ລະບຽບກົດໝາຍຂອງສາກົນ;
- ການຄຸ້ມຄອງເຂດສະຫງວນທາງລົດໄຟ ຍັງພົບບັນຫາຫຍຸ້ງຍາກຫຼາຍຢ່າງ, ເປັນຕົ້ນການບຸກລຸກທີ່ດິນເຂດສະຫງວນ ແລະ ອື່ນໆ.

2. ເປົ້າໝາຍ, ເຫດຜົນ ແລະ ຄວາມຈໍາເປັນ ໃນການສ້າງກົດໝາຍ

ກົດໝາຍ ວ່າດ້ວຍ ການລົດໄຟ ແມ່ນມີ ເປົ້າໝາຍ, ເຫດຜົນ ແລະ ຄວາມຈໍາເປັນ ດັ່ງນີ້:

- 2.1 ເພື່ອເປັນບ່ອນອີງໃນການເຄື່ອນໄຫວວຽກງານການລົດໄຟຂອງ ສປປ ລາວ ທີ່ເປັນສະມາຊິກ ຂອງສະມາຄົມທາງລົດໄຟອານຸພາກພື້ນແມ່ນໍ້າຂອງ ແລະ ສະຊາຄົມເສດຖະກິດອາຊຽນ, ຈຶ່ງມີ ຄວາມຈໍາເປັນຕ້ອງໄດ້ສ້າງກົດໝາຍສະບັບນີ້. ພ້ອມດຽວກັນຍັງເປັນບ່ອນອີງໃນການສ້າງແຜນກໍາ ນົດຍົກລະດັບຄວມຮູ້, ຄວາມສາມາດຂອງບຸກຄະລະກອນ ໃຫ້ເປັນເຈົ້າການໃນການຄຸ້ມຄອງ, ຄວບຄຸມ, ຕິດຕາມ, ກວດກາ ກ່ຽວກັບ ການລົດໄຟ, ພ້ອມທັງ ປົກປັກຮັກສາ, ປ້ອງກັນຄວາມປອດໄພ, ອໍານວຍ ຄວາມສະດວກ, ວ່ອງໄວ, ທັນສະໄໝ, ປອດໄພ, ຢ່າງມີປະສິດທິພາບ ແລະ ປະສິດທິຜົນສູງ ເພື່ອຕອບສະໜອງຄວາມຮຽກຮ້ອງຕ້ອງການ ຂອງການພັດທະນາ ເສດຖະກິດ-ສັງຄົມ ຂອງຊາດ ເພື່ອສູ້ຊົນພັດທະນາປະເທດໃຫ້ຫຼຸດພົ້ນອອກຈາກ ສະຖານະພາບດ້ອຍພັດທະນາ ໃນປີ 2020;
- 2.2 ຊຸກຍູ້ ແລະ ສົ່ງເສີມຜູ້ດໍາເນີນທຸລະກິດການລົດໄຟ ປະຕິບັດກົດໝາຍ ໃຫ້ຖືກຕ້ອງ, ມີປະສິດທິພາບ ແລະ ປະສິດທິຜົນສູງ;
- 2.3 ເພື່ອແກ້ໄຂຂໍ້ຄົງຄ້າງໃນການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດມາດຕະຖານ ຂອງອົງການການລົດໄຟ ຕ້ອງມີການແບ່ງຂັ້ນຄຸ້ມຄອງໃຫ້ຊັດເຈນ, ຈັດຕັ້ງຮັບຜິດຊອບໂດຍກົງຕໍ່ການຄຸ້ມຄອງເຂດສະຫງວນຂອງແລວທາງລົດໄຟ, ສ້າງກົນໄກປະສານງານ ແລະ ຕິດຕາມກວດກາ, ປະເມີນຜົນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດວຽກງານການລົດໄຟໃຫ້ສ່ອງຄອດກັບ ຮ່າງກົດໝາຍສະບັບສ້າງໃໝ່ ແລະ ມາດຕະຖານຂອງອົງການການລົດໄຟຢ່າງເຂັ້ມງວດ.

3. ການອະທິບາຍໂຄງປະກອບ ແລະ ເນື້ອໃນຂອງມາດຕາ ທີ່ມີຄວາມສໍາຄັນ

ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການລົດໄຟ: ປະກອບດ້ວຍ 13 ພາກ, 20 ໝວດ ແລະ 166 ມາດຕາຄື:

ພາກທີ I: ບົດບັນຍັດທົ່ວໄປ: ມີ 8 ມາດຕາ;

ພາກທີ II: ທາງລົດໄຟ: ມີ 14 ມາດຕາ ແລະ 3 ໝວດ;

ພາກທີ III: ການພັດທະນາທາງລົດໄຟ: ມີ 37 ມາດຕາ 8 ໝວດ;

ພາກທີ IV: ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ: ມີ 64 ມາດຕາ 7 ໝວດ;

ພາກທີ V: ທຸລະກິດການລົດໄຟ: ມີ 7 ມາດຕາ;

ພາກທີ VI: ສິດ ແລະ ພັນທະເຈົ້າຂອງໂຄງການ, ຄະນະຮັບຜິດຊອບໂຄງການ, ການບໍລິການທີ່ປຶກສາ, ການສໍາຫຼວດ-ອອກແບບ, ການ ຮັບເໝົາກໍ່ສ້າງ, ສ້ອມແປງ ແລະ ວິໄຈ ວັດສະດຸກໍ່ສ້າງ ກ່ຽວກັບການລົດໄຟ: ມີ 5 ມາດຕາ;

ພາກທີ VII: ຄ່າທຳນຽມ ແລະ ຄ່າບໍລິການ ການລົດໄຟ: ມີ 2 ມາດຕາ;

ພາກທີ VIII: ຂີ້ຫ້າມ: ມີ 5 ມາດຕາ;

ພາກທີ IX: ການແກ້ໄຂຂີ້ຂັດແຍ່ງ: ມີ 5 ມາດຕາ;

ພາກທີ X: ການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ການກວດກາ ການລົດໄຟ: ມີ 8 ມາດຕາ ແລະ 2 ໝວດ;

ພາກທີ XI: ງົບປະມານ, ເຄື່ອງໝາຍ, ກາໝາຍ ແລະ ເຄື່ອງແບບ: ມີ 2 ມາດຕາ;

ພາກທີ XII: ນະໂຍບາຍຕໍ່ຜູ້ທີ່ມີຜົນງານ ແລະ ມາດຕະການຕໍ່ຜູ້ລະເມີດ: ມີ 7 ມາດຕາ;

ພາກທີ XIII: ບົດບັນຍັດສຸດທ້າຍ: ມີ 2 ມາດຕາ.

4. ຄາດຄະເນຜົນໄດ້ຮັບ ແລະ ຜົນກະທົບ

4.1 ຄາດຄະເນຜົນໄດ້ຮັບ

ການກໍ່ສ້າງກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການລົດໄຟ ສະບັບນີ້ ແມ່ນອີງໃສ່ແນວທາງພື້ນຖານຂອງ ພັກ-ລັດ ວາງອອກ ແລະ ແນໃສ່ແກ້ໄຂບັນຫາຕ່າງໆຄື:

- 1) ການກໍ່ສ້າງກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການລົດໄຟ ໃຫ້ສອດຄ່ອງກັບຂໍ້ກຳນົດກົດໝາຍກ່ຽວກັບການສ້າງນິຕິກຳ.
- 2) ການສ້າງກົດໝາຍບັນດາຂໍ້ກຳນົດ ສຳລັບຄຳສັບທີ່ຈະໃຊ້ໃນຂົງເຂດວຽກງານທາງລົດໄຟ ແລະ ບັນດາ ມາດຕາຂອງກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການລົດໄຟສາກົນ ແລະ ກົດໝາຍອື່ນທີ່ປະກາດນຳໃຊ້ກ່ອນ ແລະ ພາຍຫຼັງ.
- 3) ມີການກຳນົດຂອບເຂດສະຫງວນ ແລະ ຂອບເຂດປອດໄພຂອງທາງລົດໄຟໃຫ້ຊັດເຈນ ແລະ ເໝາະສົມກວ່າເກົ່າ, ກວມເອົາທັງຂອບເຂດອຸໂມງ, ໜ້າດິນ ແລະ ທາງອາກາດ, ໂຄງປະກອບຂອງຂົວລົດໄຟ ແລະ ອື່ນໆ.
- 4) ມີການກຳນົດກ່ຽວກັບມາດຖານເຕັກນິກຢ່າງຈະແຈ້ງເຊັ່ນ:
 - ກຳນົດມາດຕະຖານເຕັກນິກ (Gauge) ໄລຍະກວ້າງຂອງລາງລົດໄຟ ລາງ 1.000 ມ ຫຼື ສ້າງມາດຖານສາກົນ 1.435 ມ ຂອງແຕ່ລະໄລຍະໃນທົ່ວປະເທດ.
 - ການກຳນົດເອົາເຂດອຸໂມງ, ເທິງໜ້າດິນ, ຂົວ ການກຳນົດກ່ຽວກັບການປິດເສັ້ນທາງຊ່ວງເວລາລົດໄຟແລ່ນມາ, ການບັນທຸກ, ການຈໍລະຈອນຂົນສົ່ງ, ການຮັກສາສະພາບແວດລ້ອມ ແລະ ຄວາມປອດໄພ.
 - ກຳນົດໃນການສຳຫຼວດອອກແບບ, ດຳເນີນກິດຈະການກໍ່ສ້າງ ແລະ ສ້ອມແປງທາງລົດໄຟ ແລະ ຂອດການປະສານງານກັນລະຫວ່າງພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງ ເພື່ອບໍ່ໃຫ້ເກີດມີການບຸກລຸກເຂດສະຫງວນຂອງແລວທາງລົດໄຟ, ເຂດສະຫງວນຂອງຂົວ ແລະ ອື່ນໆ.
- 5) ແບ່ງຄວາມຮັບຜິດຊອບຂອງບັນດາອົງການຄຸ້ມຄອງທາງລົດໄຟ ໃຫ້ຊັດເຈນ ແລະ ເປັນມາດຕະຖານສາກົນ, ກຳນົດວຽກງານການກໍ່ສ້າງ ແລະ ການຂະຫຍາຍພື້ນຖານໂຄງລ່າງຄົມມະນາຄົມໃຫ້ມີຈຸດສຸມ, ມີການກຳນົດສິດ ແລະ ໜ້າທີ່ຂອງອົງການຄຸ້ມຄອງທາງລົດໄຟ ກ່ຽວກັບການຄຸ້ມຄອງເຂດສະຫງວນຂອງທາງລົດໄຟ ແຕ່ລະປະເພດໃຫ້ຈະແຈ້ງ.
- 6) ກຳນົດເນື້ອໃນການກວດກາກິດຈະການທາງລົດໄຟ ໃຫ້ກວມເອົາທຸກພາກສ່ວນທີ່ກ່ຽວຂ້ອງກັບການດຳເນີນກິດຈະການທາງລົດໄຟ ຊຶ່ງລວມມີ ເຈົ້າຂອງໂຄງການ ທີ່ປຶກສາ, ບໍລິສັດຮັບເໝົາ ແລະ ຜູ້ປະກອບການຕ່າງໆຂອງກິດຈະການການລົດໄຟ.

4.2 ຄາດຄະເນຜົນກະທົບ

4.2.1 ຜົນກະທົບສັງຄົມ

ກຸ່ມຄົນທີ່ຈະໄດ້ຮັບຜົນກະທົບຈາກຮ່າງກົດໝາຍສະບັບນີ້ ແມ່ນ ກຸ່ມຄົນທີ່ຢູ່ໃນເຂດເປົ້າໝາຍການກຳສ້າງທາງລົດໄຟ ຄື:

- 1) ເຂດທຸລະກິດ ແລະ ຂາດເງື່ອນໄຂການພັດທະນາ;
- 2) ເຂດມີລັກສະນະພິເສດ;
- 3) ເຂດມີຄວາມສ່ຽງໃນການດຳລົງຊີວິດ;
- 4) ເຂດທີ່ຖືກໂຄງການພັດທະນາ.

ຜົນກະທົບທາງບວກ

- ສ້າງເງື່ອນໄຂອຳນວຍຄວາມສະດວກ ແລະ ຄວາມເຊື່ອໝັ້ນ ໃຫ້ແກ່ຜູ້ມາໃຊ້ບໍລິການ, ຜູ້ປະກອບການອື່ນທີ່ພົວພັນເຖິງ ວຽກງານການລົດໄຟ;
- ຮັບປະກັນໃຫ້ແກ່ການຄຸ້ມຄອງລັດ, ຄຸ້ມຄອງເສດຖະກິດ-ສັງຄົມດ້ວຍກົດໝາຍຢ່າງມີປະສິດທິຜົນ ແລະ ເຂັ້ມງວດ.
- ສ້າງຄວາມເຊື່ອໝັ້ນໃຫ້ແກ່ອົງການລົດໄຟສາກົນ, ປະເທດຕ່າງໆໃນພາກພື້ນ ແລະ ໃນໂລກ;
- ສ້າງຄວາມຮັບຮູ້ວຽກງານການລົດໄຟຫຼາຍຂຶ້ນ, ການບໍລິການທີ່ດີ ແລະ ມີຄວາມປອດໄພສູງ.

ຜົນກະທົບທາງລົບ

- ປະຊາຊົນບັນດາເຜົ່າ ທີ່ຢູ່ເຂດເປົ້າໝາຍແລວທາງລົດໄຟ;
- ຮຽກຮ້ອງໃຫ້ສ້າງໂຮງຮຽນຫຼືສະຖາບັນຝຶກອົບຮົມການລົດໄຟໃຫ້ມີຄວາມເຂັ້ມແຂງຕອບສະໜອງທາງດ້ານຄວາມຕ້ອງການບຸຄະລາກອນຢ່າງຮອບດ້ານໃຫ້ແກ່ວຽກງານການລົດໄຟ;
- ຮຽກຮ້ອງໃຫ້ສ້າງຫ້ອງການສືບສວນ-ສອບສວນອຸປະຕິເຫດການລົດໄຟ.

ເງື່ອນໄຂໃນການປະຕິບັດນິຕິກຳ

ໃຫ້ກຳນົດເງື່ອນໄຂທີ່ຮຽກຮ້ອງ ໃຫ້ບຸກຄົນຕ້ອງປະຕິບັດນິຕິກຳທີ່ສະເໜີສ້າງ ຫຼື ບັບບຸງ (ເງື່ອນໄຂ/ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ໃນການປະຕິບັດນິຕິກຳ ເຊັ່ນ: ການຂໍໃບອະນຸຍາດ, ການຈັດຝຶກອົບຮົມ ການເກັບກຳບັນ ທຶກຕ່າງໆ ການຈັດຊື້ ແລະ ການແຈ້ງການ ຫຼື ເສີຍແຜ່ຕໍ່ສັງຄົມ/ລັດຖະບານ)

ຄາດຄະເນຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ຕໍ່ບຸກຄົນໃນການປະຕິບັດນິຕິກຳ:

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

4.2.2 ຜົນກະທົບພາກທຸລະກິດ

ການສ້າງກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການລົດໄຟໃນຄັ້ງນີ້ ຈະສົ່ງຜົນກະທົບຕໍ່ການດຳເນີນທຸລະກິດຂອງບຸກຄົນ, ນິຕິບຸກຄົນ ທີ່ເຄື່ອນໄຫວກິດຈະການການຂົນສົ່ງທາງບົກ.

ຜົນກະທົບທາງບວກ

ກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການລົດໄຟສະບັບສ້າງໃໝ່ນີ້ ໄດ້ສ້າງຄວາມເຊື່ອໝັ້ນໃຫ້ແກ່ນັກລົງທຶນ, ທັງພາຍໃນ ແລະ ຕ່າງປະເທດໃນການດຳເນີນທຸລະກິດດ້ານການລົດໄຟ ເພື່ອປົກປ້ອງສິດ

ແລະ ຜົນປະໂຫຍດອັນຊອບທຳ ຊຶ່ງຈະໄດ້ຮັບການຄຸ້ມຄອງ ແລະ ການເຄື່ອນໄຫວຂອງ ເຂົາເຈົ້າດ້ວຍກົດໝາຍ.

ຜົນກະທົບທາງລົບ

ຫົວໜ່ວຍທຸລະກິດທີ່ດຳເນີນກິດຈະການ ທາງດ້ານການລົດໄຟ ຕ້ອງໄດ້ປະຕິບັດຕາມກົດ ໝາຍສະບັບສ້າງໃໝ່ນີ້ຢ່າງເຂັ້ມງວດ.

ເງື່ອນໄຂໃນການປະຕິບັດນິຕິກຳ

- ຮ່າງກົດໝາຍວ່າດ້ວຍ ການລົດໄຟສະບັບນີ້ ໄດ້ກຳນົດສິດ, ພັນທະ, ຄວາມ ຮັບຜິດຊອບ, ນະໂຍ ບາຍ, ເງື່ອນໄຂ ແລະ ຮູບການການດຳເນີນທຸລະກິດກ່ຽວກັບ ການຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ.

ຄາດຄະເນຄ່າສິ້ນເປື້ອງສະເລ່ຍຕໍ່ຫົວໜ່ວຍທຸລະກິດໃນການປະຕິບັດນິຕິກຳ:

- ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍ ເບື້ອງຕົ້ນ (ຖ້າມີ): ມີ
- ຄ່າໃຊ້ຈ່າຍໃນແຕ່ລະປີ

4.2.3 ຜົນກະທົບລັດຖະບານ

ເຈົ້າໜ້າທີ່ກົມທາງລົດໄຟ, ກອງຄຸ້ມຄອງທາງລົດໄຟ, ຜູ້ຂົນສົ່ງທາງລົດໄຟ, ປກສ, ປກຊ, ພາສີ ກັກກັນພິດສັດ, ສາທາລະນະສຸກ ແລະ ພາກສ່ວນກ່ຽວຂ້ອງຂອງອົງການຈັດຕັ້ງລັດ ມີຄວາມຮັບຮູ້ ແລະ ເຂົາໃຈເປັນເອກະພາບໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດກົດໝາຍສະບັບນີ້;

ຜົນກະທົບທາງບວກ

ຊ່ວຍລັດຖະບານກໍ່ຄືພະນັກງານກ່ຽວຂ້ອງຂອງລັດ ໃນການໂຄສະນາເຜີຍແຜ່ກົດໝາຍໃຫ້ ສັງຄົມ, ຊຶ່ງເປັນການປະກອບສ່ວນໃຫ້ແກ່ການຄຸ້ມຄອງລັດ, ຄຸ້ມຄອງເສດຖະກິດສັງຄົມຂອງ ຊາດ.

ຜົນກະທົບທາງລົບ

ບໍ່ມີ

ເງື່ອນໄຂໃນການຈັດຕັ້ງປະຕິບັດນິຕິກຳ

ຮ່າງກົດໝາຍວ່າດ້ວຍການລົດໄຟສະບັບນີ້ໄດ້ກຳນົດນະໂຍບາຍ, ເງື່ອນໄຂ ແລະ ຮູບແບບ ການແບ່ງຂັ້ນຄຸ້ມຄອງລັດກ່ຽວກັບວຽກງານການລົດໄຟ.

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