|  |  |
| --- | --- |
| BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI | CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM  Độc lập - Tự do - Hạnh phúc |

**DỰ THẢO**

**BÁO CÁO**

**Tổng kết việc t****hi hành pháp luật liên quan đến Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày 12/5/2018 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đường sắt và Nghị định số 01/2022/NĐ-CP ngày 04/01/2022 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày 12/5/2018 của Chính phủ.**

Kính gửi: Chính phủ

Thực hiện Quyết định số 1015/QĐ-TTg ngày 30/8/2022 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt phương án phân cấp trong giải quyết thủ tục hành chính thuộc phạm vi quản lý của các bộ, cơ quan ngang bộ; Quyết định 876/QĐ-TTg ngày 22/7/2022 của Thủ tướng Chính phủ về việc Phê duyệt Chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí Cabon, khí Metan của ngành GTVT’; Chỉ thị số 12/CT- TTg ngày 06/5/2023 của Thủ tướng chính phủ về nhiệm vụ, giải pháp đổi mới hoạt động của Ủy ban Quản lý vốn nhà nước tại doanh nghiệp và nâng cao hiệu quả hoạt động, phát huy nguồn lực đầu tư của 19 tập đoàn kinh tế, tổng công ty nhà nước trực thuộc; văn bản số 3244/VPCP – CN ngày 09/5/2023 của Văn phòng chính phủ về việc niên hạn sử dụng phương tiện giao thông đường sắt, đề xuất sửa Nghị định 65/2018/NĐ – CP và Nghị định 01/2022/NĐ – CP; Bộ Giao thông vận tải (Bộ GTVT) tiến hành lập hồ sơ xây dựng Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày 12/5/2018 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đường sắt và Nghị định số 01/2022/NĐ-CP ngày 04/01/2022 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày 12/5/2018 của Chính phủ, báo cáo Thủ tướng Chính phủ việc thi hành pháp luật liên quan đến Nghị định như sau:

**I. KHÁI QUÁT CHUNG**

Nghị định 65/2018/NĐ-CP Quy định chi tiết một số điều của Luật Đường sắt năm 2017 được Chính phủ ban hành ngày 12/5/2018 và chính thức có hiệu lực thi hành từ 01/7/2018. Đã được sửa đổi, bổ sung bằng Nghị định số 01/2022/NĐ-CP ngày 04/01/2022 của Chính phủ. Sau 05 năm thực hiện Nghị định đã phát huy tốt tác dụng, góp phần thúc đẩy sự phát triển kinh tế - xã hội của đất nước, tạo hành lang pháp lý cho hoạt động giao thông vận tải đường sắt nói riêng và giao thông vận tải nói chung. Tuy nhiên, cùng với sự phát triển của nền kinh tế đất nước, hệ thống pháp luật Việt Nam và thế giới, trong xu thế hội nhập kinh tế quốc tế, một số nội dung của Nghị định đã phát sinh một số vấn đề cần phải được nghiên cứu sửa đổi, bổ sung kịp thời.

**1. Về phân cấp giải quyết TTHC**

Nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho tổ chức, cá nhân khi thực hiện thủ tục hành chính (TTHC), việc tổ chức phân cấp giải quyết TTHC từ Bộ GTVT về Cục Đường sắt Việt Nam (Cục ĐSVN) là cần thiết và phù hợp. Việc sửa đổi Nghị định 65/2018/NĐ-CP liên quan đến nội dung phân cấp giải quyết TTHC của Bộ GTVT được thực hiện theo đúng phương án phân cấp trong giải quyết TTHC thuộc phạm vi quản lý của các bộ, cơ quan ngang bộ đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1015/QĐ-TTg ngày 30/8/2022.

**2. Về niên hạn phương tiện giao thông đường sắt**

Tình hình thực hiện quy định về niên hạn phương tiện giao thông đường sắt:

Theo quy định tại khoản 2 Điều 32 Luật Đường sắt 2017 phương tiện giao thông đường sắt trong quá trình khai thác sử dụng phải bảo đảm còn niên hạn sử dụng theo quy định của Chính phủ.

Tại khoản 1, khoản 2 Điều 18 Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày 12/5/2018 của Chính phủ quy định niên hạn sử dụng đối với đầu máy, toa xe chở khách không quá 40 năm; đối với toa xe chở hàng không quá 45 năm. Sau một thời gian áp dụng quy định nêu trên, đặc biệt là do ảnh hưởng của dịch bệnh Covid -19 giai đoạn từ năm 2020 – 2022, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam (Tổng công ty ĐSVN) đã nhiều lần báo cáo về các khó khăn vướng mắc và đề xuất kiến nghị trong quá trình thực hiện.

**II. THỰC TRẠNG VÀ KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT**

**1. Đánh giá thực trạng**

**1.1 Về phân cấp giải quyết TTHC**

Nghị định 65/2018/NĐ-CP ngày 12/5/2018 quy định thẩm quyền giải quyết TTHC chấp thuận chủ trương xây dựng đường ngang trên đường sắt quốc gia và đường ngang công cộng trên đường sắt chuyên dùng liên quan đến quốc lộ là Bộ GTVT, quá trình thực hiện cho đến nay cơ bản chưa xuất hiện tồn tại, bất cập và không mâu thuẫn với quy định tại các văn bản quy phạm pháp luật khác.

Tuy nhiên, nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho tổ chức, cá nhân khi thực hiện TTHC, việc tổ chức phân cấp giải quyết TTHC từ Bộ GTVT về Cục ĐSVN là cần thiết và phù hợp. Việc sửa đổi Nghị định 65/2018/NĐ-CP liên quan đến nội dung phân cấp giải quyết TTHC của Bộ GTVT được thực hiện theo đúng phương án phân cấp trong giải quyết TTHC thuộc phạm vi quản lý của các bộ, cơ quan ngang bộ đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1015/QĐ-TTg ngày 30/8/2022.

**1.2 Về niên hạn phương tiện giao thông đường sắt**

Theo quy định tại khoản 2 Điều 32 Luật Đường sắt 2017 phương tiện giao thông đường sắt trong quá trình khai thác sử dụng phải bảo đảm còn niên hạn sử dụng theo quy định của Chính phủ.

Tại khoản 1, khoản 2 Điều 18 Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày 12/5/2018 của Chính phủ quy định niên hạn sử dụng đối với đầu máy, toa xe chở khách không quá 40 năm; đối với toa xe chở hàng không quá 45 năm. Sau một thời gian áp dụng quy định nêu trên, đặc biệt là do ảnh hưởng của dịch bệnh Covid -19 giai đoạn từ năm 2020 – 2022, Tổng công ty ĐSVN đã nhiều lần báo cáo về các khó khăn vướng mắc và đề xuất kiến nghị trong quá trình thực hiện.

1.2.1. Tình hình thực hiện quy định về niên hạn phương tiện giao thông đường sắt:

Theo quy định tại khoản 2 Điều 32 Luật Đường sắt 2017 phương tiện giao thông đường sắt trong quá trình khai thác sử dụng phải bảo đảm còn niên hạn sử dụng theo quy định của Chính phủ.

Tại khoản 1, khoản 2 Điều 18 Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày 12/5/2018 của Chính phủ quy định niên hạn sử dụng đối với đầu máy, toa xe chở khách không quá 40 năm; đối với toa xe chở hàng không quá 45 năm. Sau một thời gian áp dụng quy định nêu trên, đặc biệt là do ảnh hưởng của dịch bệnh Covid -19 giai đoạn từ năm 2020 – 2022, Tổng công ty ĐSVN đã nhiều lần báo cáo về các khó khăn vướng mắc và đề xuất kiến nghị trong quá trình thực hiện.

Do ảnh hưởng của dịch bệnh Covid - 19 và căn cứ vào tình hình thực tế của doanh nghiệp kinh doanh đường sắt, ngày 04/01/2022 Chính phủ đã ban hành Nghị định số 01/2022/NĐ-CP sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày 12/5/2018 của Chính phủ nhằm tháo gỡ các khó khăn vướng mắc của doanh nghiệp khắc phục các khó khăn do ảnh hưởng của dịch bệnh Covid-19. Theo đó, Nghị định này tiếp tục cho phép kéo dài thời gian thực hiện niên hạn sử dụng của phương tiện giao thông đường sắt thêm 03 năm. Quy định này đã kịp thời hỗ trợ doanh nghiệp kinh doanh đường sắt khắc phục khó khăn, từng bước ổn định và phát triển sản xuất.

1.2.2. Thực trạng sử dụng phương tiện giao thông đường sắt

Theo báo cáo của Tổng công ty ĐSVN:

a) Về số lượng phương tiện giao thông đường sắt:

Tại thời điểm 31/12/2022, các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đang khai thác tổng cộng 258 đầu máy, 980 toa xe khách và 4.318 toa xe hàng. Tuy nhiên, số liệu tính toán đến ngày 31/12/2025, các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đường sắt sẽ phải dừng hoạt động khoảng 114 đầu máy, 1.472 toa xe hàng và 168 toa xe khách.

b) Về chất lượng phương tiện:

Thực hiện chỉ đạo của Bộ Giao thông vận tải tại Thông báo 424/TB-BGTVT ngày 07/10/2022 của Bộ GTVT về Kết luận của Thứ trưởng Nguyễn Danh Huy tại cuộc họp với Tổng công ty ĐSVN về tình hình hoạt động và một số giải pháp tháo gỡ khó khăn, vướng mắc trong thời gian tới. Tổng công ty ĐSVN đã thành lập hội đồng đánh giá chất lượng kỹ thuật phương tiện giao thông đường sắt có thời gian sử dụng trên 40 năm . Hội đồng đánh giá chất lượng kỹ thuật phương tiện giao thông đường sắt đã thống nhất phương pháp đánh giá thông qua một số kết quả Đề tài nghiên cứu khoa học cấp bộ về đánh giá tuổi bền mỏi kết cấu bộ phận chạy đầu máy toa xe sử dụng trong ngành đường sắt (mã số B2010-04-111, B2012-04-07) và Hồ sơ kỹ thuật nghiệm thu ở các cấp sửa chữa đầu máy, toa xe. Hội đồng đã đánh giá kết quả: Các phương tiện đầu máy, toa xe hiện nay được bảo dưỡng, sửa chữa tuân thủ nghiêm ngặt theo các Quy chuẩn, Quy trình sửa chữa bảo dưỡng hiện hành đảm bảo điều kiện an toàn kỹ thuật, do đó các phương tiện trên 40 năm vẫn còn đảm bảo yêu cầu kỹ thuật và đảm bảo an toàn trong vận dụng.

Thực tế, theo thống kê của Tổng công ty ĐSVN trong thời gian trước đây nhiều phương tiện giao thông đường sắt có thời gian khai thác nhiều hơn quy định về niên hạn sử dụng phương tiện giao thông đường sắt nhưng vẫn đảm bảo các điều kiện kỹ thuật và sử dụng an toàn. (Chi tiết theo Phụ lục số 02)

*(Chi tiết nội dung tại Báo cáo đánh giá chất chất lượng kỹ thuật phương tiện giao thông đường sắt có thời hạn khai thác trên 40 năm của Tổng công ty ĐSVN và Biên bản họp hội đồng đánh giá chất lượng phương tiện giao thông đường sắt có thời gian khai thác trên 40 năm được thành lập theo Quyết định số 380/QĐ-ĐS ngày 04/4/2023 của Tổng giám đốc Tổng công ty ĐSVN)*

1.2.3. Về kinh nghiệm quốc tế

a) Tại thời điểm xây dựng Luật Đường sắt 2017 và Nghị định số 65/2018/NĐ–CP, Ban soạn thảo đã nghiên cứu kinh nghiệm quốc tế của một số nước có quy định về niên hạn sử dụng PTGTĐS, trong đó có Mỹ[[1]](#footnote-1), Hàn Quốc[[2]](#footnote-2).

Nhằm đổi mới công nghệ, thúc đẩy đưa đường sắt tiến thẳng lên hiện đại đồng thời đẩy nhanh việc phát triển công nghiệp đường sắt thông qua việc loại bỏ để thay thế các phương tiện cũ[[3]](#footnote-3), do đó Ban soạn thảo đã đề xuất quy định niên hạn sử dụng PTGTĐS trong Luật Đường sắt 2017.

b) Tại thời điểm hiện nay, về cơ bản các nước trên thế giới không quy định về niên hạn sử dụng của PTGTĐS trong các văn bản quy phạm pháp luật[[4]](#footnote-4), chỉ quy định khung về an toàn, quản lý khai thác và chính sách phát triển đường sắt. Ngay như Hàn Quốc sau một thời gian áp dụng quy định về niên hạn sử dụng PTGTĐS (từ năm 2012 đến năm 2018), đến năm 2019 Luật An toàn đường sắt Hàn Quốc cũng đã sửa đổi và bỏ quy định này.

Thời gian sử dụng của PTGTĐS của các nước được quy định tại các văn bản của Tổ chức/doanh nghiệp quản lý phương tiện, cụ thể như quy định về khai thác kinh doanh của liên minh châu Âu (Anh, Pháp, ...), hoặc quy định tại tiêu chuẩn thiết kế phương tiện như Trung Quốc, Nhật Bản, Thái Lan, ...

Kinh nghiệm quốc tế cho thấy các nước có đường sắt phát triển đều cơ bản không quy định niên hạn sử dụng PTGTĐS trong quy định của pháp luật.

1.2.4. Về hiệu quả đầu tư mới các đầu máy, toa xe

Nếu đầu tư ngay tại thời điểm này, toàn bộ đầu máy, toa xe sẽ phải đầu tư loại sử dụng động cơ điezen, do hạ tầng chưa được điện khí hóa; đầu máy sử dụng năng lượng xanh đang ở giai đoạn thử nghiệm.

Đặc biệt, theo cam kết của Việt Nam tại Hội nghị lần thứ 26 các bên tham gia Công ước khung của Liên hợp quốc về biến đổi khí hậu (COP26) đến năm 2050: Chuyển đổi 100% đầu máy, toa xe phát điện đường sắt sử dụng nhiên liệu sạch, nhiên liệu tổng hợp (không phát thải khí nhà kính)[[5]](#footnote-5). Theo đó, toàn bộ các đầu máy, toa xe hiện có và đầu tư mới đều phải dừng hoạt động và thay thế mới toàn bộ trước năm 2050. Bên cạnh đó, do đầu máy, toa xe của Việt Nam sử dụng khổ đường 1000 mm, đến nay trên thế giới không còn sử dụng rộng rãi nên không có sẵn trên thị trường mà phải đặt hàng nhà sản xuất, do đó thời gian triển khai dự án đầu tư mới mất ít nhất 05 năm. Như vậy, nếu đầu tư mới thì thời gian sử dụng của PTGTĐS tối đa còn lại 22 năm (thấp hơn niên hạn sử dụng PTGTĐS) không đem lại hiệu quả kinh tế và gây lãng phí.

Đồng thời, theo báo cáo của Tổng công ty ĐSVN, do ảnh hưởng của đại dịch Covid-19 trong các năm 2020, 2021 và 2022 sản lượng vận tải đường sắt giảm mạnh, lỗ sản xuất kinh doanh 3 năm liên tiếp khiến các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt gặp khó khăn trong việc huy động các nguồn lực để phục hồi sản xuất kinh doanh[[6]](#footnote-6) dẫn đến Tổng công ty ĐSVN cơ bản không còn vốn tự có để đầu tư, việc vay vốn của các tổ chức tín dụng để đầu tư cũng rất khó khăn.

**2. Kiến nghị, đề xuất của Bộ GTVT**

2.1 Về phân cấp TTHC

Thực hiện theo đúng chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại Quyết định 1015/QĐ – TTg ngày 30/8/2022

2.2 Về sự cần thiết kéo dài niên hạn sử dụng phương tiện giao thông đường sắt:

Trên cơ sở kinh nghiệm quốc tế, hiệu quả việc đầu tư đóng mới đầu máy, toa xe, kết quả đánh giá một cách khoa học, cẩn trọng, kỹ lưỡng của các chuyên gia, nhà khoa học về chất chất lượng kỹ thuật PTGTĐS có thời hạn khai thác trên 40 năm, việc quy định niên hạn sử dụng PTGTĐS trong Luật đường sắt là không hợp lý, gây lãng phí. Quá trình tổng kết Luật Đường sắt 2017, các cơ quan liên quan cũng đều thống nhất nhận định này và đề xuất không quy định niên hạn sử dụng PTGTĐS trong Luật đường sắt sửa đổi. Theo tiến độ dự kiến, Bộ GTVT sẽ gửi Bộ Tư pháp thẩm định đề xuất xây dựng dựng Luật đường sắt sửa đổi trong tháng 10/2023 để trình cấp có thẩm quyền.

Trong khi chưa sửa đổi Luật Đường sắt 2017, việc sửa đổi Nghị định 65/2018/NĐ-CP theo hướng kéo dài thời gian áp dụng quy định niên hạn sử dụng đối với PTGTĐS đến sau thời điểm Luật Đường sắt sửa đổi có hiệu lực là cần thiết và cấp bách.

b) Về thời gian kéo dài niên hạn sử dụng phương tiện giao thông đường sắt:

Theo kế hoạch xây dựng dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi), tháng 10/2025 trình dự thảo để Quốc hội thông qua và dự kiến có hiệu lực thi hành vào đầu năm 2027.

Vì vậy, đề xuất kéo dài thời gian áp dụng niên hạn sử dụng PTGTĐS đến 2030 khi Luật Đường sắt (sửa đổi) có hiệu lực thi hành được 03 năm để doanh nghiệp kinh doanh đường sắt có thời gian thích ứng với quy định mới.

c) Trong trường hợp nếu được kéo dài niên hạn sử dụng phương tiện giao thông đường sắt, cần phải thực hiện các nội dung sau:

- Bộ GTVT sẽ ban hành Thông tư thay thế Thông tư số 29/2018/TT-BGTVT ngày 12/5/2018 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về việc kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông đường sắt và các Thông tư sửa đổi, bổ sung Thông tư số 29/2018/TT-BGTVT, theo hướng rút ngắn chu trì kiểm tra đối với các đầu máy, toa xe khách trên 40 năm và toa xe hàng trên 45 năm nhằm tăng cường kiểm soát chất lượng, an toàn kỹ thuật của các phương tiện.

*-* Tổng công ty ĐSVN và các doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt:

+ Chịu trách nhiệm sửa chữa, bảo dưỡng PTGTĐS để bảo đảm chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của PTGTĐS giữa hai kỳ kiểm tra của cơ quan đăng kiểm;

+ Xây dựng, công bố các tiêu chuẩn cơ sở về công tác kiểm tra, sửa chữa định kỳ PTGTĐS theo quy định của Luật Tiêu chuẩn quy chuẩn, đặc biệt chú trọng công tác kiểm tra, sửa chữa đối với các PTGTĐS được kéo dài niên hạn sử dụng. Hiện nay, Tổng công ty ĐSVN đã tiến hành công bố 4/4 Tiêu chuẩn cơ sở (TCCS) về công tác kiểm tra, sửa chữa định kỳ toa xe (2 TCCS về toa xe hàng, 02 TCCS về toa xe khách), 09/10 TCCS về công tác kiểm tra, sửa chữa định kỳ các loại đầu máy (còn 01 TCCS dự kiến công bố trong tháng 10/2023).

+ Tổ chức xây dựng và thực hiện các giải pháp về kỹ thuật tăng cường bảo dưỡng, sửa chữa rút ngắn chu kỳ sửa chữa, thay thế các bộ phận quan trọng nếu không đảm bảo chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường (như khung giá chuyển hướng, trục bánh xe của các phương tiện) đặc biệt là toa xe khách, đầu máy kéo chính tuyến sử dụng trên 40 năm theo quy định của nhà sản xuất.

+ Chỉ đạo các đơn vị tăng cường công tác kiểm tra, giám sát chất lượng sửa chữa khi đầu máy, toa xe vào cấp sửa chữa theo đúng các quy định; giám sát công tác chỉnh bị, bảo dưỡng, khám chữa toa xe dọc đường để đảm bảo an toàn chạy tàu trong quá trình khai thác, vận hành.

+ Cam kết chịu trách nhiệm toàn diện trước pháp luật về công tác đảm bảo an toàn của PTGTĐS khi được kéo dài niên hạn sử dụng.

**3. Một số nội dung đề xuất sửa đổi, bổ sung**

- Sửa đổi Điều 12 Nghị định số 65/2018/NĐ – CP của Chính phủ để phân cấp từ Bộ GTVT về Cục ĐSVN theo chỉ đạo tại Quyết định số 1015/QĐ – TTg ngày 30/8/2022 Thủ tướng Chính phủ;

- Sửa đổi kéo dài niên hạn sử dụng phương tiện giao thông đường sắt kéo dài đến năm 2030 để tạo điều kiện hỗ trợ Tổng công ty ĐSVN và các doanh nghiệp vận tải đường sắt trong điều kiện khó khăn không có nguồn vốn đầu tư, tận dụng các phương tiện giao thông đường sắt sắp hết niên hạn sử dụng nhưng vẫn đảm bảo chất lượng, điều kiện khai thác an toàn, cần có giải pháp tháo gỡ theo hướng kéo dài niên hạn sử dụng phương tiện giao thông đường sắt.

**III. ĐÁNH GIÁ TÍNH KHẢ THI CÁC QUY ĐỊNH CỦA NGHỊ ĐỊNH**

1. Việc xây dựng Nghị định sửa đổi, bổ sung Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày 12/5/2018 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đường sắt và Nghị định số 01/2022/NĐ-CP ngày 04/01/2022 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày 12/5/2018 của Chính phủ là cần thiết.

2. Tiếp tục rà soát để thực hiện chủ trương cải cách thủ tục hành chính của Chính phủ, đảm bảo việc phân cấp theo đúng tinh thần chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ.

3. Việc triển khai xây dựng Dự thảo Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày 12/5/2018 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đường sắt và Nghị định số 01/2022/NĐ-CP ngày 04/01/2022 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày 12/5/2018 của Chính phủphù hợp với chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại văn bản số 301/TTg-PL ngày 06/4/2022 về công tác xây dựng thể chế, pháp luật, cụ thể là: “Thường xuyên chỉ đạo việc rà soát, đánh giá, tổng kết việc tổ chức thi hành pháp luật, nhằm phát hiện các khó khăn, vướng mắc, gây khó khăn, cản trở hoạt động đầu tư, kinh doanh của doanh nghiệp cũng như đời sống của Nhân dân, các vấn đề mới phát sinh cần điều chỉnh để kịp thời sửa đổi, bổ sung hoặc đề xuất cơ quan có thẩm quyền sửa đổi để phù hợp với tình hình thực tiễn”. Chính vì vậy, các nội dung nêu tại Dự thảo Nghị định là hoàn toàn khả thi.

Trên đây là báo cáo tổng kết việc thi hành pháp luật liên quan đến Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày 12/5/2018 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đường sắt và Nghị định số 01/2022/NĐ-CP ngày 04/01/2022 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày 12/5/2018 của Chính phủ, Bộ GTVT kính báo cáo./.

|  |  |
| --- | --- |
| ***Nơi nhận***:  - Như trên;  - Các Thứ trưởng;  - Bộ Tư pháp;  - Cục ĐSVN;  - Lưu: VT, KHCN&MT (3). | **BỘ TRƯỞNG**  **Nguyễn Văn Thắng** |

1. “khoản a Điều 203 của Luật giao thông vận tải 49 CFR phần 215 - Tiêu chuẩn an toàn toa xe hàng đường sắt, quy định: cấm vận chuyển mọi toa xe hàng khi có thời gian sử dụng trên 50 năm, tính từ ngày chế tạo. Ngoài ra, theo quy định AAR Rule 90 của Hiệp hội vận tải đường sắt Mỹ; Toa xe và các bộ phận của toa xe bị cấm hoán cải, đổi lẫn các toa xe có tuổi thọ trên 40 năm, tính từ năm chế tạo mới”. [↑](#footnote-ref-1)
2. Luật An toàn đường sắt của Hàn Quốc từ năm 2012 tại Điều 37 có quy định về thời hạn sử dụng phương tiện giao thông đường sắt (PTGTĐS) và giao cho Bộ Tài nguyên đất đai, giao thông vận tải quy định hướng dẫn chi tiết về việc này. [↑](#footnote-ref-2)
3. sử dụng trên 40 năm đối với đầu máy và toa xe khách; 45 đối với toa xe hàng. [↑](#footnote-ref-3)
4. Trung Quốc, Nhật Bản, Thái Lan, Anh, Pháp, Úc, Đài Loan, liên minh EU… [↑](#footnote-ref-4)
5. Quyết định 876/QĐ-TTg ngày 22/7/2022 của Thủ tướng Chính phủ Phê duyệt Chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí các-bon và khí mê-tan của ngành giao thông vận tải  [↑](#footnote-ref-5)
6. Báo cáo số 1739/ĐS-KTKT ngày 06/6/2023 của Tổng công ty ĐSVN. [↑](#footnote-ref-6)