|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**  Số: /BC-BGTVT |  | **CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**  **Độc lập - Tự do - Hạnh phúc**  *Hà Nội, ngày tháng năm 2023* |

**DỰ THẢO**

**BÁO CÁO**

**Đánh giá tác động Dự thảo 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.**

Kính gửi: Chính phủ

Căn cứ Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Nghị định số 34/2016/NĐ-CP ngày 14/5/2016 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật; Nghị định số 154/2020/NĐ-CP của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 34/2016/NĐ-CP ngày 14/5/2016 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật. Bộ Giao thông vận tải (Bộ GTVT) báo cáo đánh giá tác động chính sách trong Dự thảo 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 như sau:

**I. XÁC ĐỊNH VẤN ĐỀ BẤT CẬP TỔNG QUAN**

**1. Đánh giá sơ bộ nội dung Nghị định**

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. 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. Cụ thể là:

(1) Về phân cấp giải quyết TTHC

Nghị định 65/2018/NĐ-CP ngày 12/5/2018 quy định thẩm quyền giải quyết thủ tục hành chính (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.

(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 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.

**2. Mục tiêu xây dựng chính sách**

- Việc sửa đổi, bổ sung Nghị định nhằm mục tiêu tiếp tục hoàn thiện quy định của pháp luật, tạo hành lang pháp lý đầy đủ, phù hợp đồng bộ với các quy định của pháp luật.

- Hỗ trợ và tháo gỡ khó khăn cho cho doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt (do thiếu phương tiện giao thông đường sắt) do ảnh hưởng của đại dịch Covid -19 và đặc biệt là trong thời gian tới khi thực hiện các cam kết giảm khí phát thải nhà kính về “Net Zedo” tại COP 26.

- Thực hiện đúng chủ trương, đường lối của Đảng, Nhà nước trong việc tháo gỡ khó khăn, loại bỏ các quy định không phù hợp gây khó khăn cho doanh nghiệp, người dân.

**II. ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CHÍNH SÁCH**

1. 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 là Bộ GTVT, quá trình thực hiện cho đến nay cơ bản chưa xuất hiện tồn tại, bất cập. Việc sửa đổi thẩm quyền giải quyết TTHC chấp thuận chủ trương xây dựng đường ngang từ Bộ GTVT về Cục ĐSVN bảo đảm phù hợp với phương án phân cấp trong giải quyết thủ tục hành chính và không mâu thuẫn với quy định tại các văn bản quy phạm pháp luật khác có liên quan.

2. Nghị định số 01/2022/NĐ-CP quy định về lộ trình thực hiện niên hạn phương tiện giao thông đường sắt theo đó lộ trình thực hiện về cơ bản các phương tiện chỉ được kéo dài niên hạn được thêm 03 năm và có hiệu lực đến ngày 31/12/2025. Tuy nhiên theo báo cáo của Tổng công ty ĐSVN do ảnh hưởng của đại dịch Covid-19 trong các năm 2020, 2021 và 2022 làm giảm mạnh sản lượng vận tải đường sắt, 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.

Tính đến 31/12/2022, số lỗ lũy kế của Tổng công ty ĐSVN và các Công ty CPVT ĐS như sau:

+ Tổng công ty ĐSVN: lỗ 1.992 tỷ (trên 3.104 tỷ vốn điều lệ)

+ Công ty CP VTĐS Hà Nội: lỗ 383 tỷ (trên 800 tỷ vốn điều lệ)

+ Công ty CP VTĐS Sài Gòn: lỗ 392 tỷ (trên 503 tỷ vốn điều lệ)

Như vậy, Tổng công ty ĐSVN và các doanh nghiệp vận tải đường sắt cơ bản không đảm bảo vốn tự có để đầu tư, đồng thời cũng không đủ điều kiện vay vốn của các tổ chức tin dụng để đầu tư phương tiện giao thông đường sắt. Mặt khác, 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). Theo đó, toàn bộ các đầu máy toa xe đang có hiện tại của các doanh nghiệp đường sắt sẽ 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.

a) 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 và Nghị định 01/2022/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.

Để 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 vượt quá quy định về 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.

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. 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 và kéo dài niên hạn sử dụng phương tiện giao thông đường sắt là cần thiết và phù hợp đồng thời thực hiện đúng Phương án phân cấp trong giải quyết thủ tục hành chính thuộc phạm vi quản lý của các bộ, cơ quan ngang bộ được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1015/QĐ -TTg ngày 30/8/2022, Chỉ thị số 12/CT - TTg ngày 06/5/2023 của Thủ tướng Chính phủ và văn bản số 3244/VPCP - CN ngày 09/5/2023 của Văn phòng Chính phủ.

**III. ĐÁNH GIÁ SỰ PHÙ HỢP CỦA CÁC QUY ĐỊNH TRONG DỰ THẢO NGHỊ ĐỊNH SỬA ĐỔI, BỔ SUNG**

Nghị định 65/2018/NĐ-CP quy định chi tiết một số điều của Luật Đường sắt năm 2017 đang được triển khai thực hiện; việc ban hành Nghị định sửa, đổi bổ sung là phù hợp với các quy định hiện hành. Các nội dung trong Dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung mang tính thống nhất, đồng bộ với các quy định khác có liên quan và phù hợp với Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật mới ban hành.

**IV. SỰ PHÙ HỢP CỦA CÁC QUY ĐỊNH TRONG DỰ THẢO NGHỊ ĐỊNH VỚI CÁC THOẢ THUẬN QUỐC TẾ MÀ VIỆT NAM THAM GIA KÝ KẾT HOẶC GIA NHẬP**

Các quy định trong dự thảo Nghị định phù hợp và không trái với các thoả thuận quốc tế mà Việt Nam tham gia ký kết hoặc gia nhập.

**V. TÍNH KHẢ THI CỦA CÁC QUY ĐỊNH TRONG DỰ THẢO NGHỊ ĐỊNH**

Việc triển khai xây dựng Dự thảo Nghị định trên cơ sở rà soát các nội dung chưa phù hợp với tình hình thực tế, còn gây khó khăn trong quá trình tổ chức thực hiện của các Bộ, Ngành. Chính vì vậy, các nội dung nêu tại Dự thảo Nghị định là hoàn toàn khả thi.

Trên đây là báo cáo của Bộ GTVT về việc đánh giá tác động của Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày12/5/2018 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./.

|  |  |
| --- | --- |
| ***Nơi nhận:***  - Như trên;  - Thủ tướng Chính phủ (để báo cáo);  - Văn phòng Chính phủ;  - Bộ Tư pháp;  - Các Thứ trưởng;  - Cục Đường sắt Việt Nam;  - Văn phòng Bộ;  - Vụ Pháp chế;  - Lưu: VT, KHCN&MT. | **BỘ TRƯ­ỞNG**  **Nguyễn Văn Thắng** |