|  |  |
| --- | --- |
| **BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI** | **CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**  **Độc lập - Tự do - Hạnh phúc** |
| Số: /BC-BGTVT | *Hà Nội, ngày tháng năm 2025* |

**BÁO CÁO**

**Về** **rà soát các văn bản quy phạm pháp luật có liên quan đến**

**dự án Luật Đường sắt (sửa đổi)**

*(Tài liệu kèm theo Hồ sơ gửi Bộ Tư pháp thẩm định)*

Kính gửi: Chính phủ

Thực hiện quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật (QPPL) năm 2015 (được sửa đổi, bổ sung năm 2020), Bộ Giao thông vận tải đã tiến hành rà soát, hệ thống văn bản QPPL liên quan đến dự án Luật Đường sắt (sửa đổi). Kết quả rà soát như sau:

**I. TỔ CHỨC THỰC HIỆN RÀ SOÁT**

**1. Mục đích, yêu cầu rà soát**

Rà soát hệ thống văn bản QPPL là việc xem xét, đánh giá toàn bộ hệ thống văn bản QPPL do tất cả các cơ quan, người có thẩm quyền ban hành qua đó có cơ sở xem xét các quy định của dự án Luật Đường sắt (sửa đổi) đảm bảo không mâu thuẫn, chồng chéo với các quy định của pháp luật có liên quan.

Đánh giá về thực trạng hệ thống văn bản; kiến nghị, đề xuất xử lý văn bản nhằm hoàn thiện các quy định của Luật Đường sắt đảm bảo phù hợp đồng bộ trong hệ thống pháp luật và phù hợp với thực tiễn.

Kết quả rà soát hệ thống văn bản QPPL, để phục vụ đánh giá về thực trạng hệ thống văn bản; kiến nghị, đề xuất xử lý văn bản nhằm hoàn thiện pháp luật, tạo cơ chế, điều kiện riêng cho phát triển giao thông đường sắt.

**2. Phạm vi, nội dung rà soát**

**2.1. Phạm vi**

Trong quá trình xây dựng Luật Đường sắt (sửa đổi) cơ quan chủ trì soạn thảo đã tổ chức rà soát tổng thể các quy định liên quan đến hoạt động đường sắt, rà soát các điều ước quốc tế về đường sắt, hiến pháp, các Bộ luật, Luật, các quy định thuộc thẩm quyền ban hành của Chính phủ, các Bộ/ngành.

**2.2. Nội dung rà soát**

Căn cứ vào mục đích, yêu cầu phát triển của lĩnh vực giao thông vận tải đường sắt hoạt động rà soát văn bản, rà soát văn bản theo chuyên đề gồm các quy định về: đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt; phương tiện giao thông đường sắt; công nghiệp đường sắt; nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu; đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường sắt; kinh doanh đường sắt và quản lý nhà nước trong lĩnh vực đường sắt.

**II. KẾT QUẢ RÀ SOÁT**

**1. Kết quả chung**

Tổng số văn bản được rà soát có quy định liên quan đến hoạt động đường sắt và dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi) với 40 Luật (trong đó có cả các Luật mới được Quốc hội thông qua tại kỳ họp thứ 8 Quốc hội XV). Việc rà soát có ý nghĩa quan trọng trong quá trình xây dựng Luật Đường sắt (sửa đổi) đồng thời phục vụ trực tiếp cho việc xây dựng và hoàn thiện hệ thống pháp luật.

Đã xem xét, đánh giá hệ thống văn bản QPPL do các chủ thể có thẩm quyền ban hành đã xác định các quy định liên quan đến đối tượng điều chỉnh của các luật khác nhằm phát hiện những văn bản, quy phạm pháp luật, mâu thuẫn, chồng chéo, hoặc không còn phù hợp với thực tiễn; kịp thời sửa đổi, bổ sung, thay thế, bãi bỏ, huỷ bỏ các quy định riêng đối với lĩnh vực đường sắt hoặc đề xuất sửa các luật khác phù hợp với Luật Đường sắt (sửa đổi).

Hoàn thiện được một hệ thống pháp luật về giao thông vận tải đường sắt tổ chức, hoạt động của bộ máy nhà nước và chế độ công chức, công vụ hoàn thiện cũng đồng nghĩa với việc các cơ quan, công chức nhà nước được phân công nhiệm vụ rõ ràng, cụ thể, bảo đảm tính khoa học sẽ là cơ sở để cho bộ máy nhà nước hoạt động ngày một hiệu lực và hiệu quả hơn.

Các cơ quan thi hành pháp luật có điều kiện nắm bắt dễ dàng những quy định của hệ thống pháp luật hiện hành trong quá trình cho ý kiến đối với dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi). Nhờ đó, quá trình áp dụng pháp luật của cơ quan, người có thẩm quyền được tiến hành nhanh chóng, chính xác hơn khi dự án được Quốc hộ thông qua. Bên cạnh đó cũng giúp người dân, doanh nghiệp kinh doanh đường sắt có điều kiện tiếp cận, hiểu biết pháp luật về các vấn đề mà họ quan tâm, làm cho những quy định của pháp luật đi vào cuộc sống, trở thành những hành vi thực tế, hợp pháp của chủ thể khi tham gia quan hệ pháp luật. Điều này làm cho cán bộ, công chức gần với người dân và doanh nghiệp hơn.

Góp phần tạo ra một hệ thống pháp luật minh bạch và những tiền đề pháp lý hoàn chỉnh để giúp cho lĩnh vực đường sắt phát triển theo kịp các nước có công nghiệp đường sắt phát triển và hội nhập với khu vực và quốc tế về đường sắt.

**2. Kết quả cụ thể**

Nhằm đáp ứng các yêu cầu của quá trình xây dựng Luật Đường sắt (sửa đổi) Bộ Giao thông vận tải thực hiện rà soát theo từng điều khoản của dự thảo Luật với các quy định hiện hành của pháp luật có liên quan hoặc có quy định điều chỉnh trực tiếp đối với hoạt động đường sắt, tạo cơ sở pháp lý, hạn chế những tồn tại, bất cập.

Qua công tác rà soát việc xây dựng thể chế trong lĩnh vực đã được quan tâm thỏa đáng, việc cập nhật văn bản mới ban hành của cấp trên để xem xét, rà soát lại văn bản có liên quan để kịp thời sửa đổi, bổ sung, thay thế cho phù hợp cũng được quan tâm đúng mực. Điều này cũng cho thấy việc thi hành văn bản QPPL được thực hiện nghiêm túc.

*(Chi tiết tại Phụ lục gửi kèm theo)*

Trên đây là Báo cáo rà soát soát các văn bản QPPL có liên quan đến hoạt động đường sắt phục vụ việc xây dựng dự án Luật Đường sắt (sửa đổi). Bộ Giao thông vận tải kính báo cáo./.

|  |  |
| --- | --- |
| ***Nơi nhận:***  - Như trên;  - Thủ tướng Chính phủ (để b/c);  - Văn phòng Chính phủ;  - Bộ Tư pháp;  - Bộ trưởng (để b/c);  - Các Vụ, Cục thuộc Bộ;  - VP Bộ, TTra Bộ;  - Lưu: VT, PC. | **KT. BỘ TRƯỞNG**  **THỨ TRƯỞNG**  **Nguyễn Danh Huy** |

**PHỤ LỤC: VĂN BẢN QPPL ĐƯỢC RÀ SOÁT LIÊN QUAN ĐẾN DỰ THẢO LUẬT ĐƯỜNG SẮT (SỬA ĐỔI)**

*(Gửi kèm theo Báo cáo rà soát các văn bản quy phạm pháp luật có liên quan đến dự án Luật Đường sắt (sửa đổi) của Bộ GTVT)*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Nhón vấn đề** | **Dự thảo văn bản** | **Quy định hiện hành có liên quan** | **Đánh giá (phù hợp, không phù hợp, đề xuất xử lý)** |
| **Vấn đề quy hoạch** | **Điều 7. Quy hoạch mạng lưới đường sắt và quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt**  1. Quy hoạch mạng lưới đường sắt  a) Quy hoạch mạng lưới đường sắt là quy hoạch ngành quốc gia, làm cơ sở định hướng đầu tư, phát triển, khai thác mạng lưới đường sắt;  b) Bộ Giao thông vận tải tổ chức lập quy hoạch mạng lưới đường sắt trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt theo quy định của pháp luật về quy hoạch.  2. Quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt  a) Quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt là quy hoạch có tính chất kỹ thuật, chuyên ngành, cụ thể hóa quy hoạch tổng thể quốc gia, quy hoạch mạng lưới đường sắt, được lập cho tuyến đường sắt quốc gia, ga đường sắt quốc gia trong đô thị, ga đầu mối đường sắt quốc gia, ga liên vận quốc tế bảo đảm phù hợp với quy hoạch cấp quốc gia, quy hoạch vùng, quy hoạch tỉnh;  b) Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải tổ chức lập, phê duyệt quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt;  c) Việc công bố công khai quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt được thực hiện theo quy định của pháp luật về quy hoạch và pháp luật về đường sắt;  d) Chính phủ quy định chi tiết khoản này. | **1. Luật Quy hoạch**  **2. Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của 37 luật có liên quan đến quy hoạch**  **Điều 3. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Đường sắt**  1. Sửa đổi, bổ sung Điều 7 như sau:  “Điều 7. Quy hoạch mạng lưới đường sắt  1. Quy hoạch mạng lưới đường sắt là quy hoạch ngành quốc gia, làm cơ sở định hướng đầu tư, phát triển, khai thác mạng lưới đường sắt.  2. Bộ Giao thông vận tải tổ chức lập quy hoạch mạng lưới đường sắt trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt theo quy định của pháp luật về quy hoạch.”.  2. Bổ sung Điều 7a vào sau Điều 7 như sau:  "Điều 7a. Quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt  1. Quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt là quy hoạch có tính chất kỹ thuật, chuyên ngành, cụ thể hóa quy hoạch tổng thể quốc gia, quy hoạch mạng lưới đường sắt, được lập cho tuyến đường sắt quốc gia, ga đường sắt quốc gia trong đô thị, ga đầu mối đường sắt quốc gia, ga liên vận quốc tế.  2. Quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt gồm các nội dung chủ yếu sau đây:  a) Xác định hướng tuyến, điểm đầu, điểm cuối, chiều dài tuyến, khổ đường, các điểm khống chế chính, các công trình cầu, hầm, điểm giao cắt; vị trí các ga, đề-pô;  b) Phương án kết nối với các phương thức vận tải đường bộ, đường thủy nội địa, hàng hải, hàng không; kết nối với hệ thống đô thị, khu kinh tế, khu du lịch, khu công nghiệp, khu chế xuất;  c) Xác định nhu cầu sử dụng đất, nhu cầu vốn đầu tư, lộ trình thực hiện quy hoạch theo thứ tự ưu tiên đầu tư;  d) Giải pháp tổ chức thực hiện quy hoạch.  3. Bộ Giao thông vận tải tổ chức lập quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.  4. Việc công bố công khai quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt được thực hiện theo quy định của pháp luật về quy hoạch và pháp luật về đường sắt.  5. Chính phủ quy định chi tiết việc lập, thẩm định, phê duyệt, công bố, tổ chức thực hiện, đánh giá và điều chỉnh quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt.”.  3. Sửa đổi, bổ sung khoản 1 Điều 27 như sau:  “1. Phù hợp với quy hoạch mạng lưới đường sắt và chiến lược phát triển công nghiệp Việt Nam theo từng thời kỳ.”.  4. Sửa đổi, bổ sung khoản 2 Điều 29 như sau:  “2. Đào tạo phát triển nguồn nhân lực cho công nghiệp đường sắt phải phù hợp với quy hoạch mạng lưới đường sắt và đồng bộ với công nghệ được chuyển giao.”.  5. Sửa đổi, bổ sung khoản 1 Điều 70 như sau:  “1. Phát triển đường sắt đô thị phải phù hợp với quy hoạch vùng, quy hoạch tỉnh, quy hoạch đô thị và tạo động lực cho quá trình phát triển đô thị.”.  6. Sửa đổi, bổ sung khoản 1 Điều 83 như sau:  “1. Xây dựng, tổ chức thực hiện quy hoạch mạng lưới đường sắt, quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt và quy hoạch khác có liên quan theo quy định của pháp luật về quy hoạch; xây dựng, tổ chức thực hiện kế hoạch và chính sách phát triển đường sắt.”.  **3. Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Quy hoạch, Luật Đầu tư, Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư và Luật Đầu thầu mới được Quốc hội thông qua tại kỳ họp thứ 8 Quốc hội XV** | Đề xuất gộp Điều 7 và Điều 7a được quy định tại khoản 1 Điều 3 Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của 37 Luật có liên quan đến quy hoạch và đề xuất sửa đổi bổ sung theo hướng những quy định chi tiết giao Chính phủ quy định và phân cấp cho Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải tổ chức lập, phê duyệt quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt.  Quy định này, dự thảo cũng bổ sung quy định về bãi bỏ nội dung này tại Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của 37 luật có liên quan đến quy hoạch. |
| **Nhóm về kết cấu hạ tầng đường sắt** | - Khoản 4 Điều 22  - Điển d khoản 2 Điều 24  - Khoản 3 Điều 28  - Khoản 2 Điều 29  - Khoản 4 Điều 45  - Khoản 1 Điều 53  - Điểm c khoản 2 Điều 54  - Điều 66 | **4. Luật Quản lý, sử dụng tài sản công**  - Điều 55 Luật Quản lý, sử dụng tài sản công, đơn vị được giao sử dụng tài sản lập đề án sử dụng tài sản, lập đề án cho thuê để báo cáo cơ quan, người có thẩm quyền quyết định và tổ chức thực hiện đề án.  - Khoản 1 Điều 39 Luật Quản lý, sử dụng tài sản công quy định cơ quan nhà nước được giao quản lý, sử dụng tài sản công hoặc cơ quan, đơn vị quản lý vận hành tài sản công có trách nhiệm thực hiện việc bảo dưỡng, sửa chữa tài sản. | Không có kiến nghị do các quy định của Luật Đường sắt năm 2017 và dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi) không có quy định mâu thuẫn, chồng chéo với Công an nhân dân năm 2018 và Luật Quản lý, sử dụng tài sản công. |
|  | Điểm a Điều 6 của Dự thảo  a) Được miễn, giảm tiền sử dụng đất, tiền thuê đất đối với đất dành cho đường sắt theo quy định của Luật Đất đai;  Điều 12. Đất dành cho đường sắt  1. Đất dành cho đường sắt phải được quản lý, sử dụng theo quy định của Luật này, pháp luật về đất đai và quy định khác của pháp luật có liên quan.  2. Trường hợp đất dành cho đường sắt phải sử dụng kết hợp để xây dựng công trình thiết yếu phục vụ quốc phòng, an ninh, kinh tế - xã hội thì phải có biện pháp bảo đảm an toàn cho công trình đường sắt, an toàn giao thông đường sắt và phải được cấp phép theo quy định của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.  3. Đất dành cho đường sắt trong phạm vi đất cảng hàng không, sân bay dân dụng, cảng biển được quản lý, sử dụng theo quy định của pháp luật về đất đai.  4. Chính phủ quy định việc quản lý, sử dụng đất dành cho đường sắt. | **5. Luật Đất đai**  Liên quan đến hoạt động đường sắt, tại Luật Đất đai năm 2024 quy định:  Điểm e khoản 1 Điều 157*: “e) Sử dụng đất xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt chuyên dùng; đất xây dựng công trình công nghiệp đường sắt; đất xây dựng công trình phụ trợ khác trực tiếp phục vụ công tác chạy tàu, đón tiễn hành khách, xếp dỡ hàng hóa của đường sắt”*  ***Điều 209. Đất dành cho đường sắt***  *1. Đất dành cho đường sắt bao gồm:*  *a) Đất xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị; đất xây dựng trụ sở cơ quan nhà nước cho hoạt động thường xuyên trong ga đường sắt;*  *b) Đất xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt chuyên dùng, công trình công nghiệp đường sắt;*  *c) Đất xây dựng công trình dịch vụ liên quan đến vận tải hành khách, vận tải hàng hóa và công trình kinh doanh dịch vụ thương mại khác trong phạm vi đất xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt.*  *2. Việc giao đất, cho thuê đất dành cho đường sắt được thực hiện như sau:*  *a) Giao đất không thu tiền sử dụng đất đối với đất quy định tại điểm a khoản 1 Điều này;*  *b) Cho thuê đất thu tiền thuê đất hằng năm và miễn tiền thuê đất đối với đất quy định tại điểm b khoản 1 Điều này.*  *c) Cho thuê đất thu tiền thuê đất hằng năm đối với đất quy định tại điểm c khoản 1 Điều này.*  *3. Đối với đất dành cho đường sắt đã được giao, cho thuê trước ngày Luật này có hiệu lực thì Nhà nước xem xét cấp Giấy chứng nhận quyền sử dụng đất, quyền sở hữu tài sản gắn liền với đất theo hình thức quy định tại khoản 2 Điều này.*  *4. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có trách nhiệm bố trí quỹ đất, giao đất để lực lượng Công an nhân dân bảo đảm an ninh, trật tự đối với khu vực nhà ga đường sắt.* | Việc sửa đổi, bổ sung phù hợp với quy định của Luật Đất đai |
|  | Điều 15. Kết nối đường sắt  Điều 17. Đường sắt giao nhau với đường sắt hoặc với đường bộ  Điều 18. Đường sắt và đường bộ chạy song song | **6. Luật Đường bộ,**  **7. Bộ Luật Hàng hải**  **8. Luật giao thông đường thuỷ nội địa**  **9. Luật Trật tự an toàn giao thông đường bộ** | Việc quy định phù hợp với quy định của các luật chuyên ngành giao thông khá đảm bảo đồng bộ về hạ tầng, kết nối phương thức vận tải |
|  | Điều 29. Phòng, chống thiên tai đối với kết cấu hạ tầng đường sắt | **10. Luật Phòng, chống thiên tai** | Quy định này là cụ thể hoạt động phòng chống thiên tai trong hoạt động đường sắt |
| **Đầu tư xây dựng công trình đường sắt** | Điều 21. Đầu tư xây dựng công trình đường sắt  Điều 22. Đầu tư xây dựng công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung với kết cấu hạ tầng đường sắt  Điều 23. Khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt  Điều 24. Quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt  Điều 25. Quản lý, bảo trì công trình đường sắt dùng chung với đường bộ và công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối với công trình đường sắt  Điều 26. Kinh phí cho quản lý, bảo trì và bảo vệ tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt | **11. Luật Đầu tư công mới được quốc hội thông qua tại kỳ họp thứ 8 Quốc hội XV**  **12. Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Quy hoạch, Luật Đầu tư, Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư và Luật Đầu thầu mới được Quốc hội thông qua tại kỳ họp thứ 8 Quốc hội XV**  **13. Luật Quy hoạch đô thị và nông thôn (khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt)**  **14. Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật chứng khoán; Luật Kế toán; Luật Kiểm toán độc lập; Luật Ngân sách nhà nước; Luật Quản lý, sử dụng tài sản công; Luật Quản lý thuế; luật dự trữ quốc gia**  **15. Luật Viễn thông (công trình hạ tầng kỹ thuật dùng chung)** | Các quy định này đảm bảo việc triển khai được hiệu quả và cụ thể hoá riêng đối với lĩnh vực đường sắt |
|  | đ) Tổ chức, cá nhân tham gia đầu tư xây dựng công trình đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương thực hiện theo quy định của pháp luật về đầu tư theo phương thức đối tác công tư và pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công. | **16. Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư**  Liên quan đến hoạt động đường sắt, tại khoản 2 Điều 69 Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư quy định: “*2. Tỷ lệ vốn nhà nước tham gia dự án PPP theo quy định tại điểm a và điểm c khoản 1 Điều này 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.”* | Không có kiến nghị do các quy định của Luật Đường sắt năm 2017 và dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi) không có quy định mâu thuẫn, chồng chéo với Công an nhân dân năm 2018 và Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư. |
|  | 1. Sửa đổi, bổ sung Luật Xây dựng số 50/2014/QH13 đã được sửa đổi, bổ sung bởi các Luật số: 03/2016/QH14, 35/2018/QH14, 40/2019/QH14, 62/2020/QH14:  a) Bổ sung điểm c vào khoản 4 Điều 6 như sau:  “c) Đối với các dự án đường sắt, được phép áp dụng các chỉ dẫn kỹ thuật, tài liệu hướng dẫn của các tổ chức nước ngoài cho các giải pháp công nghệ mới khi chưa được ban hành thành các tiêu chuẩn.”.  b) Bổ sung điểm d vào khoản 1 Điều 78 như sau:  “d) Đối với các dự án đường sắt tốc độ cao, đường sắt đô thị thuộc thẩm quyền Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư cho phép trong bước lập Báo cáo nghiên cứu khả thi được thực hiện thiết kế kỹ thuật tổng thể (FEED) thay cho thiết kế cơ sở”. | **17. Luật Xây dựng** | Dự án Luật Đường sắt (sửa đổi) nghiên cứu sửa đổi, bổ sung quy định đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt và khai thác quỹ đất để tạo vốn phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt nhằm thể chế hóa Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 của Ban Chấp hành Trung ương, Kết luận số 49 và chủ trương phâp cấp, phân quyền của Đảng, Nhà nước như: được phép lập thiết kế kỹ thuật tổng thể (Front - End Engineering Design, sau đây gọi là thiết kế FEED) thay cho thiết kế cơ sở trong Báo cáo nghiên cứu khả thi để rút ngắn thời gian thực hiện dự án đối với dự án đường sắt dự án đường sắt tốc độ cao, đường sắt đô thị áp dụng công nghệ cao, công nghệ mới thuộc thẩm quyền Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư; đầu tư dự án đường sắt đô thị được áp dụng toàn bộ mẫu điều kiện hợp đồng của Hiệp hội Quốc tế các kỹ sư tư vấn (FIDIC) vào việc xác lập và thực hiện hợp đồng xây dựng đường sắt đô thị; quy định về khai thác quỹ đất để tạo vốn phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt và trách nhiệm của các chủ thể trong việc thực hiện. |
|  | Điểm d khoản 1 Điều 21  d) Đối với việc đầu tư xây dựng đường sắt vùng, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh các địa phương thống nhất trình Thủ tướng Chính phủ quyết định giao cho một địa phương chủ trì lập đề xuất chủ trương đầu tư, các địa phương thống nhất xác định tỉ lệ phân bổ kinh phí đầu tư, cơ quan chủ quản đầu, đơn vị quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt và đơn vị quản lý, bảo trì, vận hành, khai thác trình cấp có thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư quyết định; | **18. Luật Ngân sách nhà nước**  Liên quan đến hoạt động đường sắt, tại khoản 9 Điều 9 của Luật Ngân sách nhà nước có quy định:  *“9. Không được dùng ngân sách của cấp này để chi cho nhiệm vụ của cấp khác và không được dùng ngân sách của địa phương này để chi cho nhiệm vụ của địa phương khác, trừ các trường hợp sau:*  *a) Ngân sách cấp dưới hỗ trợ cho các đơn vị thuộc cấp trên quản lý đóng trên địa bàn trong trường hợp cần khẩn trương huy động lực lượng cấp trên khi xảy ra thiên tai, thảm hoạ, dịch bệnh và các trường hợp cấp thiết khác để bảo đảm ổn định tình hình kinh tế - xã hội, an ninh và trật tự, an toàn xã hội của địa phương;*  *b) Các đơn vị cấp trên quản lý đóng trên địa bàn khi thực hiện chức năng của mình, kết hợp thực hiện một số nhiệm vụ theo yêu cầu của cấp dưới;*  *c) Sử dụng dự phòng ngân sách địa phương để hỗ trợ các địa phương khác khắc phục hậu quả thiên tai, thảm hoạ nghiêm trọng.”* | Dự án Luật Đường sắt (sửa đổi) nghiên cứu nội dung quy định quyền, trách nhiệm của chính quyền địa phương cấp tỉnh trong đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt đối với đường sắt vùng và tuyến đường sắt kết nối với đường sắt quốc gia sau khi được Chính phủ chấp thuận |
| **Công nghiệp đường sắt** | Điều 30. Công nghiệp đường sắt  Điều 31. Yêu cầu về phát triển công nghiệp đường sắt  Điều 32. Đầu tư phát triển công nghiệp đường sắt  Điều 33. Nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển giao công nghệ và đào tạo nguồn nhân lực phát triển công nghiệp đường sắt | **19. Luật Công nghệ cao**  **20. Luật Chuyển giao công nghệ**  **21. Luật Khoa học, công nghệ**  **22. Luật Đấu thầu** | Công nghiệp đường sắt hiện chưa phát triển tương xứng với vai trò trong phát triển kinh tế. Thời gian tới khi đường sắt đo thị, đường sắt tốc độ cao được đầu tư nhiều cần có những chính sách riêng để cụ thể hoá các quy định của pháp luật để tạo thuận lợi, ưu đãi, cơ sở pháp lý phát triển công nghiệp đường sắt. |
| **Phương tiện giao thông đường sắt** | Điều 36. Đăng kiểm phương tiện giao thông đường sắt | **23. Luật Chất lượng sản phẩm hàng hoá**  Điều 19, 20, 21, 22 | Luật Đường sắt 2017 có quy định về cấp Giấy chứng nhận chất lượng phương tiện giao thông đường sắt. Dự thảo Luật đã bỏ quy định này để bảo đảm đồng bộ, thống nhất trong hệ thống pháp luật |
| **Nhóm nhân viên đường sắt** | **Điều 39. Giấy phép lái tàu**  1. Giấy phép lái tàu được cấp cho người lái tàu theo quy định của Luật này.  2. Người được cấp Giấy phép lái tàu chỉ được lái loại phương tiện giao thông đường sắt đã quy định trong Giấy phép lái tàu và còn hiệu lực.  3. Người được cấp Giấy phép lái tàu phải có các điều kiện sau đây:  **a) Đáp ứng yêu cầu về độ tuổi, thời gian làm tập sự lái tàu và đạt yêu cầu sát hạch theo quy định của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải;**  b) Có giấy chứng nhận đủ tiêu chuẩn sức khỏe theo quy định của Bộ trưởng Bộ Y tế;  c) Có bằng hoặc chứng chỉ đào tạo chuyên ngành điều khiển phương tiện giao thông đường sắt do cơ sở đào tạo cấp.  4. Việc sát hạch cấp Giấy phép lái tàu do Hội đồng sát hạch thực hiện, thành phần Hội đồng sát hạch có các sát hạch viên đã được bồi dưỡng chương trình nghiệp vụ và đáp ứng tiêu chuẩn theo quy định của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.  5. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định:  a) Điều kiện, tiêu chuẩn sát hạch viên; nội dung, chương trình bồi dưỡng nghiệp vụ sát hạch viên;  b) Cấp, cấp lại, thu hồi Giấy phép lái tàu.  6. Thẩm quyền cấp Giấy phép lái tàu:  a) Bộ Giao thông vận tải tổ chức cấp, cấp lại, thu hồi Giấy phép lái tàu trên đường sắt quốc gia, đường sắt vùng;  b) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức cấp, cấp lại, thu hồi Giấy phép lái tàu trên đường sắt chuyên dùng, đường sắt địa phương, trừ đường sắt vùng. | **24. Bộ Luật Lao động năm 2019**  Khoản 2 Điều 169 Bộ luật Lao động 2019 quy định: *“tuổi nghỉ hưu đối với nam là 62 tuổi bắt đầu từ năm 2028 và đối với nữ là 60 tuổi bắt đầu từ năm 2025”;* Khoản 3 Điều 169 quy định: *“Người lao động bị suy giảm khả năng lao động; làm nghề, công việc đặc biệt nặng nhọc, độc hại, nguy hiểm; làm nghề, công việc nặng nhọc, độc hại, nguy hiểm; làm việc ở vùng có điều kiện kinh tế - xã hội đặc biệt khó khăn có thể nghỉ hưu ở tuổi thấp hơn nhưng không quá 05 tuổi so với quy định tại khoản 2 Điều này tại thời điểm nghỉ hưu, trừ trường hợp pháp luật có quy định khác”.* | Luật Đường sắt 2017 quy định về tuổi lái tàu thấp hơn tuổi nghỉ hưu của Bộ luật Lao động là ko phù hợp với quyền của người lao động. Dự thảo không quy định độ tuổi cụ thể độ tuổi cấp giấy phép lái tàu mà giao Bộ trưởng Bộ GTVT quy định nhằm phù hợp với Bộ Luật lao động hiện hành và tháo gỡ khó khăn, vướng mắc cho các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt. |
| **Nhóm kinh doanh đường sắt** | **Điều 62.****Trách nhiệm bảo hiểm trong kinh doanh vận tải hành khách**  **Điều 64. Quyền, nghĩa vụ của hành khách**  **Điều 65. Quyền, nghĩa vụ của người thuê vận tải**  1. Quyền của người thuê vận tải:  a) Thay đổi hợp đồng vận tải hàng hóa kể cả khi hàng hóa đã giao cho doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt hoặc hàng hóa đã xếp lên toa xe và chịu chi phí phát sinh do thay đổi hợp đồng vận tải;  b) Chỉ định lại người nhận hàng khi hàng hóa đó chưa được giao cho người có quyền nhận hàng trước đó; được thay đổi địa điểm giao hàng hoặc yêu cầu vận chuyển hàng hóa trở lại nơi gửi hàng và phải chịu mọi chi phí phát sinh do thay đổi người nhận hàng và địa điểm giao hàng;  c) Được bồi thường thiệt hại khi hàng hóa bị mất mát, giảm khối lượng, hư hỏng hoặc giảm chất lượng, quá thời hạn vận chuyển do lỗi của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt gây ra theo quy định của pháp luật;  d) Các quyền khác theo quy định của pháp luật.  2. Nghĩa vụ của người thuê vận tải:  a) Kê khai hàng hóa trung thực và chịu trách nhiệm về việc kê khai đó;  b) Trả tiền vận tải đúng thời hạn, hình thức thanh toán đã thỏa thuận trong hợp đồng;  c) Thực hiện việc đóng gói hàng hóa và các điều kiện vận chuyển hàng hóa theo hướng dẫn của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt;  d) Giao hàng hóa cho doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt đúng thời hạn, địa điểm;  đ) Cung cấp giấy tờ, tài liệu và thông tin cần thiết khác về hàng hóa;  e) Bồi thường thiệt hại do việc kê khai không trung thực về hàng hóa gây thiệt hại cho doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt hoặc thiệt hại khác do lỗi của mình gây ra theo quy định của pháp luật;  g) Các nghĩa vụ khác theo quy định của pháp luật. | **25. Bộ luật Dân sự năm 2015**  Liên quan đến hoạt động đường sắt, tại Bộ luật Dân sự năm 2015 có các Điều sau:  - Điều 522. Hợp đồng vận chuyển hành khách.  - Điều 523. Hình thức hợp đồng vận chuyển hành khách.  - Điều 530. Hợp đồng vận chuyển tài sản.  - Điều 531. Hình thức hợp đồng vận chuyển tài sản.  **26. Luật Doanh nghiêp**  Điều 54. Quyền, nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt  Điều 63. Quyền, nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt  **27. Luật Bảo hiểm xã hội 2024** | Luật Đường sắt 2017 có 02 Điều quy định riêng đối với hợp đồng vận tải hành khách, hành lý (Điều 54) và hợp đồng vận chuyển hàng hoá (Điều 55). Tuy nhiên, Dự thảo đã không quy định riêng về các hợp đồng vận tải, đồng thời quy định quyền, trách nhiệm của chủ thể trên cơ sở đảm bảo phù hợp với Bộ luật Dân sự năm 2015. |
|  | 6. Bổ sung, bãi bỏ một số điểm, khoản trong Luật Đầu tư số 61/2020/QH14 đã được sửa đổi, bổ sung bởi Luật số: 08/2022/QH15, 09/2022/QH15, 20/2023/QH15, 26/2023/QH15, 28/2023/QH15, 31/2024/QH15, 33/2024/QH15 như sau:  a) Bổ sung điểm p vào khoản 1 Điều 16:  "p. Kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt phục vụ cho hoạt động vận tải đường sắt, kinh doanh vận tải đường sắt, công nghiệp đường sắt và đào tạo nguồn nhân lực đường sắt".  b) Bãi bỏ “Kinh doanh đường sắt đô thị” tại mục 97 của Phụ lục IV. Danh mục ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện. | **28. Luật Đầu tư**  Điều 16 Ngành, nghề ưu đãi đầu tư và địa bàn ưu đãi đầu tư  Phụ lục IV: danh mục ngành nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện, đối với lĩnh vực đường sắt có: kinh doanh vận tải đường sắt, kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, kinh doanh đường sắt đô thị. | Bổ sung khoản này do tại Điều 55 của dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi) đã bãi bỏ “kinh doanh đường sắt đô thị” là ngành, nghề kinh doanh có điều kiện và xử lý quy định tại khoản 1 Điều 6 dự thảo Luật |
| **Nhóm đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường sắt** | Mục 2 Chương V Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt gồm các Điều trong dự thảo Luật:  Điều 43. Hoạt động bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt  Điều 44. Biểu đồ chạy tàu và điều hành giao thông vận tải đường sắt  Điều 45. Công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ  Điều 46. Đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống đường sắt  Điều 47. Trách nhiệm của tổ chức, cá nhân khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt  Điều 48. Xử lý khi phát hiện sự cố, vi phạm trên đường sắt  Điều 49. Trách nhiệm bảo vệ trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của doanh nghiệp kinh doanh đường sắt  Điều 50. Trách nhiệm bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của lực lượng Công an  Điều 51. Trách nhiệm bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của Ủy ban nhân dân các cấp | **29. Bộ luật Hình sự năm 2015**  Liên quan đến hoạt động đường sắt, tại Bộ luật Hình sự năm 2015 có các Điều sau:  - Điều 267. Tội vi phạm quy định về điều khiển phương tiện giao thông đường sắt.  - Điều 268. Tội cản trở giao thông đường sắt.  - Điều 269. Tội đưa vào sử dụng các phương tiện, thiết bị giao thông đường sắt không bảo đảm an toàn.  - Điều 270. Tội điều động người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường sắt.  - Điều 271. Tội giao cho người không đủ điều kiện điều khiển các phương tiện giao thông đường sắt. | Các quy định về đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường sắt tại Luật Đường sắt 2017 và dự thảo Luật hiện đang phù hợp với Bộ luật Hình sự năm 2015. |
|  | **Điều 49. Trách nhiệm bảo vệ trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của doanh nghiệp kinh doanh đường sắt**  1. Doanh nghiệp kinh doanh đường sắt có trách nhiệm tổ chức bảo vệ trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt; chủ trì, phối hợp với các cơ quan, tổ chức thực hiện các hoạt động bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt theo quy định tại khoản 1 Điều 43 Luật này.  2. Lực lượng bảo vệ trên tàu:  a) Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt trên đường sắt quốc gia có trách nhiệm bố trí lực lượng bảo vệ trên tàu;  b) Việc trang bị, quản lý và sử dụng công cụ hỗ trợ của lực lượng bảo vệ trên tàu thực hiện theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng vũ khí, vật liệu nổ và công cụ hỗ trợ;  3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về tổ chức, trang phục, phù hiệu của lực lượng bảo vệ trên tàu.  4. Bộ trưởng Bộ Công an quy định về nhiệm vụ, quyền hạn của lực lượng bảo vệ trên tàu và tổ chức huấn luyện nghiệp vụ bảo vệ trên tàu. | **30. Luật Quản lý, sử dụng vũ khí, vật liệu nổ và công cụ hỗ trợ năm 2017**  Liên quan đến hoạt động đường sắt, tại Luật Quản lý, sử dụng vũ khí, vật liệu nổ và công cụ hỗ trợ năm 2017 có Điều 55 quy định đối tượng được trang bị công cụ hỗ trợ | Quy định như vậy phù hợp với pháp luật hiện hành về quản lý sử dụng vũ khí, vật liệu nổ và công cụ hỗ trợ |
|  | Dự thảo không có quy định trực tiếp liên quan đến nội dung này | **31. Luật An ninh quốc gia năm 2004**  Liên quan đến hoạt động đường sắt, tại Luật An ninh quốc gia năm 2004 có Điều 21 quy định về áp dụng một số biện pháp cần thiết khi có nguy cơ đe doạ an ninh quốc gia nhưng chưa đến mức ban bố tình trạng khẩn cấp:  *“1. Khi có nguy cơ đe doạ an ninh quốc gia nhưng chưa đến mức ban bố tình trạng khẩn cấp, Thủ tướng Chính phủ được quyết định áp dụng một số biện pháp sau đây:*  *…*  *c) Thực hiện kiểm soát đặc biệt tại các cửa khẩu, các chuyến vận chuyển bằng đường hàng không, đường biển, đường thuỷ nội địa, đường sắt và đường bộ*;*”* | Không có kiến nghị do các quy định của Luật Đường sắt năm 2017 và dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi) không có quy định mâu thuẫn, chồng chéo với Luật An ninh quốc gia năm 2004. |
|  | Dự thảo không có quy định trực tiếp liên quan đến nội dung này | **32. Luật Cảnh vệ năm 2017**  Liên quan đến hoạt động đường sắt, tại Luật Cảnh vệ năm 2017 có Điều 11 quy định biện pháp, chế độ cảnh vệ đối với người giữ chức vụ, chức danh cấp cao của Đảng Cộng sản Việt Nam, Nhà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam, Ủy ban Trung ương Mặt trận Tổ quốc Việt Nam:  *“1. Đối với Tổng Bí thư Ban Chấp hành Trung ương Đảng Cộng sản Việt Nam, Chủ tịch nước, Chủ tịch Quốc hội, Thủ tướng Chính phủ, được áp dụng biện pháp, chế độ cảnh vệ sau đây:*  *…*  *d) Khi đi công tác bằng ô tô được bố trí xe cảnh sát dẫn đường; đi bằng tàu hỏa được bố trí toa riêng, đi bằng tàu bay được sử dụng chuyên khoang hoặc chuyên cơ; đi bằng tàu thủy được sử dụng tàu, thuyền riêng có phương tiện dẫn đường, hộ tống bảo vệ và được bố trí lực lượng đi trước nắm tình hình, khảo sát để xây dựng, triển khai phương án bảo vệ”.* | Không có kiến nghị do các quy định của Luật Đường sắt năm 2017 và dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi) không có quy định mâu thuẫn, chồng chéo với Luật Cảnh vệ năm 2017. |
| **Phí, giá, thuế trong lĩnh vực đường sắt** | **Điều 61.****Giá vận tải đường sắt**  **Khoản 5 Điều 72. Sửa đổi, bổ sung, bãi bỏ một số khoản, điều, phụ lục của các luật liên quan**  5. Sửa đổi, bổ sung Phụ lục số 02 kèm theo Luật Giá số 16/2023/QH15 ngày 19 tháng 6 năm 2023 như sau:  a) Sửa đổi, bổ sung Mục 3 Phụ lục số 02 như sau:  “3. Dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt trên kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư, quản lý  3.1. Tên hàng hóa, dịch vụ: Dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt trên kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư, quản lý; thẩm quyền, hình thức định giá: Bộ Giao thông vận tải định giá tối đa;  3.2. Tên hàng hóa, dịch vụ: Dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt trên kết cấu hạ tầng đường sắt địa phương do mình đầu tư; thẩm quyền, hình thức định giá: Ủy ban nhân dân cấp tỉnh định giá tối đa”.  b) Sửa đổi, bổ sung mục 43 của Phụ lục số 02 như sau:  “43. Tên hàng hoá, dịch vụ: Sản phẩm, dịch vụ sự nghiệp công đối với công trình đường sắt quốc gia sử dụng vốn Nhà nước thuộc phạm vi, thẩm quyền quản lý, đặt hàng của Bộ Giao thông vận tải; thẩm quyền, hình thức định giá: Bộ Giao thông vận tải định giá cụ thể”. | **33. Luật Giá năm 2023**  Liên quan đến hoạt động đường sắt, tại Luật Giá năm 2023 có các Điều sau:  - Điều 73. Sửa đổi, bổ sung, thay thế, bãi bỏ một số khoản, điều của các luật có liên quan  *“3. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Đường sắt số**[06/2017/QH14](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Giao-thong-Van-tai/Luat-Duong-sat-2017-307545.aspx" \t "_blank)**đã được sửa đổi, bổ sung một số điều theo Luật số**[35/2018/QH14](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/Xay-dung-Do-thi/Luat-sua-doi-cac-Luat-co-lien-quan-den-quy-hoach-2018-390511.aspx" \t "_blank)**như sau:*  *a) Sửa đổi, bổ sung**khoản 1 Điều 56 như sau:*  *“1. Giá vận tải hành khách, hành lý, hàng hoá trên đường sắt quốc gia do doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt quyết định; giá vận tải hành khách, hành lý trên đường sắt đô thị do Ủy ban nhân dân cấp tỉnh định giá theo quy định của pháp luật về giá; giá vận tải trên đường sắt chuyên dùng do doanh nghiệp kinh doanh đường sắt chuyên dùng quyết định.”;*  *b) Sửa đổi, bổ sung**điểm a khoản 2 Điều 67 như sau:*  *“a) Bộ Giao thông vận tải định giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt trên kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư theo quy định của pháp luật về giá;”.*  - Phụ lục số 02**:** Danh mục hàng hóa, dịch vụ do Nhà nước định giá có: dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt trên kết cấu hạ tầng đường sắt do nhà nước đầu tư: (i) Bộ GTVT định giá tối đa; dịch vụ vận tải hành khách, hành lý trên đường sắt đô thị (ii) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh định giá cụ thể. | Sửa đổi, bổ sung vì:  Hiện nay, việc quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia có tính chất đặc thù do: yêu cầu về năng lực của đơn vị thực hiện liên quan đến tính chất kỹ thuật, tính hệ thống, điều kiện an toàn và phải thực hiện thường xuyên, liên tục. Do đó, công tác này đang được quy định là dịch vụ sự nghiệp công và thực hiện theo phương thức đặt hàng[[1]](#footnote-1).  Theo quy định tại mục 17, Phụ lục số 02 Luật Giá 2023, sản phẩm, dịch vụ công (dịch vụ sự nghiệp công và sản phẩm, dịch vụ công ích) trong danh mục được cấp có thẩm quyền ban hành, sử dụng ngân sách nhà nước và thuộc thẩm quyền đặt hàng của cơ quan, tổ chức ở trung ương do Bộ Tài chính định giá tối đa và các cơ quan, tổ chức ở trung ương định giá cụ thể. Việc định giá thành 02 bước theo quy định này đang gặp vướng mắc, khó khăn như sau:  Thứ nhất: Việc xác định chi phí quản lý, bảo trì KCHT đường sắt quốc gia được xây dựng sau khi có dự toán chi ngân sách nhà nước hàng năm. Hiện nay, việc phân bổ dự toán ngân sách được Quốc hội thông qua vào thời điểm cuối tháng 10 của năm trước và hợp đồng đặt hàng bảo trì phải được bắt đầu từ ngày 01/01 của năm tiếp theo. Do đó, việc định giá (phê duyệt giá) phải thực hiện 02 bước thông qua Bộ Tài chính và Bộ quản lý chuyên ngành sẽ không bảo đảm cho công tác quản lý, bảo trì được thực hiện thường xuyên, liên tục để đáp ứng khai thác chạy tàu thông suốt, an toàn.  Thứ hai: Hiện nay công tác bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt được lập phương án giá theo kinh phí dự toán ngân sách được giao hàng năm và là giá cụ thể. Qua các năm thực hiện và có báo cáo về nguồn kinh phí SNKT dành cho công tác bảo trì KCHTĐS quốc gia bình quân 5 năm 2019, 2020, 2021, 2022, 2023 đáp ứng khoảng 40,45% theo định mức tính đủ, chỉ đủ tập trung bảo trì ở mức tối thiểu để khai thác, duy trì trạng thái KCHT đường sắt. Vì vậy khi lập phương án giá theo Dự toán ngân sách giao đã ở mức tối thiểu và được lập theo mức giá cụ thể và không có căn cứ để xác định giá tối đa.  Thứ ba: Thông tư số 45/2024/TT-BTC ngày 01/7/2024 ban hành phương pháp định giá chung đối với hàng hóa, dịch vụ do Nhà nước định giá nhưng chưa thể xác định được phương pháp xác định giá tối đa của sản phẩm, dịch vụ công quản lý, bảo trì KCHT đường sắt quốc gia, cụ thể:  - Thông tư này chỉ đưa ra phương pháp xác định chung mà chưa có các định mức chi phí (như chi phí chung, thu nhập chịu thuế tính trước, quản lý, giám sát) cụ thể cho từng chuyên ngành, để có đẩy đủ công cụ cho việc lập, thẩm định giá các Bộ chuyên ngành cần ban hành quy định về định mức chi phí.  - Thông tư này chỉ hướng dẫn chung và không hướng dẫn chi tiết để xác định giá tối đa thì các chi phí xác định khác chi phí cụ thể ở điểm nào.  Như vậy, trình tự định giá đối với dịch vụ sự nghiệp công quản lý, bảo trì KCHT đường sắt quốc gia theo 02 bước, sau khi được Bộ quản lý chuyên ngành định giá rồi trình mức giá cụ thể để Bộ Tài chính định giá tối đa là không phù hợp với điều kiện thực tiễn và cần được điều chỉnh thành 01 bước do Bộ quản lý chuyên ngành định mức giá cụ thể để bảo đảm cho công tác quản lý, bảo trì được thực hiện thường xuyên, liên tục, đáp ứng khai thác chạy tàu thông suốt, an toàn. |
|  | Bổ sung khoản 17 vào Điều 4 Luật Thuế thu nhập cá nhân số 04/2007/QH12 ngày 01 tháng 01 năm 2009:  “17. Thu nhập từ việc thực hiện nhiệm vụ khoa học và công nghệ phục vụ phát triển công nghiệp đường sắt”. | Điều 4 Luật Thuế thu nhập cá nhân số 04/2007/QH12 ngày 01 tháng 01 năm 2009: | Điểm c khảon 3 Điều 33 đã thể chế hóa chủ trương của Đảng tại Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 của Ban Chấp hành Trung ương: *“Ban hành cơ chế, chính sách về phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao cho các ngành công nghiệp nền tảng, công nghiệp ưu tiên, công nghiệp mũi nhọn thông qua tăng cường đặt hàng đào tạo và thực hiện hỗ trợ tài chính của Nhà nước đối với cơ sở đào tạo và người học...”* và tại Kết luận 49 của Bộ Chính trị: *“Ban hành và triển khai thực hiện chính sách ưu tiên phát triển công nghiệp đường sắt và công tác đào tạo, phát triển nguồn nhân lực đường sắt. Đẩy mạnh nghiên cứu ứng dụng tiến bộ khoa học - công nghệ; tăng cường, đa dạng hoá liên kết, hợp tác quốc tế chuyển giao công nghệ trong lĩnh vực giao thông vận tải đường sắt, đặc biệt là công nghệ đường sắt đô thị và đường sắt tốc độ cao”*. Do vậy cần bổ sung quy định này. |
|  |  | **34. Luật Công an nhân dân năm 2018 và Luật sửa đổi, bổ sung năm 2023**  Liên quan đến hoạt động đường sắt, tại Luật Công an nhân dân năm 2018 và Luật sửa đổi, bổ sung năm 2023 có khoản 10, khoản 16 Điều 16:  *“10. Thực hiện quản lý về cư trú, cơ sở dữ liệu quốc gia về dân cư và cơ sở dữ liệu căn cước công dân, con dấu,* ***trật tự, an toàn giao thông****, trật tự công cộng, vũ khí, vật liệu nổ, tiền chất thuốc nổ, công cụ hỗ trợ, phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ theo quy định của pháp luật; cấp, quản lý thẻ Căn cước công dân và giấy tờ tùy thân khác; đăng ký, cấp, quản lý biển số phương tiện giao thông cơ giới đường bộ; thực hiện công tác phòng cháy, chữa cháy, cứu nạn, cứu hộ và thực hiện quản lý về an ninh, trật tự đối với các ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện theo quy định của pháp luật.”*  *“16. Quyết định hoặc kiến nghị đình chỉ, đình chỉ có thời hạn hoạt động của cơ quan, tổ chức, cá nhân có hành vi gây nguy hại hoặc đe dọa gây nguy hại đến an ninh quốc gia, trật tự, an toàn xã hội; yêu cầu cơ quan, tổ chức, cá nhân cung cấp thông tin, tài liệu, đồ vật khi có căn cứ xác định liên quan đến hoạt động xâm phạm an ninh quốc gia, trật tự, an toàn xã hội theo quy định của pháp luật. Huy động, trưng dụng theo quy định của pháp luật phương tiện thông tin,* ***phương tiện giao thông****, phương tiện khác và người đang sử dụng, điều khiển phương tiện đó trong trường hợp cấp bách để bảo vệ an ninh quốc gia, bảo đảm trật tự, an toàn xã hội hoặc để ngăn chặn hậu quả thiệt hại cho xã hội đang xảy ra hoặc có nguy cơ xảy ra.”* | Không có kiến nghị do các quy định của Luật Đường sắt năm 2017 và dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi) không có quy định mâu thuẫn, chồng chéo với Công an nhân dân năm 2018 và Luật sửa đổi, bổ sung năm 2023 |
|  | 2. Bổ sung điểm e khoản 2 Điều 13 Luật Thuế Thu nhập doanh nghiệp số 14/2008/QH12 ngày 03 tháng 6 năm 2008, được sửa đổi, bổ sung tại Luật số 32/2013/QH13 ngày 19 tháng 6 năm 2013 của Quốc hội sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Thuế thu nhập doanh nghiệp:  “e) Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, doanh nghiệp công nghiệp đường sắt được áp dụng thuế suất thuế thu nhập doanh nghiệp 10%”. | **35. Luật Thế thu nhập doanh nghiệp** | Nhằm hỗ trợ, khuyến khích doanh nghiệp trong việc đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng, Điều 13 Luật Thuế thu nhập doanh nghiệp 2008 (được sửa đổi, bổ sung tại Khoản 7 Điều 1 Luật sửa đổi, bổ sung Luật Thuế thu nhập doanh nghiệp 2013) đã quy định: Áp dụng thuế suất thuế thu nhập doanh nghiệp là 10% trong thời gian mười lăm năm đối với thu nhập của doanh nghiệp từ thực hiện dự án đầu tư mới, trong đó có đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng đặc biệt quan trọng của Nhà nước theo quy định của pháp luật.  Điểm c khoản 2 Điều 6 Luật Đường sắt 2017 đã quy định "c) Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, kinh doanh đường sắt đô thị, công nghiệp đường sắt được hưởng ưu đãi về thuế suất thuế thu nhập doanh nghiệp theo quy định của pháp luật về thuế thu nhập doanh nghiệp;”, tuy nhiên Luật Thuế thu nhập doanh nghiệp chưa có quy định mức thuế suất thuế thu nhập doanh nghiệp ưu đãi cho đối tượng này. Do đó, lĩnh vực đường sắt hiện nay đang gặp nhiều khó khăn, cần được sự hỗ trợ của Nhà nước... Đề xuất áp dụng thuế suất thuế thu nhập doanh nghiệp 10% (mức thấp nhất) theo Luật Thuế thu nhập doanh nghiệp. |
|  | 3. Bổ sung khoản 23a vào Điều 16 Luật Thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu số 107/2016/QH13 ngày 06 tháng 4 năm 2016 như sau:  “23a. Hàng hóa nhập khẩu để phục vụ hoạt động đường sắt, bao gồm: máy móc, thiết bị, phụ tùng thay thế, phương tiện giao thông đường sắt, nguyên liệu, vật tư dùng để chế tạo máy móc, thiết bị hoặc để chế tạo linh kiện, chi tiết, bộ phận rời, phụ tùng của máy móc, thiết bị cần thiết cho hoạt động đường sắt và vật tư cần thiết cho xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt mà trong nước chưa sản xuất được”. | **36. Luật Thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu** | Chính sách về ưu đãi phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt đã được quy định tại Luật Đường sắt 2017 nhưng chưa được quy định đồng bộ tại các Luật khác như: Luật Đất đai, các Luật về thuế... dẫn đến không thu hút được các tổ chức, cá nhân ngoài nhà nước tham gia đầu tư vào kết cấu hạ tầng đường sắt, vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt chủ yếu vẫn do Nhà nước đầu tư. |
|  | 4. Sửa đổi, bổ sung tiết 3 điểm V Mục A Phụ lục số 01 Luật phí và lệ phí số 97/2015/QH13 ngày 25 tháng 11 năm 2015 như sau:  “3. Phí thuộc lĩnh vực đường sắt:  3.1. Tên phí: Phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư; cơ quan quy định: Bộ Tài chính;  3.2. Tên phí: Phí sát hạch lái tàu; cơ quan ban hành: Bộ Tài chính”. | **37. Luật phí và lệ phí** |  |
| **Quản lý nhà nước trong lĩnh vực đường sắt** | Điều 69. Nội dung quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt  Điều 70. Trách nhiệm quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt  Điều 71. Tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về đường sắt | **38. Luật Tổ chức Chính phủ**  **39. Luật Tổ chức chính quyền địa phương**  **40. Luật hoạt động giám sát của Quốc hội và Hội đồng nhân dân** | Việc rà soát quy định đảm bảo cụ thể hoá trách nhiệm của các chủ thể trong hoạt động quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt, triển khia, cụ thể hoá nhiệm vụ phân cấp, phân quyền trong hoạt động quản lý nhà nước. |

1. Quy định tại Nghị định số 32/2019/NĐ-CP ngày 10/4/2019 của Chính phủ [↑](#footnote-ref-1)