|  |  |
| --- | --- |
| **BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI** | **CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**  **Độc lập – Tự do – Hạnh phúc** |
|  | *Hà Nội, ngày tháng năm 2025* |

**BẢN TỔNG HỢP GIẢI TRÌNH, TIẾP THU Ý KIẾN GÓP Ý CỦA CÁC CƠ QUAN, TỔ CHỨC, CÁ NHÂN**

**VỀ DỰ THẢO LUẬT ĐƯỜNG SẮT (SỬA ĐỔI)**

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

**1. Căn cứ xây dựng Bản tổng hợp, giải trình, tiếp thu ý kiến góp ý của cơ quan, tổ chức, cá nhân:**

- Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật (được sửa đổi, bổ sung năm 2020) và các văn bản hướng dẫn thi hành;

- Nghị quyết số 129/2024/QH15 ngày 08/6/2024 của Quốc hội về Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2025, điều chỉnh Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2024;

- Quyết định số 568/QĐ-TTg ngày 26/6/2024 của Thủ tướng Chính phủ phân công cơ quan chủ trì soạn thảo, thời hạn trình các dự án luật, pháp lệnh được điều chỉnh trong Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2024 và các dự án luật thuộc Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2025;

- Văn bản số 8888/BGTVT-PC ngày 19/8/2024 của Bộ Giao thông vận tải về việc tham gia ý kiến đối với dự án Luật Đường sắt (sửa đổi);

- Văn bản số 8890/BGTVT-PC ngày 19/8/2024 của Bộ Giao thông vận tải về việc tham gia ý kiến đối với dự án Luật Đường sắt (sửa đổi);

**2. Cơ quan, tổ chức, cá nhân lấy ý kiến:**

***a) Bộ GTVT đã gửi 123 cơ quan, tổ chức, cá nhân đã gửi xin ý kiến, bao gồm:***

- Các Bộ, cơ quan ngang Bộ;

- UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương;

- Ủy ban Trung ương Mặt trận Tổ quốc Việt Nam;

- Ủy ban Quản lý vốn nhà nước tại doanh nghiệp;

- Liên đoàn Thương mại và Công nghiệp Việt Nam;

- Hội Luật gia Việt Nam;

- Hội Kinh tế và Vận tải đường sắt Việt Nam;

- Hội Khoa học Kỹ thuật Cầu đường Việt Nam.

- Tổng công ty Đường sắt Việt Nam;

- Tập đoàn Hóa chất Việt Nam;

- Tập đoàn Công nghiệp Than - Khoáng sản Việt Nam;

- Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội;

- Công ty TNHH MTV Đường sắt đô thị số 1 TP. HCM;

- Công ty cổ phần Vận tải đường sắt Hà Nội;

- Công ty cổ phần Vận tải đường sắt Sài Gòn;

- Ban Quản lý đường sắt đô thị: Hà Nội, TP.HCM.

***b) Bộ GTVT đã nhận được 75 ý kiến của cơ quan, tổ chức. Trong đó:***

- Có 15 các bộ, ngành có ý kiến gồm:

+ 01 ý kiến thống nhất: Ngân hàng Nhà nước Việt Nam.

+ 14 ý kiến góp ý cụ thể: Bộ Công thương, Bộ Giáo dục và Đào tạo, Bộ Ngoại giao, Bộ Nội vụ, Bộ Nông nghiệp và phát triển nông thôn, Bộ Quốc Phòng, Bộ Thông tin và truyền thông, Bộ Văn hoá, thể thao và Du lịch, Bộ Y tế, Bộ Tư pháp, Bộ Công an, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Xây dựng, Bộ Tài chính.

- Có 53 Uỷ ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương có ý kiến góp ý gồm:

+ 28 ý kiến thống nhất: Bắc Giang, Bến Tre, Bình Phước, Bình Thuận, Cà Mau, Cần Thơ, Đắk Lắk, Đồng Nai, Đồng Tháp, Gia Lai, Hà Nam, Hậu Giang, Hoà Bình, Lai Châu, Long An, Nam Định, Nghệ An, Ninh Bình, Phú Yên, Quảng Bình, Sơn La, Tây Ninh, Thái Bình, Thái Nguyên, Tiền Giang, Vĩnh Long, Kiên Giang, Bà Rịa – Vũng Tàu.

+ 25 ý kiến góp ý cụ thể: Bắc Kạn, Bắc Ninh, Bình Định, Cao Bằng, Điện Biên, Hà Tĩnh, Hưng Yên, Lạng Sơn, Lào Cai, Ninh Thuận, Phú Thọ, Quảng Nam, Quảng Ngãi, Quảng Ninh, Quảng Trị, Sóc Trăng, Thanh Hoá, Trà Vinh, Vĩnh Phúc, Yên Bái, Hải Phòng, Bình Dương, Đà Nẵng, Hà Nội, An Giang.

- Ngoài ra 07 cơ quan, tổ chức góp ý:

+ 02 ý kiến thống nhất: Uỷ ban Quản lý vốn nhà nước tại doanh nghiệp, Ban Quản lý đường sắt đô thị TP HCM.

+ 05 ý kiến góp ý cụ thể: Uỷ ban Trung ương MTTQ Việt Nam, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam, Tập đoàn Than và Khoáng sản Việt Nam, Công ty TNHH MTV Đường sắt đô thị số 1 Tp. HCM, Công ty Cổ phần vận tải đường sắt Sài Gòn.

Trên cơ sở ý kiến của các cơ quan, tổ chức, cá nhân, Bộ Giao thông vận tải đã tổng hợp đầy đủ các ý kiến góp ý và giải trình, tiếp thu ý kiến góp ý như sau:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **NHÓM VẤN ĐỀ HOẶC ĐIỀU, KHOẢN** | **CHỦ THỂ GÓP Ý** | **NỘI DUNG GÓP Ý** | **NỘI DUNG TIẾP THU, GIẢI TRÌNH** |
| **I. ĐỐI VỚI DỰ THẢO TỜ TRÌNH** |  |  |  |
|  | Bộ Công thương | Đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo rà soát, thực hiện theo mẫu số 03 Phụ lục số 03 Phụ lục III ban hành kèm theo Nghị định số 59/2024/NĐ-CP ngày 25/5/2024 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 về biện pháp thi hành Luật Ban hành văn bản QPPL đã được sửa đổi, bổ sung một số điều theo Nghị định số 154/2020/NĐ-CP ngày 31/12/2020 của Chính phủ.  Đồng thời, đề nghị rà soát, nghiên cứu bổ sung nguồn lực, điều kiện bảo đảm cho việc thi hành văn bản tại dự thảo Tờ trình. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và đã rà soát, thực hiện theo mẫu số 03 Phụ lục III ban hành kèm theo Nghị định số 59/2024/NĐ-CP ngày 25/5/2024 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 về biện pháp thi hành Luật Ban hành văn bản QPPL đã được sửa đổi, bổ sung một số điều theo Nghị định số 154/2020/NĐ-CP ngày 31/12/2020 của Chính phủ. Đồng thời, đã bổ sung nguồn lực, điều kiện bảo đảm cho việc thi hành văn bản tại dự thảo Tờ trình. |
|  | Bộ Ngoại giao | Do dự thảo Tờ trình dự án Luật này chưa đầy đủ các nội dung theo khoản 9 Điều 1 Luật Ban hành văn bản QPPL sửa đổi năm 2020 (sửa đổi, bổ sung khoản 2 Điều 55 Luật Ban hành văn bản QPPL năm 2015), đề nghị Quý Bộ lưu ý bổ sung đầy đủ các nội dung theo yêu cầu của Luật này. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và đã bổ sung các nội dung theo quy định tại khoản 2 Điều 55 Luật Ban hành văn bản QPPL (được sửa đổi, bổ sung năm 2020), mẫu số 03 Phụ lục III ban hành kèm theo Nghị định số 59/2024/NĐ-CP ngày 25/5/2024 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 34/2016/NĐ-CP ngày 14/5/2016. |
|  | Bộ Nội vụ | Tại Tờ trình Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải chưa nêu rõ dự kiến về nguồn nhân lực để triển khai thực hiện các chính sách. Do vậy, Bộ Nội vụ không đủ cơ sở để đánh giá và tham gia ý kiến đối với đề xuất này (đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo giải trình rõ tại Tờ trình Chính phủ trước khi trình Chính phủ). Theo đó, cần đánh giá nguồn nhân lực tại các đơn vị thuộc, trực thuộc Bộ Giao thông vận tải (đánh giá rõ về tổ chức, bộ máy và số lượng người làm việc có hưởng lương từ ngân sách Nhà nước) có đủ điều kiện để triển khai thi hành Luật; đảm bảo không làm tăng tổ chức bộ máy và biên chế hưởng lương từ ngân sách nhà nước theo đúng yêu cầu tại các Nghị quyết của Hội nghị Trung ương 6 khóa XII (Nghị quyết số 18-NQ/TW và Nghị quyết số 19-NQ/TW) và Nghị quyết số 56/2017/QH14 ngày 24/11/2017 của Quốc hội về việc tiếp tục cải cách tổ chức bộ máy hành chính nhà nước tinh gọn, hoạt động hiệu lực, hiệu quả. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và làm rõ như sau:  - Tại Hồ sơ đề nghị xây dựng Luật, nội dung này đã được Bộ Giao thông vận tải nghiên cứu, đánh giá cụ thể (tại dự thảo Tờ trình)  - Đồng thời, tiếp thu ý kiến của Bộ Nội vụ, Bộ Giao thông vận tải đã bổ sung dự kiến về nguồn nhân lực để triển khai thực hiện các chính sách theo mẫu số 03 Phụ lục III ban hành kèm theo Nghị định số 59/2024/NĐ-CP ngày 25/5/2024 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 34/2016/NĐ-CP ngày 14/5/2016. |
|  | Bộ Kế hoạch và Đầu tư | Về cơ bản, dự thảo Tờ trình do Bộ GTVT xây dựng đã bao quát các nội dung cần thiết trình Chính phủ xem xét thông qua trước khi báo cáo Quốc hội về dự thảo Luật. Để hoàn thiện hơn nữa dự thảo Tờ trình, đề nghị:  1. Bộ GTVT rà soát, chỉnh sửa theo mẫu số 03 Nghị định số 59/2024/NĐ-CP ngày 25/5/2024 của Chính phủ, trong đó, lưu ý thuyết minh nội dung về dự kiến nguồn lực, điều kiện bảo đảm cho việc thi hành văn bản tại dự thảo Tờ trình và thuyết minh những nội dung chính, quan trọng được kế thừa; nội dung được sửa đổi, bổ sung, bãi bỏ; nội dung phân cấp, phân quyền và cải cách thủ tục hành chính (nếu có) trong dự thảo văn bản QPPL để có cơ sở xem xét, có ý kiến.  2. Tại Mục I.1 về cơ sở chính trị, đề nghị rà soát, sắp xếp theo trình tự các Nghị quyết, Kết luận của BCHTW Đảng khóa XII, XIII, Kết luận, Chỉ thị của Bộ Chính trị liên quan đến sự cần thiết ban hành Luật Đường sắt (sửa đổi) và loại bỏ những nội dung không phải cơ sở chính trị.  3. Tại Mục I.2 về cơ sở pháp lý, dự thảo Tờ trình có nêu “Nhiều quy định pháp luật mới như Luật Quy hoạch, Luật Đầu tư, Luật Giá, Luật Đất đai, Luật Bảo vệ môi trường, Luật Xây dựng, Luật Doanh nghiệp, Bộ luật Lao động, Luật Đầu thầu … có liên quan đến hoạt động đường sắt được ban hành có nhiều điểm đổi mới so với Luật Đường sắt 2017”. Tuy nhiên, chưa có phân tích, đánh giá chung về những điểm mới của các Luật có liên quan đến dự thảo Luật. Do đó, đề nghị bổ sung nội dung rà soát các văn bản liên quan và làm rõ nội dung này, trong đó rà soát phát hiện các quy định mâu thuẫn, chồng chéo không phù hợp với thực tiễn để đề xuất việc sửa đổi, bổ sung các quy định hiện hành làm cơ sở báo cáo Chính phủ[[1]](#footnote-1).  4. Tại Mục I.3.6 về đường sắt đô thị, Bộ Giao thông vận tải báo cáo các nước không quy định Chương riêng cho đường sắt đô thị mà lồng ghép chung vào các Chương theo từng lĩnh vực hoặc có một Luật riêng về đường sắt đô thị. Theo đó, dự thảo Luật đã bố cục lại theo hướng không đưa các quy định về đường sắt đô thị, đường sắt tốc độ cao thành các chương riêng mà được quy định chung cùng với các loại hình đường sắt khác. Đề nghị Bộ Giao thông vận tải bổ sung luận chứng kỹ hơn về vấn đề này, vận dụng phù hợp với điều kiện của Việt Nam.  Dự thảo Luật bỏ 02 Chương quy định về đường sắt tốc độ cao và đường sắt đô thị. Tuy nhiên, các Quy hoạch hiện nay xác định đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị, đường sắt tốc độ cao có sự liên thông kết nối với nhau. Hiện nay, Bộ Giao thông vận tải đang triển khai lập quy hoạch ga, tuyến đường sắt đầu mới thành phố HN, thành phố HCM, trong đó có đề xuất một số nội dung liên quan đến việc khai thác chung đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị, đường sắt tốc độ cao trên một số tuyến đường sắt; một số nội dung liên quan đến tổ hợp ga gồm đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị, đường sắt tốc độ cao. Đề nghị rà soát, nghiên cứu, bổ sung các quy định còn phù hợp về đường sắt tốc độ cao và đường sắt đô thị tại Luật Đường sắt 2017 và các quy định mới vào dự thảo Luật theo hướng lồng ghép chung vào các chương theo từng lĩnh vực. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và làm rõ như sau:  1. Bộ GTVT đã bổ sung các nội dung theo quy định tại khoản 2 Điều 55 Luật Ban hành văn bản QPPL (được sửa đổi, bổ sung năm 2020), mẫu số 03 Phụ lục III ban hành kèm theo Nghị định số 59/2024/NĐ-CP ngày 25/5/2024 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 34/2016/NĐ-CP ngày 14/5/2016. Theo đó, Bộ GTVT đã có thuyết minh đầy đủ nội dung về dự kiến nguồn lực, điều kiện bảo đảm cho việc thi hành văn bản tại dự thảo Tờ trình và thuyết minh những nội dung chính, quan trọng được kế thừa; nội dung được sửa đổi, bổ sung, bãi bỏ; nội dung phân cấp, phân quyền và cải cách thủ tục hành chính.  2. Về cơ sở chính trị: Bộ GTVT đã rà soát, sắp xếp theo trình tự các Nghị quyết, Kết luận của BCHTW Đảng khóa XII, XIII, Kết luận, Chỉ thị của Bộ Chính trị liên quan đến sự cần thiết ban hành Luật.  3. Về cơ sở pháp lý: Trong quá trình nghiên cứu xây dựng dự thảo Luật, Bộ Giao thông vận tải đã rà soát các luật có liên quan để đảm bảo phù hợp với các quy định pháp luật về quy hoạch, đầu tư, ngân sách, đất đai, doanh nghiệp, đấu thầu... Đồng thời, kết quả rà soát đã được Bộ GTVT cập nhập vào Báo cáo rà soát văn bản QPPL có liên quan được gửi kèm theo Hồ sơ đề nghị xây dựng dự án Luật và đã được Chính phủ thông qua. Tiếp thu ý kiến của Bộ Kế hoạch và Đầu tư, trong quá trình xây dựng dự án Luật, Bộ Giao thông vận tải sẽ tiếp tục nghiên cứu, rà soát, cập nhật các Luật mới được Quốc hội thông qua.  4. Về đường sắt đô thị và đường sắt tốc độ cao: Luật Đường sắt 2017 có hai chương về đường sắt đô thị và đường sắt tốc độ cao; các quy định ở hai chương này mới chỉ mang tính nguyên tắc chung, chưa cụ thể, một số quy định còn chưa phù hợp với thực tiễn khai thác và vận hành. Mặt khác, đường sắt đô thị và đường sắt tốc độ cao chỉ là các cấp kỹ thuật đường sắt và cần được thống nhất quản lý như các cấp kỹ thuật đường sắt khác từ quy hoạch đến đầu tư xây dựng, quản lý, khai thác, bảo trì, bảo vệ kết cấu hạ tầng, nhân viên đường sắt, tín hiệu, quy tắc giao thông, đảm bảo trật tự an toàn đường sắt, kinh doanh đường sắt. Vì vậy, tại dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi), Bộ GTVT bố cục lại theo hướng không đưa các quy định về đường sắt đô thị, đường sắt tốc độ cao thành các chương riêng mà được quy định chung cùng với các loại hình đường sắt khác. |
|  |  | Tại Điều 37 Luật Ban hành văn bản QPPL quy định hồ sơ đề nghị xây dựng luật, pháp lệnh, văn bản kiến nghị về luật, pháp lệnh. Đề nghị Bộ GTVT rà soát đảm bảo hồ sơ đầy đủ theo quy định nêu trên. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau: Trong quá trình lập Hồ sơ đề nghị xây dựng dự án Luật Đường sắt (sửa đổi), Bộ GTVT đã trình đầy đủ hồ sơ lập đề nghị theo đúng quy định tại Điều 37 của Luật ban hành văn bản QPPL trình Chính phủ thông qua. |
|  | Bộ Tài chính | Bộ Tài chính đề nghị Bộ GTVT tiếp tục đánh giá tình hình thực hiện Luật Đường sắt năm 2017 thời gian vừa qua, những vướng mắc phát sinh, từ đó làm rõ cơ sở pháp lý, cơ sở thực tiễn đề xuất các nội dung trong dự thảo Luật sửa đổi, đảm bảo tháo gỡ khó khăn nhưng không gây chồng chéo, mẫu thuẫn với hệ thống pháp luật hiện hành; đồng thời, tiếp tục có đánh tác động cụ thể khi Luật được thông qua, nhất là tác động đối với ngân sách Nhà nước, lấy ý kiến cơ quan tài chính về khả năng cân đối nguồn theo đúng tinh thần không ban hành chính sách khi chưa có nguồn đảm bảo đã được quán triệt tại các Nghị quyết của Trung ương, Quốc hội. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và làm rõ như sau: trong quá trình lập đề nghị xây dựng dự án Luật Đường sắt (sửa đổi), Bộ GTVT đã tổ chức tổng kết 05 năm thi hành Luật Đường sắt 2017 để đánh giá những kết quả đạt được, những tồn tại, vướng mắc trong thực tiễn và những mâu thuẫn, chồng chéo trong hệ thống pháp luật điều chỉnh trong lĩnh vực đường sắt. Qua đó, Bộ GTVT đã đề xuất 05 chính sách để đưa vào dự án Luật Đường sắt (sửa đổi); các chính sách này đã được Bộ GTVT nghiên cứu, đánh giá kỹ lưỡng nhằm bảo đảm có khả thi trong quá trình triển khai thực hiện khi được Quốc hội thông qua.  Tiếp thu ý kiến của Bộ Tài chính, trong quá trình xây dựng dự án Luật Đường sắt (sửa đổi), Bộ GTVT tiếp tục nghiên cứu, đánh giá, lấy ý kiến các tổ chức, cá nhân có liên quan đặc biệt là ý kiến của cơ quan tài chính nhằm bảo đảm được nguồn lực để thực hiện. |
|  |  | Tại mục VI dự thảo Tờ trình Chính phủ, Bộ GTVT đề xuất và xin ý kiến về 02 phương án tại khoản 3 Điều 34 của dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi), tuy nhiên chưa đưa ra phương án lựa chọn.  Do việc “nghiên cứu, ứng dụng, chuyển giao công nghệ, đầu tư phát triển công nghiệp đường sắt trọng điểm, sản phẩm công nghệ cao chuyên dùng cho đường sắt” thực hiện theo quy định của pháp luật về đấu thầu (Luật Đấu thầu và các văn bản liên quan), vì vậy không cần thiết phải có văn bản của Chính phủ quy định riêng đối với nhiệm vụ này. Trường hợp, triển khai nhiệm vụ “đầu tư phát triển công nghiệp đường sắt” có yếu tố đặc thù khác với các quy định của pháp luật về đấu thầu, đề nghị quy định cụ thể trong dự thảo Luật, không giao cho Chính phủ quy định để đảm bảo tính pháp lý tương quan với Luật Đấu thầu. Theo đó, đề nghị Bộ GTVT nêu rõ cơ sở pháp lý và căn cứ đề xuất 02 phương án như dự thảo Luật, đồng thời lựa chọn phương án cụ thể. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  1. Trên cơ sở ý kiến của các cơ quan, đơn vị, Bộ Giao thông vận tải thống nhất đề xuất lựa chọn PA1 và sẽ giải trình tại Hồ sơ dự án Luật việc lựa chọn Phương án.  2. Hiện nay, công nghiệp đường sắt trong nước chưa phát triển, mới chỉ đáp ứng nhu cầu bảo dưỡng, sửa chữa đường sắt hiện hữu; chưa có định hướng mang tầm chiến lược lâu dài để phát triển công nghiệp đường sắt, công nghiệp hỗ trợ; các doanh nghiệp công nghiệp đường sắt đa số ở trong tình trạng máy móc, trang thiết bị cũ và lạc hậu; số lượng doanh nghiệp tham gia vào lĩnh vực này cũng rất nhỏ. Theo kinh nghiệm quốc tế, để phát triển công nghiệp đường sắt đòi hỏi các quốc gia phải làm chủ công nghệ lõi, có nền công nghiệp phụ trợ phát triển và đặc biệt là cần có nguồn vốn rất lớn để mua công nghệ, đầu tư cơ sở vật chất. Do đó, các quốc gia đều rất cân nhắc khi quyết định lựa chọn phạm vi phát triển công nghiệp đường sắt vì chỉ hiệu quả khi quy mô thị trường đủ lớn.  Mặt khác, theo quy định của pháp luật hiện nay, việc đầu tư các dự án đường sắt phải thực hiện theo cơ chế đấu thầu cạnh tranh trong nước và quốc tế, việc này dẫn đến các doanh nghiệp của Việt Nam khó có khả năng tham gia chuỗi sản xuất, cung ứng trang thiết bị đường sắt, đặc biệt là sản phẩm công nghiệp đường sắt hiện đại do không cạnh tranh được với các doanh nghiệp nước ngoài đã có sẵn công nghệ và kinh nghiệm. Nhằm từng bước tự chủ trong việc nghiên cứu sản xuất một số loại vật tư, trang thiết bị chủ yếu (ray, ghi, thiết bị thông tin tín hiệu điện...), phương tiện đường sắt, cần thiết có hành lang pháp lý để tạo điều kiện cho doanh nghiệp trong nước được Nhà nước đặt hàng thực hiện một số nhiệm vụ phát triển công nghiệp đường sắt trọng điểm, có tính chiến lược, làm tiền đề phát triển công nghiệp đường sắt.  Đồng thời, nghiên cứu kinh nghiệm của các nước có hệ thống đường sắt tiên tiến cho thấy để có thể từng bước tiếp nhận công nghệ, nội địa hóa các sản phẩm công nghiệp đường sắt tiến tới làm chủ công nghệ (như làm chủ công nghệ vận hành, khai thác, quản lý, bảo trì...) cũng cần phải có cơ chế, chính sách đặc biệt.  Nhằm thể chế hoá quan điểm chỉ đạo của Đảng tại Kết luận số 49 về việc: *“Tập trung ưu tiên phát triển công nghiệp đường sắt đồng bộ với các ngành công nghiệp khác; từng bước tự chủ trong bảo trì, sản xuất một số loại phương tiện, vật tư, trang thiết bị cho đường sắt”; “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”* và đáp ứng yêu cầu của thực tiễn, Bộ Giao thông vận tải đề xuất 02 phương án tại khoản 3 Điều 34 của dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi), |
|  |  | Tại điểm 2.c mục V dự thảo Tờ trình Chính phủ, Bộ GTVT đề xuất quy định doanh nghiệp nhà nước được lập Quỹ đầu tư mạo hiểm phục vụ đầu tư, nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển giao công nghệ phát triển công nghiệp đường sắt.  Do “Quỹ đầu tư mạo hiểm” là khái niệm mới ở Việt Nam; ngoài ra, theo Luật Khoa học và công nghệ và các văn bản hướng dẫn thì doanh nghiệp nhà nước được trích lập Quỹ phát triển khoa học và công nghệ để chi cho đầu tư nghiên cứu khoa học và phát triển công nghệ của doanh nghiệp. Vì vậy, đề nghị Bộ GTVT làm rõ căn cứ, cơ sở đề xuất trích lập Quỹ đầu tư mạo hiểm của doanh nghiệp nhà nước cũng như kinh nghiệm quốc tế, …, tổng hợp ý kiến của Bộ Khoa học và Công nghệ về nội dung này và giải trình rõ tại Tờ trình Chính phủ. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Việc đầu tư, nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển giao công nghệ phát triển công nghiệp đường sắt có thể thành công hoặc không thành công với kết quả nghiên cứu. Do vậy, cần có cơ chế đặc biệt riêng để khuyến khích các tổ chức, cá nhân tham gia nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ mới.  Nội dung này tương đồng với quy định về Quỹ đầu tư mạo hiểm được quy định tại Điều 36 Luật Thủ đô 2024 mới được Quốc hội thông qua, Điều 25 Luật Công nghệ cao và Điều 63 Luật Khoa học và Công nghệ. Nguồn tài chính của Quỹ này được hình thành từ doanh thu sau thuế của doanh nghiệp và do doanh nghiệp tự quản lý theo quy định của pháp luật.  Đồng thời, tiếp thu ý kiến của Bộ KH&ĐT, Bộ GTVT đã chỉnh lý nội dung này tại khoản 3 Điều 35 của dự thảo Luật như sau:  “3. Doanh nghiệp nhà nước phải trích một tỷ lệ tối thiểu thu nhập tính thuế thu nhập doanh nghiệp để lập Quỹ đầu tư mạo hiểm phục vụ đầu tư, nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển giao công nghệ phát triển công nghiệp đường sắt. Việc quản lý, sử dụng các nguồn vốn của Quỹ đầu tư mạo hiểm được thực hiện theo nguyên tắc thị trường, chấp nhận khả năng rủi ro, bảo đảm công khai, minh bạch.  Chính phủ quy định chi tiết khoản này.” |
|  | UBND tỉnh Sóc Trăng | Bổ sung từ “dự thảo” vào trong tên gọi văn bản, đồng thời sắp xếp bố cục và bổ sung các đề mục theo mẫu số 03 Phụ lục III kèm theo Nghị định số 59/2024/NĐ-CP ngày 25/4/2024 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 34/2016/NĐ-CP ngày 24/5/2016 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp thi hành Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật đã được sửa đổi, bổ sung một số điều theo Nghị định số 154/2020/NĐ-CP ngày 31/12/2020 của Chính phủ. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và đã sắp xếp bố cục và bổ sung các đề mục theo mẫu số 03 Phụ lục III ban hành kèm theo Nghị định số 59/2024/NĐ-CP ngày 25/5/2024 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 34/2016/NĐ-CP ngày 14/5/2016. |
|  | UBND tỉnh An Giang | Đề nghị rà soát, điều chỉnh bổ sung thể thức trình bày một số nội dung tại dự thảo Tờ trình theo mẫu số 3 Phụ lục III kèm theo Nghị định số 59/2024/NĐ- CP ngày 25/5/2024 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 đã được sửa đổi, bổ sung một số điều theo Nghị định số 154/2020/NĐ-CP ngày 31/12/2020 của Chính phủ. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và đã chỉnh lý dự thảo Tờ trình theo mẫu số 03 Phụ lục III ban hành kèm theo Nghị định số 59/2024/NĐ-CP ngày 25/5/2024 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 34/2016/NĐ-CP ngày 14/5/2016. |
|  | UBND tỉnh Quảng Trị | Đề nghị bỏ cụm từ “vận tải” trong ý: “ + Sửa đổi, bổ sung quy định về hoạt động bảo đảm trật tự, an toàn giao thông vận tải đường sắt,” ở trang 15, dòng thứ 23 từ trên xuống trong dự thảo Tờ trình. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và đã bỏ cụm từ “vận tải” tại trang 15, dòng thứ 23 từ trên xuống trong dự thảo Tờ trình và tên Chương V, mục 2 Chương V và Điều 46 trong dự thảo Luật. |
|  | UBND tỉnh Vĩnh Phúc | Đề nghị bổ sung thêm căn cứ Nghị quyết số 129/2024/QH15 ngày 08/6/2024 của Quốc hội ban hành chương trình xây dựng Luật, Pháp lệnh năm 2025, điều chỉnh chương trình xây dựng Luật, Pháp lệnh năm 2024 để làm căn cứ xây dựng dự thảo Luật Đường sắt. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và đã bổ sung nội dung này vào Mục 1.2 phần I của dự thảo Tờ trình. |
| **II. ĐỐI VỚI DỰ THẢO LUẬT** |  |  |  |
|  | Bộ Tư pháp | Nghị quyết số 26/NQ-CP ngày 29/02/2024 của Chính phủ về Phiên họp chuyên đề về xây dựng pháp luật tháng 02 năm 2024 nêu *Chính phủ cơ bản thống nhất về sự cần thiết xây dựng, ban hành dự án Luật với 05 chính sách[[2]](#footnote-2)* (mục 8). Qua rà soát, Bộ Tư pháp nhận thấy, Dự thảo được xây dựng trên cơ sở 05 Chính sách được Chính phủ thông qua, tuy nhiên, một số nội dung cần tiếp tục được cơ quan chủ trì soạn thảo nghiên cứu, thể hiện đầy đủ hơn như: (i) hoàn thiện các giải pháp chính sách, tạo cơ chế thuận lợi, hiệu quả để huy động tối đa mọi nguồn lực, mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư phát triển hệ thống giao thông vận tải đường sắt…; (ii) tăng cường trách nhiệm quản lý của chính quyền địa phương trong việc quản lý, đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt; (iii) nghiên cứu cơ chế để phân cấp cho địa phương quản lý đầu tư, bảo đảm trật tự, an toàn giao thông tại các đường ngang trên địa bàn quản lý…; (iv) hoàn thiện cơ chế, chính sách ưu tiên đầu tư phát triển sản phẩm công nghệ cao, tăng cường chuyển giao công nghệ… hợp tác đào tạo, thu hút chuyên gia, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực… | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và làm rõ như sau:  Tiếp thu ý kiến của Bộ Tư pháp, tại Dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi) Bộ GTVT đã tổ chức nghiên cứu 05 chính sách theo Nghị quyết số 26/NQ-CP ngày 29/02/2024 của Chính phủ về Phiên họp chuyên đề về xây dựng pháp luật tháng 02 năm 2024. Đồng thời, Bộ GTVT làm rõ một số nội dung như sau:  *(i) Đối với hoàn thiện các giải pháp chính sách, tạo cơ chế thuận lợi, hiệu quả để huy động tối đa mọi nguồn lực, mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư phát triển hệ thống giao thông vận tải đường sắt…:*  Dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi) đã bổ sung một số chính sách nhằm huy động tối đa nguồn lực để đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt như quy định về chính quyền địa phương được đầu tư xây dựng đường sắt vùng, đầu tư xây dựng công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung (Điều 10, Điều 23, Điều 24,…); khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt (Điều 25); đầu tư phát triển công nghiệp đường sắt (Điều 34);…  *(ii) Về việc tăng cường trách nhiệm quản lý của chính quyền địa phương trong việc quản lý, đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt:*  Dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi) đã bổ sung trách nhiệm quản lý của chính quyền địa phương trong việc quản lý, đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt tại Điều 10, Điều 23, Điều 25, Điều 26, Điều 28, … của dự thảo.  *(iii) Về nghiên cứu cơ chế để phân cấp cho địa phương quản lý đầu tư, bảo đảm trật tự, an toàn giao thông tại các đường ngang trên địa bàn quản lý...:* thực hiện Nghị quyết số 04/NQ-CP ngày 10/01/2022 của Chính phủ về đẩy mạnh phân cấp, phân quyền trong quản lý nhà nước và Tổng kết 05 năm thi hành Luật Đường sắt, Bộ GTVT đã nghiên cứu và đề xuất nội dung phân cấp, phân quyền cho địa phương thực hiện gác và chịu trách nhiệm về an toàn giao thông tại các đường ngang trên địa bàn quản lý tại Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 56/2018/NĐ-CP ngày 16/4/2018 của Chính phủ. Tuy nhiên, việc phân cấp, phân quyền cho địa phương thực hiện gác và chịu trách nhiệm về an toàn giao thông tại các đường ngang trên địa bàn quản lý không nhận được sự đồng thuận cao từ các địa phương và không đảm bảo tính khả thi, cụ thể như sau:  - 34 địa phương có đường sắt đi qua được lấy ý kiến: 21 địa phương có ý kiến trả lời, trong đó 20 ý kiến không thống nhất, chỉ duy nhất tỉnh Hải Dương thống nhất với nội dung này.  - Việc phân quyền cho các địa phương thực hiện nhiệm vụ này sẽ dẫn đến cùng một nhiệm vụ đảm bảo an toàn chạy tàu được giao 02 chủ thể thực hiện là địa phương và doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt dẫn đến khó phân định trách nhiệm, không đảm bảo nguyên tắc điều hành thống nhất, tập trung trong hoạt động vận tải đường sắt. Kinh nghiệm quốc tế cho thấy các nước đều giao nhiệm vụ đảm bảo an toàn cho 01 chủ thể duy nhất là doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt.  *(iv) Về hoàn thiện cơ chế, chính sách ưu tiên đầu tư phát triển sản phẩm công nghệ cao, tăng cường chuyển giao công nghệ… hợp tác đào tạo, thu hút chuyên gia, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực…*  Dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi) đã bổ sung cơ chế, chính sách ưu tiên đầu tư phát triển sản phẩm công nghệ cao, tăng cường chuyển giao công nghệ… hợp tác đào tạo, thu hút chuyên gia, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực… tại các Điều 33, Điều 34 và Điều 35 của dự thảo. Đồng thời, qua quá trình lấy ý kiến các bộ, ngành, địa phương, Bộ Giao thông vận tải đã nghiên cứu sửa đổi, bổ sung các cơ chế, chính sách trên tại các Điều này. |
|  | Bộ Tư pháp | Một số quy định cần rõ tiêu chí hoặc điều kiện để tổ chức thực hiện, ví dụ như: quy định *các đô thị đặc biệt và đô thị loại I có đường sắt quốc gia đi qua phải bố trí ga hành khách tại trung tâm đô thị hoặc vị trí thuận lợi để tiếp cận và kết nối các phương thức vận tải...* (khoản 3 Điều 17); quy định *hệ thống thẻ vé phải bảo đảm dễ tiếp cận và dễ sử dụng, sử dụng công nghệ hiện đại...* (Điều 21); quy định cách thức thống nhất cơ quan chủ trì lập đề xuất chủ trương đầu tư đối với việc đầu tư, xây dựng đường sắt vùng. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải tiếp thu và làm rõ như sau:  - Tiêu chí đô thị loại I bố trí ga hành khách tại trung tâm đô thị hoặc vị trí thuận lợi để tiếp cận và kết nối các phương thức vận tải là xu thế hiện nay của các nước trên thế giới; tiêu chí phân loại đô thị được quy định tại Nghị quyết số 1210/2016/NQ-UBTVQH13 ngày 25/5/2016 của Ủy ban TVQH. Các vị trí kết nối thuận tiện cần phải căn cứ vào quy hoạch của địa phương đặc biệt là quy hoạch mạng lưới giao thông để bố trí ga hành khách cho phù hợp.  Đồng thời, nội dung này đã được Bộ Giao thông vận tải đánh giá tác động tại Hồ sơ đề nghị xây dựng Luật (Chính sách 4).  - Về hệ thống thẻ vé, hiện nay, việc đầu tư xây dựng các tuyến đường sắt sử dụng các công nghệ, tiêu chuẩn khác nhau dẫn đến hệ thống thẻ vé của các tuyến đường sắt khác nhau. Do đó, dự thảo Luật chỉ quy định những nguyên tắc cơ bản làm cơ sở định hướng cho việc xây dựng tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật bảo đảm tính đồng bộ, khai thác hiệu quả cho các tuyến đường sắt. Mặt khác, quy định này kế thừa khoản 3 Điều 76 Luật Đường sắt 2017.  - Tiếp thu ý kiến quy định cách thức thống nhất cơ quan chủ trì lập đề xuất chủ trương đầu tư đối với việc đầu tư, xây dựng đường sắt vùng tại điểm d khoản 2 Điều 23 như sau:  “ 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;” |
|  | Bộ Công thương | Đề nghị rà soát và thống nhất sử dụng thuật ngữ "hàng hoá nguy hiểm" và "hàng nguy hiểm" tại dự thảo. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và thống nhất sử dụng thuật ngữ “hàng hoá nguy hiểm” trong dự thảo Luật. |
|  |  | Đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo rà soát chủ trương, quy định hiện hành có liên quan và lấy đầy đủ ý kiến đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của dự thảo để đảm bảo quy định thống nhất, khả thi trong thực tế. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và báo cáo làm rõ như sau: Dự án Luật Đường sắt (sửa đổi) đã nghiên cứu các chủ trương, quy định có liên quan như: Văn kiện Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng, Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII, Kết luận số 49-KL/TW ngày 28/02/2023 của Bộ Chính trị, Chỉ thị số 23-CT/TW ngày 25/5/2023 của Ban Bí thư…; Luật Đầu tư, Luật Xây dựng, Luật Quản lý, sử dụng tài sản công, Luật Quy hoạch… Đồng thời, ngày 19/8/2024, Bộ GTVT đã có văn bản số 8888/BGTVT-PC và văn bản số 8890/BGTVT-PC gửi lấy ý kiến các bộ, ngành, địa phương và cơ quan, đơn vị là đối tượng chịu sự tác động trực tiếp của dự thảo như Tổng công ty Đường sắt Việt Nam, Tập đoàn Hóa chất Việt Nam, Tập đoàn Công nghiệp Than - Khoáng sản Việt Nam, Công ty TNHH MTV Đường sắt Hà Nội, Công ty TNHH MTV Đường sắt đô thị số 1 TP. HCM, Công ty cổ phần Vận tải đường sắt Hà Nội, Công ty cổ phần Vận tải đường sắt Sài Gòn, Ban Quản lý đường sắt đô thị: Hà Nội, TP. HCM... để đảm bảo quy định thống nhất, khả thi trong thực tế. |
|  | Bộ Ngoại giao | Đề nghị Quý Bộ cân nhắc rà soát nội dung của dự thảo Luật này với một số điều ước quốc tế có liên quan mà Việt Nam là thành viên như Hiệp định đường sắt biên giới Việt Nam và Trung Quốc năm 1992, Thoả thuận giữa Chính phủ Việt Nam và Chính phủ Campuchia về địa điểm nối ray đường sắt giữa hai nước năm 2008 và Hiệp định liên Chính phủ về mạng lưới đường sắt Xuyên Á năm 2006 (có hiệu lực với Việt Nam từ năm 2009). | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và làm rõ như sau:  *-* Trong quá trình lập Hồ sơ đề nghị xây dựng Luật, Bộ Giao thông vận tải đã nghiên cứu, rà soát các điều ước quốc tế có liên quan mà Việt Nam là thành viên để đề xuất các cơchế, chính sách đảm bảo tuân thủ các điều ước quốc tế.  - Đồng thời, trong quá trình xây dựng dự thảo, Bộ Giao thông vận tải đã tiếp tục rà soát các Điều ước quốc tế liên quan gồm OSJD, Hiệp định song phương với TQ, Campuchia, Hiệp định liên Chính phủ về mạng lưới đường sắt Xuyên Á năm 2006…, trên cơ sở đó, Bộ Giao thông vận tải đề xuất chỉnh sửa khoản 2 Điều 60 dự thảo như sau: *“2. Hoạt động vận tải quốc tế bằng đường sắt phải* ***tuân thủ*** *quy định của điều ước quốc tế có liên quan mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên”.* |
|  | Bộ Nội vụ | Về ủy quyền lập pháp: nhiều nội dung tại dự thảo Luật giao Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải, chính quyền địa phương quy định chi tiết. Tuy nhiên, để đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ giữa các quy định pháp luật thì cơ quan chủ trì soạn thảo cần rà soát các quy định pháp luật có liên quan về thẩm quyền phân cấp, phân quyền được quy định tại các Luật có liên quan (Luật Tổ chức Chính phủ, Luật Chính quyền địa phương, Luật Đất đai…). | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và đã tổ chức rà soát các quy định pháp luật có liên quan về thẩm quyền phân cấp, phân quyền được quy định tại các Luật có liên quan (Luật Tổ chức Chính phủ, Luật Chính quyền địa phương, Luật Đất đai…) |
|  | Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn | Đề nghị nghiên cứu bổ sung quy định về quy hoạch đường sắt gắn với quy hoạch không gian ngầm của các đô thị. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải làm rõ như sau:  Theo quy định tại Nghị định số 39/2010/NĐ-CP, “Không gian xây dựng ngầm đô thị” là không gian dưới mặt đất được sử dụng cho mục đích xây dựng công trình ngầm đô thị; “Công trình ngầm đô thị” là những công trình được xây dựng dưới mặt đất tại đô thị bao gồm: công trình công cộng ngầm, công trình giao thông ngầm, các công trình đầu mối kỹ thuật ngầm và phần ngầm của các công trình xây dựng trên mặt đất, công trình đường dây, cáp, đường ống kỹ thuật ngầm, hào và tuy nen kỹ thuật.  Như vậy, công trình ngầm đường sắt đô thị thuộc phạm vi điều chỉnh của pháp luật về xây dựng, quy hoạch đô thị mà không thuộc phạm vi điều chỉnh của Luật Đường sắt.  Vì vậy, đề nghị không bổ sung nội dung này vào dự thảo Luật mà thực hiện theo pháp luật về quy hoạch. |
|  | Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn | Đề nghị rà soát Dự thảo Luật để tránh quy định trùng lặp, mâu thuẫn, đảm bảo khả thi trong quá trình thực hiện (ví dụ: khoản 2, 8, 10 Điều 9; khoản 1, 5 Điều 28; khoản 3, 4 Điều 76,..). | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Tại khoản 2, 8, 10 Điều 9 quy định cho từng hành vi khác nhau như khoản 2 là hành vi lấn chiếm; khoản 8 là hành vi chăn thả súc vật… phạm vi bảo vệ công trình đường sắt, hành lang ATGTĐS; khoản 10 là các hành vi đi, đứng, nằm, ngồi hoặc hành vi khác trên đường sắt, trừ nhân viên đường sắt, lực lượng chức năng đang thi hành nhiệm vụ... Đây là các hành vi độc lập về chủ thể, cách thức thực hiện. Mặt khác, trong quá trình xây dựng dự thảo Luật, Bộ Giao thông vận tải đã rà soát các nội dung này bảo đảm quy định không trùng lặp, mâu thuẫn và đảm bảo tính khả thi trong quá trình thực hiện. |
|  | Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch | Hiện nay việc khách du lịch đi du lịch bằng đường sắt ngày càng tăng, do vậy, cơ quan chủ trì soạn thảo nên nghiên cứu, bổ sung quy định về kết nối đường sắt đến các khu du lịch, quy định về cơ sở vật chất, nhân viên phục vụ đối với các tàu du lịch. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  - Việc kết nối với khu du lịch đã được quy định tại điểm b khoản 2 Điều 7 của dự thảo Luật.  - Về cơ sở vật chất, nhân viên phục vụ đã được quy định tại Điều 41, Điều 42 dự thảo Luật. |
|  | Bộ Y tế | Rà soát để đảm bảo các cụm từ liên quan đến "trang thiết bị y tế" được thay bằng cụm từ "thiết bị y tế" theo quy định tại khoản 7 Điều 147 Nghị định số 96/2023/NĐ-CP ngày 30/12/2023 quy định chi tiết một số điều của Luật khám bệnh, chữa bệnh. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và thay cụm từ "trang thiết bị y tế" bằng cụm từ "thiết bị y tế" tại điểm đ khoản 5 Điều 17 của dự thảo. |
|  | Bộ Kế hoạch và Đầu tư | Nội dung dự thảo Luật được sửa đổi bổ sung không có nhiều thay đối với Luật Đường sắt năm 2017. Dự kiến trong giai đoạn tới, nhu cầu đầu tư xây dựng đường sắt là rất lớn với nhiều dự án đường sắt trọng điểm có thời gian thực hiện dài, tiêu tốn nguồn lực lớn, nhiều thách thức về công nghệ và tác động lớn tới phát triển KT-XH như: đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam; hệ thống đường sắt đô thị tại thành phố Hà Nội và thành phố HCM … Các dự án nêu trên đã đề xuất các cơ chế, chính sách đặc thù liên quan đến huy động nguồn lực; đầu tư xây dựng; vận hành, khai thác; duy tu, bảo dưỡng; đào tạo, phát triển nguồn nhân lực; phát triển công nghiệp đường sắt … nhằm tạo đột phá trong đầu tư xây dựng, đảm bảo tiến trình đầu tư theo Kết luận số 49-KL/TW ngày 28/02/2023 của Bộ Chính trị. Do vậy, đề nghị Bộ GTVT nghiên cứu, rà soát, xem xét khả năng luật hóa các cơ chế, chính sách phát triển ngành đường sắt được tại quy định: Luật Thủ đô (sửa đổi) vừa được Quốc hội thông qua; Nghị quyết số 98/2023/QH15 ngày 24/6/2023 của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế chính sách đặc thù phát triển thành phố HCM; Đề án phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại thành phố HN, thành phố HCM đến năm 2035; Đề án chủ trương đầu tư đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam nhằm đáp ứng yêu cầu và tại hành lang pháp lý cho phát triển ngành đường sắt trong giai đoạn tới nói chung, các dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam, đường sắt đô thị tại thành phố HN, thành phố HCM nói riêng. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và làm rõ như sau: Trong quá trình xây dựng dự án Luật Đường sắt (sửa đổi), Bộ GTVT đã nghiên cứu, rà soát các cơ chế, chính sách đặc thù liên quan đến huy động nguồn lực; đầu tư xây dựng; vận hành, khai thác; duy tu, bảo dưỡng; đào tạo, phát triển nguồn nhân lực; phát triển công nghiệp đường sắt… như: Văn kiện Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng, Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII, Kết luận số 49-KL/TW ngày 28/02/2023 của Bộ Chính trị, Chỉ thị số 23-CT/TW ngày 25/5/2023 của Ban Bí thư…; Luật Đầu tư, Luật Xây dựng, Luật Quản lý, sử dụng tài sản công, Luật Quy hoạch…  Đồng thời, Bộ GTVT cũng đã rà soát, nghiên cứu Luật Thủ đô (sửa đổi) vừa được Quốc hội thông qua; Nghị quyết số 98/2023/QH15 ngày 24/6/2023 của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế chính sách đặc thù phát triển thành phố HCM; Đề án phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại thành phố HN, thành phố HCM đến năm 2035; Đề án chủ trương đầu tư đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc – Nam để đáp ứng yêu cầu và tại hành lang pháp lý cho phát triển ngành đường sắt trong giai đoạn tới. Cụ thể:  Dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi) đã bổ sung một số chính sách nhằm huy động tối đa nguồn lực để đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt như quy định về chính quyền địa phương được đầu tư xây dựng đường sắt vùng, đầu tư xây dựng công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung (Điều 10, Điều 23, Điều 24,…); khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt (Điều 25); đầu tư phát triển công nghiệp đường sắt (Điều 34); Nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển giao công nghệ và đào tạo nguồn nhân lực phát triển công nghiệp đường sắt (Điều 35)… |
|  | UBND TP Hà Nội | Việc rà soát, sửa đổi Luật Đường sắt 2017 để cụ thể hóa các quan điểm, mục tiêu phát triển giao thông đường sắt của Đảng; các chương trình, kế hoạch phát triển giao thông vận tải đường sắt của Chính phủ trong tình hình mới là rất cần thiết. Dự thảo Luật Đường sắt sửa đổi cơ bản đã bám sát các quan điểm, đường lối, chính sách của Đảng và Nhà nước về phát triển giao thông vận tải đường sắt; kế thừa, phát huy những kết quả của Luật Đường sắt năm 2017 và tập trung nghiên cứu bổ sung/điều chỉnh các nội dung còn vướng mắc về đầu tư xây dựng, khai thác kết cấu hạ tầng, kết nối đường sắt… để phù hợp với yêu cầu của thực tiễn  Tuy nhiên, các quy định về các hoạt động đường sắt liên quan đến giao thông đường sắt đô thị trong Dự thảo Luật Đường sắt sửa đổi cần được xem xét, nghiên cứu đầy đủ, cụ thể hơn bảo đảm tính khả thi, hiệu lực, hiệu quả trong các công tác quản lý quy hoạch, đầu tư xây dựng, phát triển công nghiệp đường sắt và đào tạo nguồn nhân lực. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và làm rõ như sau:  Trên cơ sở Luật Đường sắt 2017, dự thảo Luật đã nghiên cứu, đề xuất bổ sung các quy định như quy hoạch, đầu tư xây dựng, phát triển công nghiệp đường sắt và đào tạo nguồn nhân lực cho đường sắt đô thị và các loại hình đường sắt khác để bảo đảm tính khả thi, hiệu lực, hiệu quả trong quá trình triển khai thực hiện khi dự án Luật được Quốc hội thông qua. |
|  | UBND các tỉnh: Lạng Sơn, Yên Bái, An Giang | Tên dự thảo là “Luật đường sắt (sửa đổi)”, đề nghị bỏ cụm từ “sửa đổi”, sửa thành “Luật Đường sắt”, vì dự thảo Luật Đường sắt khi ban hành là để thay thế Luật Đường sắt số 06/2017/QH14 theo quy định tại khoản 2 Điều 80 dự thảo Luật. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau: căn cứ Nghị quyết số 129/2024/QH15 ngày 08/6/2024 của Quốc hội ban hành Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2025, điều chỉnh Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2024, dự án Luật Đường sắt (sửa đổi) đang được Bộ GTVT nghiên cứu, xây dựng trình Quốc hội thông qua tại Kỳ họp thứ 10 để thay thế Luật Đường sắt 2017. Do đây đang là bước nghiên cứu, xây dựng nên tên của dự thảo Luật đang được lấy tên là dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi). Sau khi dự án Luật được Quốc hội thông qua, tên của dự án Luật sẽ là Luật Đường sắt. |
|  | UBND tỉnh Sóc Trăng | Đề nghị đơn vị soạn thảo đánh số thứ tự dự thảo Luật theo đúng quy định tại khoản 2, Điều 39 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. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và đánh số thứ tự dự thảo theo đúng quy định tại khoản 2 Điều 39 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. |
|  | UBND tỉnh Quảng Ninh | Tại các Điều 13, Điều 29 có quy định về công trình thiết yếu. Đề nghị bổ sung phần giải thích từ ngữ “công trình thiết yếu” làm cơ sở triển khai thực hiện. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Cụm từ “Công trình thiết yếu” được quy đinh tại khoản 2 Điều 13 dự thảo Luật, điểm a khoản 5 Điều 29 và tại 02 Điều này đã giao Chính phủ quy định chi tiết. Kế thừa Luật Đường sắt 2017, nội dung này sẽ được quy định trong Nghị định của Chính phủ. Hiện nay, Nghị định số 56/2018/NĐ-CP đã có giải thích từ ngữ nội dung này tại khoản 5 Điều 3 như sau: *“Công trình thiết yếu bao gồm công trình phục vụ yêu cầu đảm bảo an ninh, quốc phòng; công trình có yêu cầu đặc biệt về kỹ thuật không thể bố trí ngoài phạm vi bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt như: Viễn thông; điện lực; đường ống cấp nước, thoát nước, xăng, dầu, khí, năng lượng, hóa chất”*. |
|  | UBND tỉnh Quảng Nam | Đối với Đường sắt đô thị: Theo dự thảo bỏ Chương VII Luật Đường sắt năm 2017 Đường sắt đô thị do: các quy định về đường sắt đô thị vẫn chưa được đầy đủ, một số nội dung vướng mắc về đầu tư, thiếu quy định về hành lang an toàn cho công trình ngầm, quy định về quản lý khai thác đường sắt đô thị. Tuy nhiên, một số tuyến đường sắt đô thị đã và đang được các địa phương đầu tư, khai thác, vận hành, do đó, kính đề nghị Bộ Giao thông vận tải tiếp tục xem xét, nghiên cứu tham mưu điều chỉnh, bổ sung hoặc Luật riêng để có cơ sở thực hiện đảm bảo theo quy định. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Luật Đường sắt 2017 có hai chương về đường sắt đô thị và đường sắt tốc độ cao; các quy định ở hai chương này mới chỉ mang tính nguyên tắc chung, chưa cụ thể, một số quy định còn chưa phù hợp với thực tiễn khai thác và vận hành. Mặt khác, đường sắt đô thị và đường sắt tốc độ cao chỉ là các cấp kỹ thuật đường sắt và cần được thống nhất quản lý như các cấp kỹ thuật đường sắt khác từ quy hoạch đến đầu tư xây dựng, quản lý, khai thác, bảo trì, bảo vệ kết cấu hạ tầng, nhân viên đường sắt, tín hiệu, quy tắc giao thông, đảm bảo trật tự an toàn đường sắt, kinh doanh đường sắt. Vì vậy, tại dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi), Bộ Giao thông vận tải bố cục lại theo hướng không đưa các quy định về đường sắt đô thị, đường sắt tốc độ cao thành các chương riêng mà được quy định chung cùng với các loại hình đường sắt khác. |
|  | UBND tỉnh Vĩnh Phúc | Đề nghị Bộ GTVT nghiên cứu quy định pháp luật có liên quan (Luật ngân sách nhà nước, Luật Đầu tư công,…) để bổ sung điều, khoản quy định cụ thể hơn về nguồn vốn thực hiện đầu tư xây dựng, quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt, cơ chế đầu tư, quản lý, khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt nhằm huy động tối đa các nguồn lực xã hội đầu tư vào kết cấu hạ tầng giao thông đường sắt (ngoài nguồn ngân sách nhà nước). | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  1. Luật Đường sắt 2017 có quy định việc góp vốn nhà nước tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt theo hình thức đối tác công tư, tuy nhiên theo kinh nghiệm quốc tế và nghiên cứu của tư vấn đối với một số dự án đường sắt tại Việt Nam thì phần vốn góp nhà nước để khả thi về tài chính đều vượt quá quy định của pháp luật về đầu tư đối tác công tư (tối đa không quá 50%), nên đến nay việc huy động vốn ngoài ngân sách nhà nước để đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt không đạt kết quả.  2. Trong quá trình lập Hồ sơ đề nghị xây dựng Luật Đường sắt (sửa đổi), Bộ Giao thông vận tải đã nghiên cứu và đề xuất cơ chế, chính sách để thu hút nguồn lực ngoài nhà nước theo hướng sửa đổi quy định cho phép tỷ lệ vốn nhà nước tham gia vào dự án đầu tư đường sắt (đầu tư mới toàn bộ từ kết cấu hạ tầng đến phương tiện giao thông đường sắt) theo hình thức đối tác công tư không quá 80% tổng mức đầu tư. Tuy nhiên, chính sách này không nhận được sự đồng thuận cao của các bộ, ngành, địa phương; do đó, Bộ Giao thông vận tải đã tiếp thu ý kiến và không đề xuất chính sách này vào dự thảo Luật.  3. Mặt khác, theo kinh nghiệm quốc tế, các dự án đầu tư trong lĩnh vực đường sắt mang lại hiệu quả kinh tế xã hội lớn, tuy nhiên hiệu quả tài chính nội tại của dự án không cao do tổng mức đầu tư lớn, rủi ro nhiều, do vậy việc kêu gọi các nhà đầu tư tham gia theo hình thức đối tác công tư là không khả thi. |
|  | UBND tỉnh Bình Dương | Về cơ chế chính sách phát triển đường sắt đối với địa phương, kiến nghị bổ sung quy định cơ chế đối với địa phương phát triển đường sắt một số cơ chế cụ thể:  - Địa phương phát triển đường sắt được hưởng phần tăng dư đối với nguồn thu nộp về ngân sách nước hàng năm để phát triển lĩnh vực đường sắt tại địa phương.  - Sử dụng nguồn vốn từ phát triển quỹ đất công nghiệp, đô thị (theo mô hình TOD), thương mại dịch vụ nhằm phát triển hạ tầng đường sắt. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Tại Điều 25 dự thảo Luật về khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt đã có cơ chế cho địa phương, theo đó:  - Đối với tiền thu được từ khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt địa phương, nộp toàn bộ vào ngân sách địa phương cấp tỉnh.  - Đối với tiền thu được từ khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt quốc gia, nộp 50% vào ngân sách địa phương cấp tỉnh và nộp 50% vào ngân sách trung ương. |
|  | UBND tỉnh Bình Dương | Hệ thống Quy chuẩn, tiêu chuẩn, định mức cho việc áp dụng đầu tư xây dựng đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị cần được bổ sung quy định làm cơ sở cho địa phương căn cứ thực hiện. Do đó, kiến nghị Bộ Giao thông vận tải xem xét bổ sung nhiệm vụ cho đơn vị có liên quan xây dựng hoàn thiện quy chuẩn và tiêu chuẩn, định mức trong lĩnh vực đường sắt. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau: Về trách nhiệm xây dựng, thẩm định, công bố tiêu chuẩn, quy chuẩn đã được quy định rõ tại Điều 11, Điều 27 Luật Tiêu chuẩn và quy chuẩn kỹ thuật. Vì vậy, Bộ GTVT đề nghị không bổ sung nội dung này vào trong dự thảo Luật nhằm bảo đảm sự đồng bộ, thống nhất trong hệ thống văn bản QPPL. |
|  | Tổng công ty ĐSVN | Đề nghị Bộ Giao thông vận tải sử dụng các cụm từ “Cơ quan, tổ chức, đơn vị” thay thế cho các cụm từ “cơ quan, tổ chức”, “tổ chức, cá nhân”, “cơ quan, tổ chức, đơn vị” trong dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi) để đảm bảo phù hợp với quy định tại Luật Quản lý, sử dụng tài sản công. Cụ thể, Điều 1 Luật Quản lý, sử dụng tài sản công đã nêu: “Luật này quy định về quản lý nhà nước đối với quyền và nghĩa vụ ***của cơ quan, tổ chức, đơn vị***, cá nhân trong việc quản lý, sử dụng tài sản công”. Đồng thời, việc sử dụng thay thế cụm từ “Cơ quan, tổ chức, đơn vị” tại Dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi) cũng đảm bảo đầy đủ, không bỏ sót các đối tượng liên quan được điều chỉnh tương ứng tại Luật Quản lý, sử dụng tài sản công (khoản 6 Điều 2 của Luật Quản lý, sử dụng tài sản công cũng đã nêu đối tượng điều chỉnh của Luật bao gồm doanh nghiệp, tổ chức có liên quan đến quản lý sử dụng tài sản công). | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  1. Phạm vi điều chỉnh của Luật Đường sắt có liên quan đến quyền, nghĩa vụ của tổ chức, cá nhân có liên quan đến hoạt động đường sắt và quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt, các chương, điều có liên quan đến quy hoạch, đầu tư, xây dựng, quản lý, bảo trì, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt; vận tải đường sắt; công nghiệp đường sắt; bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt; kinh doanh đường sắt.  2. Việc sử dụng một cụm từ “Cơ quan, tổ chức, đơn vị” trong Luật mà không có cá nhân sẽ bỏ sót các quy định về quyền, trách nhiệm, nghĩa vụ của cá nhân trong dự thảo Luật.  3. Cụm từ “Cơ quan, tổ chức, đơn vị” đã được sử dụng thống nhất đối với các nội dung liên quan đến tài sản KCHTĐS, do đó đã bảo đảm tính đồng bộ với quy định của Luật Quản lý, sử dụng tài sản công. |
|  |  | Đề nghị Bộ Giao thông vận tải xem xét và thống nhất việc sử dụng cụm từ “hệ thống cấp điện từ công tơ…” và “hệ thống cấp điện từ lưới điện…” hay “hệ thống cấp điện” tại điểm c, khoản 5, Điều 17 hay tại khoản 1, 2 Điều 22; điểm đ khoản 2 Điều 29 (do đã được quy định tại khoản 5, 6 Điều 3 Dự thảo Luật). | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và làm rõ như sau:  Bộ Giao thông vận tải đã chỉnh sửa khoản 5, 6 Điều 3 và điểm c khoản 5 Điều 17 dự thảo Luật. Theo đó, toàn bộ hệ thống cấp điện của đường sắt bao gồm:  1. Hệ thống cấp điện từ lưới điện cho công trình đường sắt là đường dây, trạm biến áp từ lưới điện phân phối đến điểm đấu nối (điểm bán điện cho đường sắt). Hệ thống này thuộc công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối với công trình đường sắt.  2. Hệ thống phân phối, cấp điện cho thiết bị đường sắt, chiếu sáng… là hạng mục thuộc ga đường sắt, đề-pô, đồng bộ với công trình đường sắt (chiếu sáng trên cầu, trong hầm, phòng thiết bị…). Hệ thống này thuộc công trình ga đường sắt, đề-pô và các công trình có sử dụng điện.  3. Hệ thống cấp điện sức kéo đường sắt là tuyến đường dây từ điểm bán điện cho đường sắt đến trạm biến áp, thiết bị đồng bộ để chuyển đổi từ điện phân phối thành điện sức kéo cấp cho đoàn tàu vận hành. Hệ thống này là công trình đường sắt. |
| **Chương I**  **NHỮNG QUY ĐỊNH CHUNG** |  |  |  |
| **Điều 1. Phạm vi điều chỉnh**  Luật này quy định về hoạt động đường sắt; tín hiệu, quy tắc giao thông; quyền, nghĩa vụ của tổ chức, cá nhân có liên quan đến hoạt động đường sắt và quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt. | Bộ Tư pháp | Điều 1 quy định Luật này quy định về hoạt động đường sắt; tín hiệu, quy tắc giao thông; quyền, nghĩa vụ của tổ chức, cá nhân có liên quan đến hoạt động đường sắt và quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt, đề nghị cân nhắc quy định phạm vi để bảo đảm kỹ thuật soạn thảo, trong đó lưu ý một số nội dung sau: về tín hiệu và quy tắc giao thông cũng là nội dung về trật tự, an toàn giao thông đường sắt theo khoản 1 Điều 3; quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt nhưng toàn bộ nội dung Dự thảo là hoạt động quản lý nhà nước về đường sắt... | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và sửa đổi, bổ sung Điều này như sau: “Luật này quy định về hoạt động đường sắt; quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm của tổ chức, cá nhân liên quan đến hoạt động đường sắt.”. |
| **Điều 2. Đối tượng áp dụng**  Luật này áp dụng đối với tổ chức, cá nhân trong nước và nước ngoài có liên quan đến hoạt động đường sắt trên lãnh thổ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam. |  |  |  |
| **Điều 3. Giải thích từ ngữ** | Bộ Quốc phòng | Đề nghị nghiên cứu bổ sung khái niệm "quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt" vào Điều 3 (giải thích từ ngữ) Chương I dự thảo. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Tại khoản 1 Điều 25 của dự thảo có quy định *“1. Khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt là việc Nhà nước quy hoạch, thu hồi đất vùng phụ cận ga đường sắt, đầu tư hạ tầng kỹ thuật nếu có để giao đất, cho thuê đất phát triển các khu đô thị, thương mại, dịch vụ theo quy định của pháp luật”*. Mặt khác, thuật ngữ này chỉ được sử dụng tại Điều 25 của dự thảo do đó, Bộ GTVT đề nghị không bổ sung thuật ngữ này vào Điều 3 và để tại Điều 25 của dự thảo để bảo đảm tính đồng bộ trong dự thảo Luật. |
|  | Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch | Nghiên cứu, bổ sung giải thích các từ ngữ: “Đường sắt”, “Hành lang an toàn đường sắt”, “Mạng lưới đường sắt” để thống nhất triển khai các nội dung trong dự thảo Luật. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  1. Về thuật ngữ “Đường sắt”: đây là một loại hình giao thông vận tải, vì vậy việc giải thích khái niệm là không cần thiết. Mặt khác, Luật ĐS từ năm 2005 đến nay cũng không có khái niệm này.  2. Về thuật ngữ “mạng lưới đường sắt”: trong dự thảo Luật Đường sắt không có khái niệm “Mạng lưới đường sắt” mà chỉ quy định “Quy hoạch mạng lưới đường sắt”. Nội dung này đã được quy định tại Điều 7 dự thảo Luật.  3. Về thuật ngữ “Hành lang an toàn giao thông đường sắt”: nội dung này đã được quy định rõ nội dung tại khoản 3 Điều 29 dự thảo Luật. |
|  | Bộ Y tế | Đối với Điều 3. Giải thích từ ngữ: đề nghị bổ sung giải thích đối với các khái niệm: "hệ thống thẻ vé", hệ thống cấp điện sức kéo đường sắt", "quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt" và đưa các nội dung giải thích từ ngữ tại các Điều khác của dự thảo về Điều 3. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau: Các khái niệm này chỉ được sử dụng tại 1 Điều, không có quy định lặp lại. Vì vậy giải thích từ ngữ được đặt tại Điều đó là hợp lý. |
|  | Bộ Kế hoạch và Đầu tư | Một số thuật ngữ mang tính chất chuyên ngành được sử dụng nhiều tại các quy định của dự thảo Luật như: nút giao đồng mức, nút giao khác mức[[3]](#footnote-3), đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị, đường sắt địa phương, đường sắt vùng ... Đề nghị rà soát, bổ sung các thuật ngữ trên vào Điều 3 của dự thảo | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  1. Về thuật ngữ "giao đồng mức", "giao khác mức": đây là những thuật ngữ thông dụng, không cần thiết phải giải thích từ ngữ. Vừa qua, Luật Đường bộ 2024 vừa được Quốc hội thông qua cũng sử dụng những thuật ngữ "giao nhau đồng mức", "không giao nhau cùng mức" nhưng cũng không giải thích từ ngữ.  2. Về các khái niệm "đường sắt quốc gia","đường sắt đô thị", "đường sắt địa phương" và "đường sắt chuyên dùng":  Các khái niệm "đường sắt quốc gia","đường sắt đô thị" và "đường sắt chuyên dùng" đã được sử dụng từ Luật Đường sắt 2005, Luật Đường sắt 2017 và cho đến nay chưa xuất hiện khó khăn, vướng mắc cần phải giải thích từ ngữ. Dự thảo Luật sử dụng lại các khái niệm này, nội dung quy định về thẩm quyền đầu tư, quản lý, bảo trì, khai thác cũng không thay đổi so với từ trước đến nay. Do đó, việc việc bổ sung giải thích cho thuật ngữ "đường sắt quốc gia","đường sắt đô thị" là không cần thiết.  Theo nội dung tại Điều 10 của Dự thảo Luật, hệ thống đường sắt Việt Nam gồm đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương và đường sắt chuyên dùng. Trong đó, đường sắt địa phương được xác định là đường sắt đô thị (chỉ vận chuyển hành khách) và đường sắt phục vụ vận tải cả hàng hóa và hành khách do địa phương quản lý. |
|  | Bộ Xây dựng | Đề nghị nghiên cứu, bổ sung định nghĩa về đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng. Việc quy định khái niệm các loại đường sắt này tại Điều 10 dự thảo Luật chủ yếu chỉ thể hiện nội dung về thẩm quyền quản lý. | Về nội dung này, Bộ GTVT đã làm rõ theo ý kiến của Bộ Kế hoạch và Đầu tư. |
|  | UBND Tp Hà Nội | Đề nghị bổ sung các thuật ngữ "đường sắt quốc gia", "đường sắt đô thị", "đường sắt vùng" vào Điều 3. Giải thích từ ngữ. Mặc dù những loại hình này đã được nêu tại Điều 10 trong dự thảo. Tuy nhiên, để đảm bảo sự thống nhất và rõ ràng trong cách hiểu, các thuật ngữ này cần được giải thích tại Điều 3. | Về nội dung này đã được Bộ GTVT làm rõ theo ý kiến của Bộ Kế hoạch và Đầu tư. |
|  | UBND tỉnh Điện Biên | Đề nghị cơ quan soạn thảo nghiên cứu bổ sung quy định giải thích từ ngữ đối với một số từ ngữ chuyên ngành để thuận lợi cho việc tổ chức thực hiện như: “phương tiện chuyên dùng đường sắt”, “phương tiện động lực chuyên dùng”, “dồn dịch”, “hoán cải”, “lập tàu”… | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Các thuật ngữ này mang tính chất kỹ thuật chuyên ngành và sẽ được quy định cụ thể tại các văn bản quy định chi tiết hướng dẫn thi hành Luật. Kế thừa Luật Đường sắt 2017, nội dung này sẽ tiếp tục được quy định trong Nghị định của Chính phủ, Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải, cụ thể: khoản 2 Điều 36, khoản 5 Điều 37, khoản 6 Điều 39, khoản 4 Điều 43, khoản 3 Điều 44 đã giao Chính phủ, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết. Hiện nay, các thuật ngữ này đã được quy định tại các văn bản hướng dẫn Luật hiện hành. |
|  | UBND tỉnh Bình Dương | Đối với thuật ngữ đường sắt tốc độ cao, đường sắt quốc gia, đường sắt vùng, đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng, hiện dự thảo Luật chưa định nghĩa chi tiết và chưa quy định rõ trách nhiệm quản lý, cụ thể: tại Điều 10 chưa định nghĩa đường sắt tốc độ cao; đồng thời chưa quy định đơn vị quản lý đối với đường sắt tốc độ cao. Do đó, kiến nghị dự thảo luật cần bổ sung giải thích chi tiết để được phân định rõ ở những nội dung quy định về thẩm quyền đầu tư, quản lý về sau, như: đường sắt quốc gia bao gồm đường sắt tốc độ cao, đường sắt thuộc quy hoạch mạng lưới đường sắt Việt Nam và đường sắt vùng kết nối với đường sắt quốc gia, … | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  1. Đường sắt quốc gia, đường sắt vùng, đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng là các loại hình đường sắt thuộc hệ thống đường sắt Việt Nam và được quy định tại Điều 10 của dự thảo, theo đó các loại hình đường sắt này sẽ tương ứng với cơ quan quản lý là Bộ GTVT hay địa phương, hoặc tổ chức, cá nhân sở hữu.  2. Đường sắt tốc độ cao là một cấp kỹ thuật của đường sắt quốc gia (Điều 14 của dự thảo), tương ứng với đó là tiêu chuẩn áp dụng để chạy tàu tốc độ cao.  3. Thẩm quyền về đầu tư, quản lý tương ứng với từng loại hình đường sắt được kết cấu nội dung quy định tại các điều về đầu tư xây dựng, quản lý bảo trì. Theo đó: Bộ GTVT đầu tư xây dựng, quản lý bảo trì đường sắt quốc gia; UBND cấp tỉnh đầu tư xây dựng, quản lý bảo trì đường sắt đô thị, đường sắt địa phương; tổ chức, cá nhân tự đầu tư, quản lý bảo trì đường sắt do mình sở hữu. |
|  | UBND tỉnh An Giang | Rà soát việc giải thích một số từ ngữ tại Điều 3, như: “Hoạt động đường sắt”, “Chạy tàu”, “Kinh doanh vận tải đường sắt”, “Phương tiện giao thông đường sắt”, “Tuyến đường sắt”, “Tàu” bởi nhận thấy mang tính dễ hiểu, thông dụng | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải tiếp thu và làm rõ như sau: các khái niệm “Hoạt động đường sắt”, “Chạy tàu”, “Kinh doanh vận tải đường sắt”, “Phương tiện giao thông đường sắt”, “Tuyến đường sắt”, “Tàu” là các thuật ngữ mang tính kỹ thuật chuyên ngành được kế thừa từ Luật Đường sắt 2017. Trong quá trình xây dựng dự án Luật Đường sắt (sửa đổi), Bộ Giao thông vận tải đã rà soát và chỉnh lý các thuật ngữ này bảo đảm dễ hiểu, thông dụng |
| 3. *Công lệnh tải trọng* là quy định về tải trọng tối đa cho phép trên một trục và tải trọng rải đều tối đa cho phép theo chiều dài của phương tiện giao thông đường sắt được quy định trên từng cầu, đoạn, khu gian, khu đoạn, tuyến đường sắt. | Tổng công ty ĐSVN | Đề nghị sửa đổi, bổ sung: 3. *Công lệnh tải trọng* là ~~quy định về~~ tải trọng tối đa cho phép trên một trục **của phương tiện giao thông đường sắt** và tải trọng rải đều tối đa **tính trên 01 mét** cho phép theo chiều dài của phương tiện giao thông đường sắt **tính từ tâm móc nối đầu này đến tâm móc nối đầu kia** được quy định trên từng cầu, đoạn, khu gian, khu đoạn, tuyến đường sắt.  Lý do: Bổ sung đầy đủ dữ liệu để làm cơ sở cho phương pháp tính toán xác định tải trọng trục và đặc biệt là tải trọng rải đều phục vụ công tác xếp hàng lên phương tiện giao thông đường sắt. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu bỏ cụm từ “quy định về”. Thuật ngữ “công lệnh tải trọng” là khái niệm chung không đưa ra phương pháp tính của tải trọng. Nội dung này sẽ được quy định tại Thông tư của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về xây dựng, công bố công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ trên đường sắt. Kế thừa Luật Đường sắt 2017, nội dung này sẽ tiếp tục được quy định trong Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải. Hiện nay, các đề xuất của TCT ĐSVN đang được quy định tại Thông tư số 27/2018/TT-BGTVT. |
| *5. Công trình đường sắt* là công trình xây dựng phục vụ giao thông vận tải đường sắt, bao gồm: đường, cầu, cống, hầm, kè, tường chắn, ga, hàng rào bảo vệ, đề-pô, hệ thống thoát nước, hệ thống thông tin, tín hiệu, hệ thống báo hiệu cố định; hệ thống cấp điện từ công tơ cho công trình, thiết bị, sức kéo đường sắt và các công trình, thiết bị phụ trợ khác của đường sắt. | Tổng công ty ĐSVN | Đề nghị sửa đổi, bổ sung:  5. Công trình đường sắt là công trình xây dựng phục vụ giao thông vận tải đường sắt, bao gồm: đường, cầu, cống, hầm, kè, tường chắn, ga, **cổng**, hàng rào bảo vệ, đề-pô, hệ thống **cấp,** thoát nước, hệ thống thông tin, tín hiệu, hệ thống báo hiệu cố định; hệ thống cấp điện từ công tơ cho công trình, thiết bị, sức kéo đường sắt và các công trình, thiết bị phụ trợ khác của đường sắt. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu một phần, sửa đổi khoản này để làm rõ công trình đường sắt theo nguyên tắc sau:  1. Không bổ sung từ “cổng” và “hệ thống cấp nước” vào công trình đường sắt vì hạng mục này thuộc về ga đường sắt, đề-pô.  2. Làm rõ hệ thống cấp điện như sau: toàn bộ hệ thống cấp điện của đường sắt bao gồm:  - Hệ thống cấp điện từ lưới điện cho công trình đường sắt là đường dây, trạm biến áp từ lưới điện phân phối đến điểm đấu nối (điểm bán điện cho đường sắt). Hệ thống này thuộc công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối với công trình đường sắt.  - Hệ thống phân phối, cấp điện cho thiết bị đường sắt, chiếu sáng… là hạng mục thuộc ga đường sắt, đề-pô, đồng bộ với công trình đường sắt (chiếu sáng trên cầu, trong hầm, phòng thiết bị…). Hệ thống này thuộc công trình ga đường sắt, đề-pô và các công trình có sử dụng điện.  - Hệ thống cấp điện sức kéo đường sắt là tuyến đường dây từ điểm bán điện cho đường sắt đến trạm biến áp, thiết bị đồng bộ để chuyển đổi từ điện phân phối thành điện sức kéo cấp cho đoàn tàu vận hành. Hệ thống này là công trình đường sắt.  Nội dung sửa khoản này như sau:  “5. Công trình đường sắt là công trình xây dựng phục vụ giao thông vận tải đường sắt, bao gồm: đường, cầu, cống, hầm, kè, tường chắn, ga, hàng rào bảo vệ, đề-pô, rãnh thoát nước, hệ thống thông tin, hệ thống tín hiệu, hệ thống báo hiệu cố định, hệ thống cấp điện sức kéo đường sắt và các công trình, thiết bị phụ trợ khác của đường sắt.”. |
| 6. *Công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối* *với công trình đường sắt* bao gồm: hệ thống cấp điện từ lưới điện phân phối đến công tơ cho công trình đường sắt; hệ thống cấp, thoát nước; đường bộ vào ga đường sắt. |  |  | Tiếp thu một phần ý kiến góp ý của Tổng công ty ĐSVN về công trình đường sắt, sửa đổi khoản này như sau:  6. *Công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối* *với công trình đường sắt* bao gồm: hệ thống cấp điện từ lưới điện cho công trình đường sắt; hệ thống cấp nước, thoát nước đấu nối với công trình đường sắt; đường bộ vào ga đường sắt. |
| 10. *Ga đường sắt* là nơi để phương tiện giao thông đường sắt dừng, tránh, vượt, đón, trả khách, xếp, dỡ hàng hoá, thực hiện tác nghiệp kỹ thuật và các dịch vụ khác. | Bộ Kế hoạch và Đầu tư | Tại khoản 10 dự thảo dự kiến quy định *“Ga đường sắt là nơi để phương tiện giao thông đường sắt dừng, tránh, vượt, đón, trả khách, xếp, dỡ hàng hóa, thực hiện tác nghiệp kỹ thuật và các dịch vụ khác”.* Đối với đường sắt đôi (dự kiến sẽ triển khai) thì việc dừng tránh phương tiện không phải là nhiệm vụ chính của ga đường sắt, do đó đề nghị nghiên cứu điều chỉnh theo hướng *“Ga đường sắt là nơi để phương tiện giao thông đường sắt dừng, ~~tránh, vượt,~~ đón, trả khách, xếp, dỡ hàng hóa, tránh, vượt; thực hiện tác nghiệp kỹ thuật và các dịch vụ khác”.* | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Nội dung này quy định chung cho các loại hình đường sắt, không chỉ riêng cho đường sắt tốc độ cao. Mặt khác, việc đổi vị trí cụm từ "tránh, vượt" cũng không làm thay đổi nội dung khoản này. |
| 16. *Kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt* là việc thực hiện một, một số hoặc toàn bộ hoạt động đầu tư, sử dụng, bán, cho thuê, chuyển nhượng có thời hạn quyền khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt, dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt. | Bộ Công an | Tại khoản 16 Điều 3 dự thảo Luật có quy định “dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt” là một nội dung thuộc hoạt động kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt. Tuy nhiên, nên, xác định nội dung “dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt” thuộc hoạt động kinh doanh vận tải đường sắt (quy định tại khoản 17 Điều 3 dự thảo Luật) để bảo đảm thống nhất, đồng bộ với Điều 47, Điều 59 dự thảo Luật. Theo đó, cần chuyển nội dung “dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt” từ khoản 16 Điều 3 sang khoản 17 Điều 3 dự thảo Luật. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu một phần và làm rõ như sau:  1. Không quy định dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt thuộc kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt.  2. Đối với ý kiến chuyển nội dung “dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt” từ khoản 16 Điều 3 sang khoản 17 Điều 3 dự thảo Luật:  Đối với đường sắt quốc gia hiện nay, dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt do doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt thực hiện (Tổng công ty ĐSVN). Các doanh nghiệp vận tải đường sắt phải trả tiền cung cấp dịch vụ này. Dịch vụ điều hành giao thông vận tải được thực hiện thông qua các công việc: xác lập và cung cấp biểu đồ chạy tàu; xác lập đường chạy ở các ga và thực hiện tác nghiệp đón, gửi tàu…  Đối với đường sắt đô thị (tuyến Cát Linh – Hà Đông và đoạn trên cao Nhổn – Cầu Giấy của tuyến Nhổn – Ga Hà Nội), Công ty Metro Hà Nội vừa khai thác vừa tổ chức điều hành chạy tàu.  Với tuyến đường sắt tốc độ cao dự kiến, do tính an toàn đặc biệt và theo kinh nghiệm của một số nước trên thế giới, việc điều hành chạy tàu do một tổ chức độc lập thực hiện (không liên quan đến kết cấu hạ tầng và vận tải), trung tâm điều hành (OCC). |
|  | Bộ Tài chính | Tại Điều 80, 81, 83 và 84 Luật Quản lý, sử dụng tài sản công quy định về các phương thức khai thác tài sản kết cấu hạ tầng (trong đó có kết cấu hạ tầng đường sắt) gồm các phương thức: Đối tượng được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng trực tiếp tổ chức khai thác, cho thuê quyền khai thác, chuyển nhượng có thời hạn quyền khai thác tài sản kết cấu hạ tầng.  Theo quy định tại Điều 3 và Điều 57 dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi) thì “kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt” bao hàm cả việc cho thuê hoặc chuyển nhượng có thời hạn tài sản kết cấu hạ tầng (là nội dung khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt); do đó, đề nghị Bộ GTVT phân biệt khái niệm, nội hàm “kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt” và “khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt” làm căn cứ để thực hiện vì 02 nội dung này là khác nhau. Trong đó, đối với việc khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt đã có quy định tại Luật Quản lý, sử dụng tài sản công thì đề nghị dẫn chiếu để thực hiện hoặc quy định cụ thể thì phải đảm bảo phù hợp với quy định tại Luật Quản lý, sử dụng tài sản công. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và làm rõ như sau:  1. Tiếp thu và chỉnh lý khoản 16 Điều 3 như sau:  "16. Kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt là việc thực hiện một, một số hoặc toàn bộ hoạt động đầu tư; bán, cho thuê kết cấu hạ tầng đường sắt hoặc khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công".  2. Về tính đồng bộ với quy định của Luật Quản lý, sử dụng tài sản công và pháp luật có liên quan:  - Khoản 1 Điều 80 Luật Quản lý, sử dụng tài sản công quy định: Việc khai thác tài sản kết cấu hạ tầng được thực hiện theo các phương thức sau đây:  (1) Đối tượng được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng trực tiếp tổ chức khai thác tài sản kết cấu hạ tầng;  (2) Chuyển nhượng quyền thu phí sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng;  (3) Cho thuê quyền khai thác tài sản kết cấu hạ tầng;  (4) Chuyển nhượng có thời hạn quyền khai thác tài sản kết cấu hạ tầng;  (5) Phương thức khác theo quy định của pháp luật.  - Khoản 21 Điều 4 Luật Doanh nghiệp quy định: Kinh doanh là việc thực hiện liên tục một, một số hoặc tất cả công đoạn của quá trình từ đầu tư, sản xuất đến tiêu thụ sản phẩm hoặc cung ứng dịch vụ trên thị trường nhằm mục đích tìm kiếm lợi nhuận. |
|  | UBND Tp Hà Nội | Đề nghị làm rõ khái niệm "dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt" và dịch vụ này có là một bộ phận của Kết cấu hạ tầng đường sắt. | Về nội dung này đã được Bộ GTVT làm rõ và tiếp thu như ý kiến của Bộ Công an, Bộ Tài chính. |
|  | Tổng công ty ĐSVN | Đề nghị sửa đổi, bổ sung:  16. Kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt là việc thực hiện một, một số hoặc toàn bộ hoạt động đầu tư, sử dụng, bán, cho thuê, chuyển nhượng **có thời hạn** quyền khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt, ~~dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt~~ **để phục vụ hoạt động vận tải đường sắt và các dịch vụ thương mại khác nhằm mục đích sinh lợi.**  Lý do: Dịch vụ điều hành giao thông vận tải chỉ là một loại hình dịch vụ được cung cấp trong hoạt động kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt. Trong khi định nghĩa đang liệt kê các phương thức khai thác tài sản khi thực hiện kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt. Việc liệt kê chỉ 01 loại hình dịch vụ sẽ dẫn đến không cân xứng về nội hàm. Việc làm rõ dịch vụ điều hành giao thông vận tải là 01 loại hình dịch vụ thuộc kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt đề nghị bổ sung tại Điều 58 của Dự thảo Luật.  Cần bổ sung nội dung *“để phục vụ hoạt động vận tải đường sắt và các dịch vụ thương mại khác nhằm mục đích sinh lợi”* để làm rõ hơn mục đích, phạm vi thuộc hoạt động kinh doanh kết cấu hạ tầng đướng sắt hướng đến. Đoạn này cũng giúp định nghĩa về 02 hoạt động kinh doanh đường sắt (kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt và kinh doanh vận tải đường sắt) có định nghĩa tương xứng với nhau. | Về nội dung này đã được Bộ GTVT làm rõ và tiếp thu như ý kiến của Bộ Công an, Bộ Tài chính. |
| 18. *Lối đi tự mở* là đoạn đường bộ giao nhau đồng mức với đường sắt do tổ chức, cá nhân tự xây dựng, sử dụng, khai thác khi chưa được cơ quan có thẩm quyền cho phép. | UBND tỉnh Quảng Trị | Tại Mục 18, Điều 3- dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi): Giải thích từ ngữ, đề nghị bổ sung “ Lối đi tự mở là đoạn đường bộ giao nhau đồng mức với đường sắt do tổ chức, cá nhân tự xây dựng, sử dụng, khai thác khi chưa được cơ quan có thẩm quyền cho phép; **hoặc là các đường dân sinh qua đường sắt hình thành và tồn tại từ lâu**. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau: Khái niệm lối đi tự mở đã bao hàm nội dung: đường dân sinh qua đường sắt hình thành và tồn tại từ lâu. Cụ thể là đoạn đường bộ giao nhau đồng mức với đường sắt do tổ chức, cá nhân tự xây dựng, sử dụng, khai thác trái phép. Vì vậy, Bộ GTVT đề nghị giữ nguyên khoản này như dự thảo Luật. |
| 19. *Phương tiện giao thông đường sắt* là đầu máy, toa xe, phương tiện chuyên dùng đường sắt. | Tổng công ty ĐSVN | Đề nghị sửa đổi, bổ sung: 19. *Phương tiện giao thông đường sắt* là đầu máy, toa xe, **toa xe động lực**, phương tiện chuyên dùng đường sắt.  Lý do: Bổ sung thêm loại phương tiện đối với đoàn tàu sử dụng công nghệ động lực phân tán, phù hợp với khoản 21 Điều này. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Toa xe động lực là một trong số các kiểu loại toa xe. Hiện nay, các loại đầu máy, toa xe, phương tiện chuyên dùng đường sắt đã được Bộ GTVT quy định chi tiết trong các quy chuẩn kỹ thuật quốc gia. Kế thừa Luật Đường sắt 2017, nội dung này sẽ tiếp tục được quy định trong Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải. Hiện nay, thuật ngữ này đang được quy định tại Thông tư số 30/2023/TT-BGTVT. |
| 21. *Tàu* là phương tiện giao thông đường sắt được lập bởi đầu máy và toa xe hoặc đầu máy chạy đơn, toa xe động lực, phương tiện động lực chuyên dùng di chuyển trên đường sắt. | Tổng công ty ĐSVN | Đề nghị sửa đổi, bổ sung: 21. *Tàu* làphương tiện giao thông đường sắt được lập bởi ít nhất hai thực thể gồm đầu máy và toa xe hoặc ~~đầu máy chạy đơn,~~ các toa xe động lực, ~~phương tiện động lực chuyên dùng~~ di chuyển trên đường sắt, **tàu phải được bố trí đầy đủ nhân viên công tác trên tàu.**  Lý do: Để không bị trùng lặp với khái niệm phương tiện giao thông đường sắt tại khoản 19 Điều 3 Dự thảo. Đồng thời, làm rõ các điều kiện đối với tàu (ngoài các quy định như dự thảo còn phải có nhân viên phục vụ trên tàu như lái tàu, trưởng tàu và các nhân viên đường sắt khác…). Đáp ứng đủ các điều kiện này thì mới được coi là tàu. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu một phần và làm rõ như sau:  1. Tiếp thu một phần chỉnh lý khoản này như sau: “21. Tàu được lập bởi đầu máy và toa xe hoặc đầu máy chạy đơn, phương tiện động lực chuyên dùng di chuyển trên đường sắt.”  2. Thuật ngữ “Tàu” được xác định là một trong các trường hợp sau:  - Phương tiện giao thông đường sắt được lập bởi đầu máy và toa xe  - Đầu máy chạy đơn.  - Toa xe động lực.  - Phương tiện động lực chuyên dùng di chuyển trên đường sắt |
| **Điều 4.** **Nguyên tắc cơ bản trong hoạt động đường sắt** | Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn | Đề nghị bổ sung khoản 6 như sau: “6. ***Trường hợp đường sắt có liên quan đến đê điều phải thực hiện theo quy định của pháp luật về đê điều.”*** để phù hợp với quy định của pháp luật về đê điều, đảm bảo an toàn đê điều. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau: Nội dung quy định tại Điều này là nguyên tắc cơ bản trong hoạt động đường sắt, kiến nghị của Bộ NN&PTNT là quy định về áp dụng luật và thực hiện theo Điều 156 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật (Điều 156. Áp dụng văn bản quy phạm pháp luật). Vì vậy, Bộ GTVT đề nghị không bổ sung nội dung này vào trong dự thảo Luật. |
|  | Bộ Tư pháp | Các nguyên tắc cơ bản trong hoạt động đường sắt nêu tại Dự thảo là yêu cầu trong hoàn thiện thể chế, chỉ đạo thực hiện hoạt động đường sắt mà không phải là nguyên tắc. Bên cạnh đó, nội dung giữa khoản 4 và khoản 5 có sự mâu thuẫn, trong khi khoản 4 đưa ra yêu cầu *tách bạch giữa chức năng quản lý nhà nước... với kinh doanh vận tải của doanh nghiệp, giữa kinh doanh kết cấu hạ tầng với kinh doanh vận tải trên đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư* thì khoản 5 lại quy định *bảo đảm cạnh tranh lành mạnh, bình đẳng giữa các tổ chức, cá nhân thuộc mọi thành phần kinh tế tham gia kinh doanh đường sắt*... | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  1. Các nguyên tắc cơ bản trong hoạt động đường sắt nêu tại Dự thảo là các nguyên tắc đã được kế thừa từ Luật Đường sắt 2005 và Luật Đường sắt 2017. Trong quá trình tổng kết đánh giá thi hành 05 Luật Đường sắt 2017 thì các quy định này không có tồn tại, vướng mắc trong quá trình triển khai thực hiện.  2. Khoản 4, khoản 5 không có sự mâu thuẫn vì để bảo đảm cạnh tranh lành mạnh, bình đẳng giữa các tổ chức, cá nhân thuộc mọi thành phần kinh tế tham gia kinh doanh đường sắt thì cần thiết phải tách bạch giữa chức năng quản lý nhà nước... với kinh doanh vận tải của doanh nghiệp, giữa kinh doanh kết cấu hạ tầng với kinh doanh vận tải trên đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư. |
|  | Uỷ ban trung ương MTTQ Việt Nam | Bổ sung: Đảm bảo quyền lợi của Nhân dân trong việc lựa chọn sử dụng dịch vụ giao thông vận tải đường sắt. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau: Tại khoản 1 Điều 4 đã xác định "phục vụ nhu cầu đi lại thuận tiện của người dân" là một trong những nguyên tắc cơ bản trong hoạt động đường sắt; đồng thời tại khoản 1 Điều 69 và khoản 1 Điều 70 của dự thảo đã quy định rõ những quyền của Nhân dân (hành khách và người thuê vận tải). Như vậy, tại dự thảo đã có các nội dung bảo đảm quyền lợi của người dân trong việc lựa chọn sử dụng dịch vụ giao thông đường sắt do đó đề nghị không bổ sung nội dung này vào trong Điều 4 của dự thảo. |
|  | UBND tỉnh Điện Biên | Đề nghị bỏ phần chú thích để bảo đảm thể thức kỹ thuật trình bày văn bản quy phạm pháp luật, nội dung này đề nghị nghiên cứu luận giải trong Tờ trình dự thảo Luật. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu. |
| 1. Bảo đảm hoạt động giao thông vận tải đường sắt thông suốt, trật tự, an toàn, chính xác và hiệu quả; phục vụ nhu cầu đi lại thuận tiện của người dân, phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh và bảo vệ môi trường. | Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn | Đề nghị bổ sung cụm từ “phòng, chống thiên tai” vào khoản 1 (tại Báo cáo tiếp thu, giải trình đã thống nhất tiếp thu ý kiến góp ý, tuy nhiên tại Dự thảo Luật chưa bổ sung). | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau: Trong quá trình xây dựng Hồ sơ đề nghị xây dựng dự án Luật Đường sắt (sửa đổi), Bộ GTVT đã tiếp thu ý kiến của Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn về việc bổ sung cụm từ “phòng, chống thiên tai” vào khoản 1 Điều 4. Tuy nhiên, trong quá trình nghiên cứu, xây dựng dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi), Bộ GTVT nhận thấy việc quy định "phòng, chống thiên tai" không phải là nguyên tắc cơ bản trong hoạt động đường sắt. Vì vậy, Bộ Giao thông vận tải đã tiếp thu và bổ sung quy định này vào Điều 31 của dự thảo Luật. |
|  | Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch | Khoản 1 Điều 4: nên chỉnh sửa thành “Bảo đảm hoạt động giao thông vận tải đường sắt thông suốt, trật tự, an toàn, chính xác và hiệu quả; phục vụ nhu cầu ***vận tải hàng hóa*** và đi lại thuận tiện của người dân…” để thống nhất nội dung trong dự thảo Luật. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và bổ sung cụm từ "vận tải hàng hoá" vào khoản 1 Điều 4 của dự thảo. |
| 2. Phát triển đường sắt theo quy hoạch, kế hoạch, gắn kết với các loại hình giao thông vận tải khác và hội nhập quốc tế, bảo đảm văn minh, hiện đại và đồng bộ. | Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch | Khoản 2 Điều 4: Cân nhắc, chỉnh sửa như sau: “*Phát triển đường sắt theo quy hoạch~~, kế hoạch~~,* ***sử dụng hiệu quả các nguồn lực****, gắn kết với các loại hình giao thông vận tải khác và hội nhập quốc tế, bảo đảm văn minh, hiện đại và đồng bộ*”. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải làm rõ như sau:  - Việc đầu tư xây dựng, cải tạo, nâng cấp chiến lược kinh doanh đường sắt hiện nay đều đang được thực hiện thông qua kế hoạch trung hạn 05 năm, hàng năm.  - Việc huy động, sử dụng hiệu quả các nguồn lực để phát triển đường sắt không phải là nguyên tắc cơ bản trong hoạt động đường sắt mà là một trong những chính sách đã được cụ thể hóa vào Điều 5, Điều 6,… dự thảo Luật.  - Quy định này được kế thừa từ khoản 1 Điều 4 Luật Đường sắt 2017 và không có tồn tại, vướng mắc trong trong quá trình triển khai thực hiện. |
| **Điều 5. Chính sách của Nhà nước về phát triển đường sắt** | Uỷ ban trung ương MTTQ Việt Nam | Bổ sung: Nhà nước khuyến khích, hỗ trợ, bảo vệ quyền và lợi ích của tổ chức, cá nhân trong việc sử dụng giao thông vận tải đường sắt. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Nội hàm của Điều này là các quy định những chính sách của nhà nước nhằm ưu tiên, khuyến khích, hỗ trợ để phát triển đường sắt.  Các quy định về khuyến khích, hỗ trợ quyền của tổ chức, cá nhân trong việc sử dụng giao thông vận tải đường sắt được quy định tại các điều, khoản cụ thể trong dự thảo Luật như: khoản 1 Điều 69 và khoản 1 Điều 70 đã quy định quyền của Nhân dân (hành khách và người thuê vận tải); Điều 61, Điều 67, Điều 73 cũng đã có nội dung quy định về vận tải nhiệm vụ đặc biệt, an sinh xã hội, trách nhiệm bảo hiểm trong kinh doanh vận tải hành khách… để hỗ trợ, bảo vệ lợi ích của tổ chức, cá nhân trong việc sử dụng giao thông vận tải đường sắt.  Do đó đề nghị không bổ sung nội dung này vào trong Điều 5 của dự thảo. |
|  | Bộ Tư pháp | Về chính sách của Nhà nước về phát triển đường sắt (Điều 5): một số nội dung tại Điều này là yêu cầu trong hoàn thiện thể chế, do đó cần nghiên cứu thể chế (như: khoản 1, khoản 3...), một số nội dung không phải là chính sách (như: quy định về báo cáo thực hiện chính sách phát triển giao thông tại khoản 6 Điều 5...). | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và làm rõ như sau:  1. Tại dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi) đã thể hoá các chính sách của Nhà nước về phát triển đường sắt tại khoản 1, khoản 3 của dự thảo như tại Điều 6, Điều 13, Điều 23, Điều 24, Điều 25 …  2. Tiếp thu ý kiến của Bộ Tư pháp bỏ nội dung quy định về báo cáo tại khoản 6 cho phù hợp với nội dung của Điều này. |
|  | Bộ Kế hoạch và đầu tư | Đề nghị nghiên cứu, sửa đổi, bổ sung theo đúng tinh thần chỉ đạo của Bộ Chính trị tại Kết luận số 49-KL/TW ngày 28/02/2023[[4]](#footnote-4) như sau:  a) Sửa đổi, bổ sung khoản 1, khoản 4 theo hướng ưu tiên tập trung nguồn lực để phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt (bao gồm: đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị, đường sắt tốc cao) và công nghiệp đường sắt.  b) Sửa đổi, bổ sung khoản 2, khoản 5 theo hướng khuyến khích các thành phần kinh tế (trong nước và ngoài nước) tham gia đầu tư phát triển Giao thông vận tải đường sắt  c) Sửa đổi, bổ sung khoản 6 theo hướng “Ưu tiên phân bổ ngân sách trung ương trong kế hoạch đầu tư công trung hạn và hằng năm để tập trung phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị, đường sắt địa phương, đường sắt vùng, công nghiệp đường sắt và đào tạo nguồn nhân lực theo quy hoạch, kế hoạch”. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và làm rõ như sau:  1. Tiếp thu một phần và chỉnh lý khoản 1 Điều này như sau:  *"1. Ưu tiên tập trung nguồn lực để đầu tư phát triển, nâng cấp, bảo trì, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương và công nghiệp đường sắt để bảo đảm giao thông vận tải đường sắt đóng vai trò chủ đạo trong hệ thống giao thông vận tải cả nước.";*  Đồng thời, Bộ GTVT làm rõ như sau: đường sắt tốc độ cao chỉ là một trong các cấp kỹ thuật đường sắt quy định tại Điều 14 của dự thảo Luật. Đường sắt đô thị là một trong các loại hình của đường sắt địa phương được quy định tại điểm b khoản 1 Điều 10 của dự thảo Luật.  2. Sau khi nghiên cứu, rà soát Bộ GTVT đề xuất bỏ khoản 2 và khoản 5 Điều này nhằm bảo đảm phù hợp với chỉ đạo của Tổng Bí thư tại Phiên khai mạc Kỳ họp thứ 8, Quốc hội khoá XV (ngày 21/10/2024) và các văn bản chỉ đạo của Chủ tịch Quốc hôi, Thủ tướng Chính phủ[[5]](#footnote-5).  3. Tiếp thu một phần và chỉnh lý khoản 6 Điều này và bố cục thành khoản 2, cụ thể như sau:  *"2. Ưu tiên phân bổ ngân sách trung ương trong kế hoạch đầu tư công hằng năm, trung hạn để bảo đảm phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương, công nghiệp đường sắt và đào tạo nguồn nhân lực theo quy hoạch, kế hoạch.****"***  Đồng thời, Bộ GTVT làm rõ như sau: đường sắt vùng là một trong các loại hình của đường sắt địa phương đi qua địa bàn 02 tỉnh, thành phố trở lên đã được quy định tại điểm b khoản 1 Điều 10 của dự thảo Luật. |
| 6. Ưu tiên phân bổ ngân sách trung ương trong kế hoạch đầu tư công hằng năm, trung hạn để bảo đảm phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia theo quy hoạch.  Theo yêu cầu của Quốc hội, Chính phủ báo cáovề thực hiện chính sách phát triển giao thông vận tải đường sắt và việc sử dụng ngân sách nhà nước đầu tư cho giao thông vận tải đường sắt. | Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch | Điều 5 (Chính sách của Nhà nước về phát triển đường sắt): cân nhắc bỏ nội dung “Theo yêu cầu của Quốc hội, Chính phủ báo cáo về thực hiện chính sách phát triển giao thông vận tải đường sắt và việc sử dụng ngân sách nhà nước đầu tư cho giao thông vận tải đường sắt” tại cuối của Điều 5. Lý do: công tác báo cáo về thực hiện chính sách phát triển giao thông vận tải đường sắt được thực hiện theo quy định của Luật Hoạt động giám sát của Quốc hội và Hội đồng nhân dân. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu ý kiến của Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch, Bộ Tư pháp và đã bỏ nội dung quy định về báo cáo tại khoản 6 cho phù hợp với nội dung của Điều này và bảo đảm đồng bộ, thống nhất với Luật Hoạt động giám sát của Quốc hội và Hội đồng nhân dân. |
| **Điều 6. Ưu đãi, hỗ trợ trong hoạt động đường sắt** | Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch | Dự thảo Luật nên phân định rõ các trường hợp ưu đãi và các trường hợp hỗ trợ trong hoạt động đường sắt. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải làm rõ như sau:  Nội dung Điều này đã quy định rõ các trường hợp được hưởng ưu đãi, hỗ trợ trong hoạt động đường sắt. Trong một số trường hợp, tổ chức, cá nhân được hưởng cả ưu đãi và hỗ trợ như điểm a, điểm b khoản 2. |
|  | Bộ Kế hoạch và đầu tư | a) Đề nghị rà soát, sửa đổi quy định tại Điều 6 Dự thảo Luật theo hướng ưu đãi, hỗ trợ trong hoạt động đường sắt nói chung, không phân chia đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị như dự thảo Luật. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Nội dung Điều này đã quy định ưu đãi, hỗ trợ cho tất cả các loại hình đường sắt như khoản 1, điểm a, điểm c, điểm d khoản 2, khoản 4. Riêng việc vay vốn tín dụng đầu tư, cấp bảo lãnh Chính phủ về vốn vay tại điểm b khoản 2 và bảo đảm kinh phí để giải phóng mặt bằng tại khoản 3 được tách riêng chỉ cho đường sắt quốc gia và đường sắt địa phương để phù hợp với pháp luật về quản lý nợ công và pháp luật về đất đai... |
|  | Uỷ ban trung ương MTTQ Việt Nam | Đề nghị Ban Soạn thảo cân nhắc: Gộp Điều 6. Ưu đãi hỗ trợ trong hoạt động đường sắt vào Điều 5 Chính sách của Nhà nước về phát triển đường sắt | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải làm rõ như sau:  - Chính sách của Nhà nước về phát triển đường sắt là định hướng, giải pháp của Nhà nước để thể chế hóa đường lối, chủ trương của Đảng, giải quyết vấn đề của thực tiễn nhằm đạt được mục tiêu nhất định trong lĩnh vực đường sắt.  - Ưu đãi, hỗ trợ trong hoạt động đường sắt là những biện pháp mà Nhà nước tạo thuận lợi cho nhà đầu tư, doanh nghiệp, tổ chức, cá nhân tham gia vào hoạt động đường sắt.  Do đó, đề nghị giữ nguyên như dự thảo. |
|  | Công ty TNHH MTV ĐSĐT số 1 | Bổ sung 01 nội dung: "Nhà nước hỗ trợ toàn bộ chi phí chuẩn bị vận hành, khai thác và tiếp nhận đào tạo, chuyển giao công nghệ. Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh thực hiện giao nhiệm vụ cho doanh nghiệp đường sắt đô thị thực hiện theo quy định của Chính phủ về giao nhiệm vụ, đặt hàng hoặc đấu thầu cung cấp sản phẩm, dịch vụ công sử dụng ngân sách nhà nước từ nguồn kinh phí thường xuyên"  1. Lý do: Để giải quyết vướng mắc về kinh phí cho doanh nghiệp đường sắt đô thị thực hiện nhiệm vụ trong đoạn chưa khai thác thương mại tuyến đường sắt đô thị.  2. Cơ sở kiến nghị:  (1) Khoản 2 Điều 7 Nghị định số 32/2019/NĐ-CP: *"2.* ***Ủy ban nhân dân cấp tỉnh,*** *Ủy ban nhân dân cấp huyện hoặc cơ quan quản lý trực thuộc được ủy quyền* ***quyết định*** *giao nhiệm vụ, đặt hàng cung cấp sản phẩm, dịch vụ công cho đơn vị sự nghiệp công lập trực thuộc;* ***đặt hàng (hoặc giao nhiệm vụ trong trường hợp pháp luật chuyên ngành quy định) đối với nhà cung cấp dịch vụ sự nghiệp công khác; nhà sản xuất, cung ứng sản phẩm, dịch vụ công ích*** *hoặc tổ chức đấu thầu theo quy định từ nguồn ngân sách địa phương."*  Khi Luật Đường sắt là Luật chuyên ngành có quy định việc giao nhiệm vụ cho doanh nghiệp đường sắt đô thị thì có thể áp dụng khoản 2 Điều 7 Nghị định số 32/2019/NĐ-CP.  (2) Khoản 2 Điều 5 Nghị định số 32/2019/NĐ-CP: *"2. Danh mục dịch vụ sự nghiệp công sử dụng kinh phí ngân sách nhà nước quy định tại Phụ lục I (Biểu 01 và Biểu 02) ban hành kèm theo Nghị định này, gồm:*  *a) Biểu 01. Dịch vụ sự nghiệp công sử dụng kinh phí ngân sách nhà nước theo ngành, lĩnh vực.*  *Chi tiết các danh mục dịch vụ sự nghiệp công sử dụng kinh phí ngân sách nhà nước của các bộ, cơ quan trung ương theo quyết định của Thủ tướng Chính phủ;* ***chi tiết các danh mục dịch vụ sự nghiệp công sử dụng kinh phí ngân sách nhà nước thuộc phạm vi quản lý của địa phương theo quyết định của Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh.***  *b) Biểu 02. Một số danh mục dịch vụ sự nghiệp công sử dụng kinh phí ngân sách nhà nước."*  Việc xác định công tác chuẩn bị vận hành thuộc danh mục dịch vụ sự nghiệp công theo quyết định của Chủ tịch UBND Thành phố.  (3) Điều 10 Nghị định số 32/2019/NĐ-CP: *"****Điều 10. Giao nhiệm vụ cung cấp dịch vụ sự nghiệp công sử dụng kinh phí ngân sách nhà nước***  *1. Giao nhiệm vụ cung cấp dịch vụ sự nghiệp công theo danh mục dịch vụ sự nghiệp công quy định tại Biểu 01 của Phụ lục I ban hành kèm theo Nghị định này.*  *2. Căn cứ giao nhiệm vụ:*  *a) Dự toán thu, chi được cấp có thẩm quyền giao;*  *b) Quyết định của cấp có thẩm quyền về danh mục dịch vụ sự nghiệp công sử dụng kinh phí ngân sách nhà nước thực hiện theo phương thức giao nhiệm vụ.*  *3. Nội dung giao nhiệm vụ:*  *a) Số lượng, khối lượng dịch vụ sự nghiệp công (trường hợp xác định được cụ thể) hoặc* ***chi tiết nhiệm vụ;***  *˃ Áp dụng giao chi tiết nhiệm vụ*  *b) Chất lượng dịch vụ sự nghiệp công (theo tiêu chí, tiêu chuẩn do cơ quan nhà nước có thẩm quyền ban hành);*  *c) Thời gian triển khai và thời gian hoàn thành;*  *d)* ***Dự toán kinh phí của nhiệm vụ cung cấp dịch vụ sự nghiệp công căn cứ*** *số lượng, khối lượng,* ***nhiệm vụ dịch vụ sự nghiệp công,*** *chế độ chi tiêu tài chính hiện hành và được cấp có thẩm quyền phê duyệt; chi tiết theo các nguồn sau:*  *- Nguồn ngân sách nhà nước.*  *- Nguồn phí được để lại chi cho hoạt động cung cấp dịch vụ, thu phí theo quy định pháp luật về phí và lệ phí.*  *- Nguồn thu dịch vụ sự nghiệp công theo giá dịch vụ sự nghiệp công do Nhà nước định giá.*  *đ) Tạm ứng, thanh toán, quyết toán kinh phí giao nhiệm vụ;*  *e) Nghiệm thu, bàn giao sản phẩm (nếu có);*  *g) Trách nhiệm của đơn vị sự nghiệp công lập thực hiện nhiệm vụ;*  *h) Trách nhiệm của cơ quan quản lý cấp trên giao nhiệm vụ;*  *i) Các nội dung khác theo quy định của pháp luật chuyên ngành (nếu có).*  *4. Hình thức giao nhiệm vụ:* ***Quyết định của cơ quan quản lý cấp*** *trên giao nhiệm vụ cung cấp dịch vụ sự nghiệp công sử dụng kinh phí ngân sách nhà nước cho đơn vị sự nghiệp công lập"* | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải tiếp thu một phần và làm rõ như sau:  1. Tiếp thu bổ sung quy định "Nhà nước hỗ trợ toàn bộ chi phí chuẩn bị vận hành, khai thác và tiếp nhận đào tạo, chuyển giao công nghệ" vào khoản 3 Điều 6 của dự thảo.  2. Về việc giao nhiệm vụ, đặt hàng cung cấp sản phẩm, dịch vụ công sử dụng ngân sách nhà nước từ nguồn kinh phí thường xuyên được thực hiện theo quy định của pháp luật về ngân sách nhà nước. Do đó, nội dung này thuộc thẩm quyền của Chính phủ (đề xuất sửa đổi, bổ sung Nghị định số 32/2019/NĐ-CP). |
| 1. Kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt cho phục vụ hoạt động vận tải đường sắt, kinh doanh vận tải đường sắt, công nghiệp đường sắt và đào tạo nguồn nhân lực đường sắt là các ngành, nghề ưu đãi đầu tư. | Bộ Tư pháp | Dự thảo quy định *kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt cho phục vụ hoạt động đường sắt... và đào tạo nguồn nhân lực đường sắt là các ngành, nghề ưu đãi đầu tư* (khoản 1 Điều 6), tuy nhiên, khoản 1 Điều 16 Luật Đầu tư năm 2020 quy định các ngành, nghề ưu đãi đầu tư trong đó gồm: *Hoạt động công nghệ cao, sản phẩm công nghiệp hỗ trợ công nghệ cao, hoạt động nghiên cứu và phát triển, sản xuất các sản phẩm hình thành từ kết quả khoa học và công nghệ theo quy định của pháp luật về khoa học và công nghệ* (điểm a); *đầu tư phát triển và vận hành, quản lý công trình kết cấu hạ tầng; phát triển vận tải hành khách công cộng tại các đô thị* (điểm h). Do đó, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo nghiên cứu đề xuất phương án xử lý tại Dự thảo để đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ.  Bên cạnh đó, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo nghiên cứu bổ sung thêm các chính sách ưu đãi đối với việc phát triển đường sắt đã được nêu tại Đề nghị xây dựng Luật và các văn bản của Đảng như: chính sách phát triển đường sắt đô thị, đặc biệt là những đô thị có mật độ dân cư lớn; đường sắt tốc độ cao; chính sách thu hút các nguồn đầu tư nhằm *đa dạng hoá nguồn vốn, các hình thức, phương thức đầu tư các dự án đường sắt, đẩy mạnh đầu tư theo phương thức đối tác công - tư (hợp đồng BT, BOT, BTO, TOD...)* (mục III.3 Kết luận số 49-KL/TW ngày 28/02/2024 của Ban chấp hành Trung ương về định hướng phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045)...; đồng thời, cân nhắc nghiên cứu các cơ chế, chính sách liên quan đến phát triển đường sắt được quy định tại Luật Thủ đô năm 2024 (Điều 30, 31, 40, 42); Nghị quyết số 98/2023/QH15 ngày 24/6/2023 của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển Thành phố Hồ Chí Minh (Điều 4, 5, 6)… để quy định một cách hợp lý. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải tiếp thu và làm rõ như sau:  1. Để đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ, Bộ Giao thông vận tải đề xuất bổ sung 01 khoản vào Điều 78 của dự thảo Luật. Cụ thể:  *“8. Bổ sung điểm p vào khoản 1 Điều 16 Luật Đầu tư số 61/2020/QH14 đã được sửa đổi, bổ sung bởi các Luật số: 08/2022/QH15, 09/2022/QH15, 20/2023/QH15, 26/2023/QH15, 28/2023/QH15, 31/2024/QH15, 33/2024/QH15:*  *"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.”*  2. Bộ Giao thông vận tải tiếp thu ý kiến của Bộ Tư pháp, trong quá trình xây dựng dự án Luật Đường sắt (sửa đổi), Bộ Giao thông vận tải đã rà soát, nghiên cứu kỹ lưỡng các chính sách ưu đãi được nêu tại các văn bản của Đảng, Luật Thủ đô 2024, Luật Công nghệ cao ... để đề xuất các chính sách ưu đãi phù hợp và bảo đảm tính khả thi như tại các Điều 25, Điều 33, Điều 34, Điều 35 ...  Mặt khác qua rà soát, Bộ Giao thông vận tải đề nghị sửa đổi khoản này thành: “1. 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 là các ngành, nghề ưu đãi đầu tư. |
|  | Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch | Khoản 1: cần rà soát, chỉnh sửa để phù hợp với quy định tại Điều 15, Điều 16 Luật Đầu tư và Nghị định số 31/2021/NĐ-CP ngày 26/3/2021 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn một số điều của Luật Đầu tư. | Nội dung nay đã được tiếp thu như ý kiến của Bộ Tư pháp |
|  | Bộ Kế hoạch và đầu tư | Tại khoản 1 dự kiến quy định "*ngành đào tạo nguồn nhân lực đường sắt là ngành nghề ưu đãi đầu tư*". Tuy nhiên, tại hồ sơ Dự thảo Luật chưa đánh giá, làm rõ cơ sở đề xuất này và chưa làm rõ về những hỗ trợ đối với đào tạo nhân lực trong hoạt động đường sắt. Do đó, đề nghị rà soát, đánh giá nội dung này để có cơ sở báo cáo Chính phủ xem xét, quyết định. | Bộ GTVT tiếp thu và làm rõ như sau:  - Từ kinh nghiệm phát triển đường sắt của các quốc gia phát triển, trình độ khoa học – công nghệ, công nghiệp đường sắt là một trong các yếu tố quan trọng để phát triển lĩnh vực đường sắt. Do đó, việc quy định nội dung đào tạo nguồn nhân lực đường sắt là ngành, nghề ưu đãi đầu tư là cần thiết.  - Thực hiện Kết luận số 49/KL-TW của Bộ Chính trị về định hướng phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045, trong đó có giải pháp "*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.***"  Vì vậy, Bộ GTVT sẽ bổ sung đánh giá làm rõ vào Hồ sơ xây dựng dự án Luật. Đồng thời đề xuất bổ sung một điểm vào khoản 1 Điều 16 Luật Đầu tư năm 2020 như sau:  ***“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”.*** |
|  | Tổng công ty ĐSVN | Đề nghị sửa đổi, bổ sung: 1. 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 là các ngành, nghề ưu đãi đầu tư.  Lý do: Dự thảo Luật đã có quy định các chính sách ưu đãi nhưng chưa có hướng dẫn cụ thể về trình tự, thủ tục để tiếp cận nguồn vốn vay ưu đãi đặc biệt là nguồn vốn vay ưu đãi để mua sắm phương tiện giao thông đường sắt cho nên các doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt rất khó tiếp cận nguồn vốn này (ngân hàng nào cho vay, hạn mức vay, thời hạn vay, ân hạn, lãi suất vay…). Tổng công ty ĐSVN đề xuất nội dung này giao cho Chính phủ quy định cụ thể do đây là vấn đề liên quan đến nhiều bộ, ngành để tạo điều kiện cho doanh nghiệp tiếp cận nguồn vốn vay ưu đãi. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải làm rõ như sau: Đối với các hoạt động kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt không phục vụ cho hoạt động vận tải đường sắt thì phải được đảm bảo cạnh tranh lành mạnh, bình đẳng như các ngành nghề kinh doanh khác. |
| 2. Tổ chức, cá nhân hoạt động đường sắt được hưởng ưu đãi, hỗ trợ như sau:  a) Được hưởng ưu đãi, hỗ trợ về đất dành cho đường sắt theo quy định của Luật Đất đai; | Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch | + Quy định “Tổ chức, cá nhân hoạt động đường sắt được hưởng ưu đãi” như tại khoản 2 dự thảo Luật là quá rộng, cần giới hạn các đối tượng được hưởng ưu đãi. Bên cạnh đó, cần rà soát, chỉnh sửa điểm a khoản 2 để thống nhất với quy định tại điểm e khoản 1 Điều 157 và Điều 209 Luật Đất đai. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải tiếp thu và chỉnh sửa điểm a khoản 2 như sau:  “a) Được ~~hưởng ưu đãi, hỗ trợ về~~ ***miễn, giảm tiền sử dụng đất, tiền thuê đất đối với*** đất dành cho đường sắt theo quy định của Luật Đất đai”.  Ngoài ra, đối với nội dung “Tổ chức, cá nhân hoạt động đường sắt được hưởng ưu đãi” như quy định tại khoản này là cần thiết để tạo cơ chế, chính sách ưu đãi cho các tổ chức, cá nhân kinh doanh đường sắt, phát triển công nghiệp đường sắt; thu hút nguồn lực tham gia đầu tư, kinh doanh đường sắt, công nghiệp đường sắt. |
|  | UBND thành phố Đà Nẵng | Tại Điều 6. Ưu đãi, hỗ trợ trong hoạt động đường sắt  a) Tại Điểm a, Khoản 2 Điều 6 dự thảo về ưu đãi, hỗ trợ trong hoạt động đường sắt quy định: “Tổ chức, cá nhân hoạt động đường sắt được hưởng ưu đãi, hỗ trợ như sau:  “a) Được hưởng ưu đãi, hỗ trợ về đất dành cho đường sắt theo quy định của Luật Đất đai.”  Theo điểm e khoản 1 Điều 157 Luật Đất đai: “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” thuộc trường hợp được miễn, giảm tiền sử dụng đất, thuê đất. Tuy nhiên, cơ quan quản lý nhà nước về đất đai không có chức năng, chuyên môn để xác định được diện tích 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; do đó, cần bổ sung nội dung quy định liên quan đến phải có sự xác nhận của cơ quan quản lý nhà nước về đường sắt về ranh giới, diện tích đất được miễn, giảm nêu trên phục vụ cho ngành đường sắt để cơ quan quản lý nhà nước về đất đai có cơ sở lập thủ tục về đất đai.  b) Cần nêu cụ thể hơn về loại hình doanh nghiệp và hỗ trợ: Điều khoản này đã nêu rõ các ngành, nghề được ưu đãi đầu tư. Tuy nhiên, cần bổ sung rõ loại hình doanh nghiệp nào (doanh nghiệp nhà nước, doanh nghiệp tư nhân hay doanh nghiệp liên kết quốc tế) được hưởng ưu đãi cụ thể nào để tránh việc áp dụng không đồng đều. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  1. Đối với đường sắt được đầu tư xây dựng mới thì quy mô, phạm vi sử dụng đất đã được thể hiện trong hồ sơ thiết kế của dự án được cấp có thẩm quyền phê duyệt. Vì vậy, không xảy ra vướng mắc trong việc xác định phạm vi đất dành cho đường sắt.  Đối với các tuyến đường sắt hiện tại, Bộ Giao thông vận tải đang xây dựng kế hoạch lập hồ sơ quản lý đất dành cho đường sắt để xác định phạm vi đất dành cho đường sắt và phối hợp với địa phương để quản lý. Do đó, Bộ Giao thông vận tải đề nghị không bổ sung nội dung này trong dự thảo Luật.  2. Kinh doanh đường sắt chủ yếu phục vụ phát triển kinh tế - xã hội của đất nước mà không mang lại hiệu quả cao về mặt tài chính nên khó thu hút được các nguồn lực ngoài nhà nước cho đầu tư xây dựng đường sắt. Vì vậy, nhằm thu hút tối đa các nguồn lực cho phát triển đường sắt, dự thảo Luật quy định cho tất cả các doanh nghiệp được hưởng ưu đãi, hỗ trợ. |
| b) Được vay vốn tín dụng đầu tư của Nhà nước hoặc được cấp bảo lãnh Chính phủ về vốn vay theo quy định của pháp luật về quản lý nợ công đối với việc đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị; đầu tư mua sắm phương tiện giao thông đường sắt, máy móc, thiết bị phục vụ duy tu bảo dưỡng đường sắt; phát triển công nghiệp đường sắt; | Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch | + Điểm b khoản 2: Cân nhắc bổ sung đối tượng được hưởng ưu đãi là đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương, đường sắt vùng. Đồng thời, rà soát quy định về bảo lãnh Chính phủ để thống nhất với khoản 20 Điều 3 Luật Quản lý nợ công và Điều 4, Điều 5 Nghị định số 91/2018/NĐ-CP ngày 26/6/2018 về cấp và quản lý bảo lãnh Chính phủ để quy định phù hợp. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Đối với các đối tượng được cấp bảo lãnh Chính phủ về vốn vay: dự thảo Luật quy định đối tượng được hưởng ưu đãi, hỗ trợ là các doanh nghiệp đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia,... Khi các doanh nghiệp này đề nghị phê duyệt cấp bảo lãnh thì phải đáp ứng các điều kiện cấp bảo lãnh theo quy định của pháp luật về quản lý nợ công.  Quy định này đã đảm bảo thống nhất, đồng bộ với quy định của pháp luật về quản lý nợ công. |
|  | Bộ Tài chính | Tại điểm b khoản 2 Điều 6 (Ưu đãi, hỗ trợ trong hoạt động đường sắt) dự thảo Luật đang quy định như sau: *“b) Được vay vốn tín dụng đầu tư của Nhà nước hoặc được cấp bảo lãnh Chính phủ về vốn vay theo quy định của pháp luật về quản lý nợ công đối với việc đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị; đầu tư mua sắm phương tiện giao thông đường sắt, máy móc, thiết bị phục vụ duy tu bảo dưỡng đường sắt; phát triển công nghiệp đường sắt"*.  - Về vay vốn tín dụng đầu tư của Nhà nước:  Bộ trưởng Bộ Tài chính đã có ý kiến tại Phiếu lấy ý kiến Thành viên Chính phủ về hồ sơ lập đề nghị xây dựng Luật Đường sắt (sửa đổi) nhưng chưa được Bộ GTVT tiếp thu đầy đủ tại dự thảo Luật. Do đó, đề nghị Bộ GTVT nghiên cứu, hoàn chỉnh nội dung này để phù hợp với quy định của pháp luật hiện hành, cụ thể như sau:  Chính sách tín dụng đầu tư của Nhà nước đang thực hiện thống nhất theo Nghị định số 32/2017/NĐ-CP ngày 31/3/2017 của Chính phủ về tín dụng đầu tư của Nhà nước và Nghị định số 78/2023/NĐ-CP về sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 32/2017/NĐ-CP, trong đó Danh mục dự án được vay vốn tín dụng đầu tư kèm theo Nghị định số 78/2023/NĐ-CP đã quy định chi tiết một số dự án liên quan đến đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt *(như Dự án đầu tư xây dựng mới, mở rộng, cải tạo, nâng cấp công trình đường bộ, công trình đường sắt, cảng sông, cảng biển, cảng hàng không; các dự án đầu tư tổ chức thực hiện tại địa bàn có điều kiện kinh tế xã hội khó khăn, đặc biệt khó khăn; Dự án tại vùng đồng bào dân tộc Khơ me sinh sống tập trung, các xã thuộc Chương trình 135 và các xã biên giới thuộc Chương trình 120, các xã vùng bãi ngang (không bao gồm dự án nhiệt điện than, sản xuất xi măng, sắt thép)*. Trường hợp các dự án đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt thuộc Danh mục nêu trên thì thuộc đối tượng được Ngân hàng Phát triển Việt Nam xem xét, cho vay vốn theo quy định.  Do đó, để đảm bảo đồng bộ về mặt cơ chế chính sách, đề nghị Bộ GTVT sửa đổi điểm b khoản 2 Điều 6 dự thảo Luật theo hướng: *Các dự án đầu tư phát triển đường sắt được vay vốn tín dụng đầu tư của Nhà nước theo quy định của pháp luật*.  - Về cấp bảo lãnh Chính phủ về vốn vay:  Theo Nghị quyết số 07-NQ/TW ngày 18/11/2016 của Bộ Chính trị về chủ trương, giải pháp cơ cấu lại ngân sách nhà nước, quản lý nợ công để bảo đảm nền tài chính quốc gia an toàn, bền vững đã đưa ra chủ trương **hạn chế tối đa cấp bảo lãnh chính phủ cho các khoản vay mới**.  Việc xem xét cấp bảo lãnh Chính phủ cho khoản vay chỉ được thực hiện sau khi khoản vay được cấp có thẩm quyền phê duyệt chủ trương cấp bảo lãnh Chính phủ và phải đảm bảo các điều kiện theo quy định của pháp luật về nợ công (Luật Quản lý nợ công, Nghị định của Chính phủ về cấp và quản lý bảo lãnh Chính phủ) không có quy định về ngoại lệ/trường hợp đặc thù.  Vì vậy, đề nghị Bộ GTVT không quy định việc được cấp bảo lãnh Chính phủ về vốn vay là một ưu đãi, hỗ trợ trong hoạt động đường sắt tại Luật Đường sắt, theo đó đề nghị bỏ quy định “*được cấp bảo lãnh Chính phủ về vốn vay*” (tại điểm b Khoản 2 Điều 6). Trường hợp các dự án trong hoạt động đường sắt có nhu cầu vay vốn được Chính phủ bảo lãnh, việc xem xét, phê duyệt chủ trương cấp bảo lãnh và xem xét, phê duyệt cấp bảo lãnh Chính phủ cho khoản vay sẽ được thực hiện theo quy định của pháp luật về nợ công (Luật Quản lý nợ công, Nghị định của Chính phủ về cấp và quản lý bảo lãnh Chính phủ). | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải giải trình như sau:  1. Về ý kiến của Bộ trưởng Bộ Tài chính tại Hồ sơ đề nghị xây dựng Luật: Bộ GTVT đã tiếp thu ý kiến của Bộ trưởng Bộ tài chính theo hướng không bổ sung chính sách ưu đãi, hỗ trợ mới cho hoạt động đường sắt mà tiếp tục kế thừa các quy định này trong Luật Đường sắt 2017.  2. Quy định này được kế thừa quy định tại điểm b khoản 2 Điều 6 Luật Đường sắt 2017 về tín dụng đầu tư ưu đãi đối với lĩnh vực đường sắt nhằm tiếp tục thể chế hóa quan điểm, chỉ đạo của Bộ Chính trị tại Kết luận số 49-KL/TW: “*Hoàn thiện hệ thống pháp luật, cơ chế,* ***chính sách ưu đãi****, tạo môi trường thuận lợi, khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia đầu tư phát triển giao thông vận tải đường sắt…”.* Đồng thời, khi được ưu đãi, hỗ trợ vay vốn tín dụng đầu tư của Nhà nước, cấp bảo lãnh Chính phủ về vốn vayphải đáp ứng theo quy định của pháp luật về quản lý nợ công.  Mặt khác, Bộ GTVT đề nghị Bộ Tài chính nghiên cứu, rà soát bổ sung các đối tượng được hưởng ưu đãi tín dụng (công nghiệp đường sắt) theo quy định tại điểm b khoản 2 Điều 6 Luật Đường sắt 2017 vào Nghị định về tín dụng đầu tư của Nhà nước để đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ trong hệ thống pháp luật. |
|  | Tổng công ty ĐSVN | Sửa đổi, bổ sung điểm b khoản 2 như sau: b) Được vay vốn tín dụng đầu tư của Nhà nước hoặc được cấp bảo lãnh Chính phủ về vốn vay theo quy định của pháp luật về quản lý nợ công đối với việc đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị; đầu tư mua sắm phương tiện giao thông đường sắt, máy móc, thiết bị, **vật tư, phụ tùng** phục vụ duy tu bảo dưỡng đường sắt; phát triển công nghiệp đường sắt. **(Chính phủ quy định chi tiết điểm này)**;  Lý do: Dự thảo Luật đã có quy định các chính sách ưu đãi nhưng chưa có hướng dẫn cụ thể về trình tự, thủ tục để tiếp cận nguồn vốn vay ưu đãi đặc biệt là nguồn vốn vay ưu đãi để mua sắm phương tiện giao thông đường sắt cho nên các doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt rất khó tiếp cận nguồn vốn này (ngân hàng nào cho vay, hạn mức vay, thời hạn vay, ân hạn, lãi suất vay…). Tổng công ty ĐSVN đề xuất nội dung này giao cho Chính phủ quy định cụ thể do đây là vấn đề liên quan đến nhiều bộ, ngành để tạo điều kiện cho doanh nghiệp tiếp cận nguồn vốn vay ưu đãi. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau: Kinh phí mua vật tư, phụ tùng phục vụ bảo dưỡng kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị hằng năm được bảo đảm từ nguồn ngân sách nhà nước. Do đó, việc ưu đãi cho doanh nghiệp được vay vốn tín dụng đầu tư của Nhà nước hoặc được cấp bảo lãnh Chính phủ về vốn vay là không cần thiết. |
|  | Công ty VTĐS Sài Gòn | **Tại điểm b khoản 2 Điều 6 đề nghị sửa đổi, bổ sung như sau:** Được vay vốn tín dụng đầu tư của Nhà nước hoặc được cấp bảo lãnh Chính phủ về vốn vay theo quy định của pháp luật về quản lý nợ công đối với việc đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị; đầu tư mua sắm phương tiện giao thông đường sắt, máy móc, thiết bị phục vụ duy tu bảo dưỡng đường sắt; ***đầu tư mua sắm phương tiện giao thông đường sắt, máy móc, thiết bị phục vụ kinh doanh vận tải đường sắt***; phát triển công nghiệp đường sắt. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải tiếp thu một phần và chỉnh sửa như sau: "b) Được vay vốn tín dụng đầu tư của Nhà nước hoặc được cấp bảo lãnh Chính phủ về vốn vay theo quy định của pháp luật về quản lý nợ công đối với việc đầu tư: phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương; mua sắm phương tiện giao thông đường sắt và mua sắm máy móc, thiết bị phục vụ bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt; phát triển công nghiệp đường sắt;"  Đối với máy móc, thiết bị phục vụ kinh doanh vận tải đường sắt là quá rộng và khó xác định phạm vi (như thiết bị thông dụng trên thị trường...). Do đó, đối tượng này được hưởng ưu đãi là không phù hợp. |
| c) Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, công nghiệp đường sắt, doanh nghiệp khoa học và công nghệ trong lĩnh vực 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; | Bộ Kế hoạch và đầu tư | Tại khoản 2, đề nghị bổ sung các ưu đãi, hỗ trợ đào tạo nguồn nhân lực trong hoạt động đường sắt.  Hiện nay, quy định ưu đãi về thuế thu nhập doanh nghiệp, tín dụng đầu tư, đất... đối với doanh nghiệp khoa học và công nghệ đã được quy định tại Điều 58 Luật Khoa học và Công nghệ. Để đảm bảo đồng bộ với quy định của Luật Khoa học và Công nghệ, đề nghị rà soát, làm rõ khái niệm, các chính sách ưu đãi đối với "doanh nghiệp khoa học và công nghệ trong lĩnh vực đường sắt" quy định tại điểm c khoản 2 Điều 6 dự thảo Luật. Ngoài ra, Luật Thuế thu nhập doanh nghiệp đang được Bộ Tài chính sửa đổi, bổ sung. Đề nghị Bộ Giao thông vận tải phối hợp với Bộ Tài chính để nghiên cứu quy định về chính sách ưu đãi thuế thu nhập doanh nghiệp đối với doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, doanh nghiệp công nghiệp đường sắt. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và bỏ "doanh nghiệp khoa học và công nghệ trong lĩnh vực đường sắt” như sau:  "c) Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, công nghiệp đường sắt, ~~doanh nghiệp khoa học và công nghệ trong lĩnh vực 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”.  Đồng thời, Bộ GTVT sẽ tiếp tục phối hợp với Bộ Tài chính trong quá trình sửa đổi, bổ sung Luật Thuế thu nhập doanh nghiệp bảo đảm tính đồng bộ của hệ thống pháp luật. |
|  | Bộ Tài chính | Bộ Tài chính đã có công văn số 11651/BTC-TCDN ngày 25/10/2023 tham gia với Bộ Giao thông vận tải, Bộ trưởng Bộ Tài chính cũng đã có ý kiến tại Phiếu lấy ý kiến Thành viên Chính phủ về hồ sơ lập đề nghị xây dựng Luật Đường sắt (sửa đổi), trong đó đề nghị lược bỏ các nội dung về thuế tại hồ sơ lập đề nghị xây dựng Luật Đường sắt (sửa đổi). Tuy nhiên, Bộ GTVT chưa tiếp thu, giải trình, đồng thời tại dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi) tiếp tục bổ sung các nội dung mới về chính sách thuế như tại **điểm c, d khoản 2 Điều 6; khoản 4 Điều 35; khoản 3, 4 Điều 78**. Do đó, đề nghị Bộ GTVT lược bỏ các nội dung về chính sách thuế tại dự thảo Luật nêu trên, lý do như sau:  Nghị quyết số 07-NQ/TW ngày 18/11/2016 của Bộ Chính trị đã đưa ra chủ trương hoàn thiện chính sách thu gắn với cơ cấu lại thu ngân sách nhà nước theo hướng bao quát toàn bộ các nguồn thu, mở rộng cơ sở thu, nhất là các nguồn thu mới, phù hợp với thông lệ quốc tế; hạn chế tối đa việc lồng ghép chính sách xã hội trong các sắc thuế và chính sách miễn, giảm, giãn thuế, bảo đảm tính trung lập của thuế, góp phần tạo môi trường đầu tư kinh doanh thuận lợi, công bằng, khuyến khích đầu tư, điều tiết thu nhập hợp lý. Đồng thời, tại Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 10 năm 2021 - 2030 trong Văn Kiện đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII Đảng cộng sản Việt Nam đã đưa ra phương hướng, nhiệm vụ, giải pháp phát triển kinh tế - xã hội về thuế, phí như sau: Sửa đổi, bổ sung các luật về thuế, phí theo nguyên tắc thị trường, phù hợp với thông lệ quốc tế, gắn với cơ cấu lại nguồn thu, mở rộng cơ sở thuế ...  Nghị quyết số 23/2021/QH15 ngày 28/7/2021 của Quốc hội về Kế hoạch tài chính quốc gia và vay, trả nợ công 5 năm 2021-2025 đã quy định: *“hạn chế việc lồng ghép các chính sách xã hội trong pháp luật về thuế. Rà soát, hoàn thiện các quy định ưu đãi thuế để tránh thất thu, bảo đảm minh bạch, công bằng, khả thi, phù hợp với xu thế phát triển và thông lệ quốc tế”.*  Ngoài ra, tại điểm b khoản 1 Mục I Điều 1 Quyết định số 508/QĐ-TTg ngày 23/4/2022 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt Chiến lược cải cách hệ thống thuế đến năm 2030 quy định: Các chính sách thuế, phí và lệ phí (gọi chung là thuế) chỉ được quy định trong các văn bản pháp luật về thuế và được hoàn thiện, sửa đổi, bổ sung bảo đảm tính nhất quán về hiệu lực pháp lý giữa các luật thuế và các văn bản pháp luật có liên quan.  Thực hiện Quyết định số 2114/QĐ-TTg ngày 16/12/2021 của Thủ tướng Chính phủ ban hành Kế hoạch thực hiện Kết luận số 19-KL/TW ngày 14/10/2021 của Bộ Chính trị và Đề án định hướng Chương trình xây dựng pháp luật nhiệm kỳ Quốc hội khóa XV, Bộ Tài chính đang thực hiện nghiên cứu, rà soát, đánh giá tổng thể các luật thuế để báo cáo Chính phủ, Ủy ban Thường vụ Quốc hội, Quốc hội xem xét sửa đổi, bổ sung đảm bảo phù hợp với điều kiện kinh tế - xã hội của Việt Nam cũng như thông lệ quốc tế, đảm bảo tính thống nhất của hệ thống chính sách thuế, bám sát các chủ trương, định hướng của Đảng và Nhà nước cũng như các mục tiêu của Chiến lược cải cách hệ thống thuế đến năm 2030. **Trường hợp cần bổ sung quy định chính sách thuế đối với lĩnh vực đường sắt thì đề nghị có ý kiến gửi Bộ Tài chính để tổng hợp, báo cáo cấp có thẩm quyền xem xét, quyết định trong quá trình sửa đổi, bổ sung các Luật thuế trong thời gian tới, đảm bảo phù hợp với các chủ trương, định hướng của Đảng và Nhà nước về cải cách hệ thống chính sách thuế theo thông lệ quốc tế cũng như thực tiễn Việt Nam.**  Bên cạnh đó, hệ thống pháp luật thuế hiện hành đã có quy định nhiều chính sách ưu đãi ở mức cao trong khuôn khổ pháp luật về thuế để khuyến khích phát triển lĩnh vực đường sắt, trong đó: **(i) Về thuế thu nhập doanh nghiệp:** Luật thuế thu nhập doanh nghiệp quy định áp dụng thuế suất ưu đãi thuế thu nhập doanh nghiệp 10% trong 15 năm, miễn thuế 4 năm và giảm 50% số thuế phải nộp trong 9 năm tiếp theo đối với dự án đầu tư mới đầu **tư xây dựng công trình đường sắt**; sản phẩm công nghiệp hỗ trợ ưu tiên phát triển thuộc ngành cơ khí chế tạo; dự án có quy mô lớn (6.000 tỷ đồng, 12.000 tỷ đồng) thuộc lĩnh vực hạ tầng kinh tế kỹ thuật (chi tiết tại Điều 13, Điều 14 Luật thuế thu nhập doanh nghiệp); **(ii) Về thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu:** căn cứ pháp luật về đầu tư quy định về đối tượng ưu đãi đầu tư, Luật thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu đã có quy định **miễn thuế nhập khẩu** đối với hàng hóa nhập khẩu để tạo tài sản cố định và nguyên liệu, vật tư, linh kiện trong nước chưa sản xuất được nhập khẩu để sản xuất của dự án đầu tư thuộc đối tượng ưu đãi đầu tư (chi tiết tại Điều 16 của Luật thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu số 107/2016/QH13).  Do vậy, đề nghị Bộ GTVT không đưa nội dung chính sách thuế vào quy định tại Luật Đường sắt (sửa đổi). Về chính sách thuế đối với lĩnh vực đường sắt đề nghị thực hiện theo quy định của pháp luật thuế hiện hành. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  1. Đối với nội dung tại điểm c khoản 2 Điều này: Bộ GTVT tiếp thu và bỏ "doanh nghiệp khoa học và công nghệ trong lĩnh vực đường sắt”.  2. Đối với nội dung tại điểm d khoản 2 Điều 6 của dự thảo Luật: Nội dung điểm này được giữ nguyên như điểm d khoản 2 Điều 6 Luật Đường sắt 2017.  3. Đối với nội dung tại điểm d khoản 4 Điều 35 dự thảo Luật:  Cụ thể hóa Kết luận số 49-KL/TW ngày 28/02/2023 của Bộ chính trị về định hướng phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045, trong đó có giải pháp “*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...*”. Việc đề xuất bổ sung quy định này nhằm thu hút nguồn nhân lực có chất lượng cao phục vụ ngành đường sắt nói chung và công nghiệp đường sắt nói riêng.  Vì vậy, Bộ GTVT đã đề xuất bổ sung khoản 4 Điều 35 của dự thảo Luật, đồng thời để đồng bộ, thống nhất giữa dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi) với Luật Thuế thu nhập cá nhân, Bộ GTVT đề xuất bổ sung khoản 11 Điều 78 của dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi) như sau:  “*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.*”  4. Đối với nội dung tại khoản 3, khoản 4 Điều 78 dự thảo Luật: Trong khi các Luật về thuế chưa được sửa đổi, bổ sung, Bộ GTVT kiến nghị bổ sung nội dung như khoản 3, khoản 4 Điều 78 dự thảo Luật để làm cơ sở triển khai thực hiện. Sau khi các quy định này đã được cập nhật, đồng bộ vào các Luật trên, các quy định này sẽ được bãi bỏ để đảm bảo tính đồng bộ, thống nhất của hệ thông văn bản quy phạm pháp luật. |
|  | Tổng công ty ĐSVN | Sửa đổi, bổ sung điểm c khoản 2 như sau: c) Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, công nghiệp đường sắt, **đơn vị có hoạt động khoa học** và công nghệ trong lĩnh vực 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;  Lý do: Đối với đối tượng doanh nghiệp khoa học và công nghệ trong lĩnh vực đường sắt (được quy định tại điểm c khoản 2 Điều 6 Dự thảo Luật), đề nghị Bộ Giao thông vận tải xem xết việc sử dụng từ Doanh nghiệp. Do, hiện nay chỉ có Trường Cao đẳng Đường sắt, Trung tâm Nghiên cứu - Ứng dụng và phát triển Đường sắt là có liên quan đến hoạt động khoa học và công nghệ trong lĩnh vực Đường sắt. Tuy nhiên, những đơn vị này lại có thể không được hiểu là doanh nghiệp.  Tổng công ty kiến nghị Bộ Giao thông vận tải xem xét sửa đổi thành “đơn vị có hoạt động khoa học và công nghệ trong lĩnh vực đường sắt”. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải tiếp thu ý kiến của Bộ KH&ĐT |
|  | Công ty VTĐS Sài Gòn | **Tại điểm c khoản 2 Điều 6 đề nghị sửa đổi, bổ sung như sau**: Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, ***kinh doanh vận tải đường sắt,*** công nghiệp đường sắt, doanh nghiệp khoa học và công nghệ trong lĩnh vực 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. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải làm rõ như sau: trong quá trình lập Hồ sơ đề nghị xây dựng dự án Luật Đường sắt (sửa đổi), theo kiến nghị của Tổng công ty ĐSVN, Bộ GTVT đã đề xuất bổ sung doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt được hưởng các chính sách ưu đãi, hỗ trợ về thuế suất thuế thu nhập doanh nghiệp. Tuy nhiên, trong quá trình tiếp thu ý kiến các bộ, ngành, địa phương, Thường trực Chính phủ, Bộ GTVT đã thống nhất tiếp thu không bổ sung đối tượng này vào chính sách được hưởng ưu đãi.  Mặt khác, theo kinh nghiệm quốc tế, các doanh nghiệp kinh doanh vận tải nói chung đều bình đẳng như nhau và không được hưởng các chính sách ưu đãi, hỗ trợ về thuế suất thuế thu nhập doanh nghiệp. |
| d) Được miễn thuế nhập khẩu đối với 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. | Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch | + Điểm d khoản 2: Cần rà soát, bảo đảm thống nhất với quy định tại Điều 16 Luật Thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải làm rõ như sau: tại điểm d khoản 2 Điều 6 Luật Đường sắt 2017 đã quy định nội dung về miễn thuế nhập khẩu đối với máy móc, phụ tùng... Tuy nhiên, Luật Thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu chưa có quy định tương ứng để bảo đảm tính đồng bộ trong hệ thống văn bản QPPL. Kế thừa quy định của Luật Đường sắt 2017, dự thảo Luật giữ nguyên nội dung, đồng thời bổ sung 01 khoản vào Điều 78 để bổ sung quy định này vào Điều 16 của Luật Thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu. |
|  | Tổng công ty ĐSVN | Đề nghị sửa đổi, bổ sung: d) Được miễn thuế nhập khẩu đối với 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, **để phục vụ cho hoạt động đào tạo, chuyển giao công nghệ**, 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.  Lý do: Bổ sung *máy móc, thiết bị, phụ tùng thay thế, phương tiện giao thông đường sắt, nguyên liệu, vật tư dùng để phục vụ cho hoạt động đào tạo, chuyển giao công nghệ* nhằm 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 số 49-KL/TW 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”*. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải làm rõ như sau: Quy định này đã bao hàm toàn bộ hoạt động đường sắt bao gồm cả hoạt động đào tạo và chuyển giao công nghệ. Vì vậy, Bộ Giao thông vận tải đề nghị giữ nguyên như dự thảo. |
| 3. Tổ chức, cá nhân khi đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị được Nhà nước bảo đảm toàn bộ kinh phí giải phóng mặt bằng đối với đất dành cho đường sắt để xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt. | Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch | Khoản 3: nên chỉnh sửa theo hướng đối tượng được hưởng ưu đãi là đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương, đường sắt vùng. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải tiếp thu và sửa đổi như sau:  "3. Tổ chức, cá nhân khi đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt ~~đô thị~~ ***địa phương*** được Nhà nước bảo đảm toàn bộ kinh phí giải phóng mặt bằng đối với đất dành cho đường sắt để xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt." |
| **Điều 7. Quy hoạch mạng lưới đường sắt và quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt** | Bộ Kế hoạch và đầu tư | Tại Điều 7 Dự thảo Luật, đề nghị xem xét, bổ sung quy hoạch mạng lưới đường sắt đô thị. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Theo quy định của pháp luật về quy hoạch, quy hoạch mạng lưới đường sắt đô thị không thuộc hệ thống quy hoạch quốc gia mà là một nội dung thuộc về quy hoạch vùng, quy hoạch tỉnh. |
|  | Bộ Xây dựng | Đề nghị làm rõ mối quan hệ, sự phù hợp của Quy hoạch mạng lưới đường sắt với các Quy hoạch thuộc hệ thống quy hoạch quốc gia (quy hoạch tổng thể quốc gia, quy hoạch không gian biển quốc gia, quy hoạch sử dụng đất quốc gia, quy hoạch ngành quốc gia, quy hoạch vùng, …), các quy hoạch có tính chất kỹ thuật chuyên ngành khác (Quy hoạch hệ thống đô thị và nông thôn thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt[[6]](#footnote-6)). | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Luật Quy hoạch năm 2017 đã quy định cụ thể mối quan hệ giữa Quy hoạch mạng lưới đường sắt (là Quy hoạch ngành quốc gia) với các Quy hoạch thuộc hệ thống quy hoạch quốc gia, các quy hoạch có tính chất kỹ thuật chuyên ngành khác. |
|  | UBND tỉnh Vĩnh Phúc | Điều 7 (Quy hoạch mạng lưới đường sắt và quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt) Dự thảo, đề nghị nghiên cứu, bổ sung thêm quy định về Quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt thuộc hệ thống đường sắt địa phương, do địa phương quản lý, làm cơ sở để Chính phủ nghiên cứu, quy định chi tiết ở bước tiếp theo sau khi Luật được ban hành. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải làm rõ như sau:  Quy hoạch tuyến, ga đường sắt là quy hoạch có tính chất kỹ thuật chuyên ngành theo quy định của Luật Quy hoạch. Các tuyến, ga đường sắt thuộc hệ thống đường sắt địa phương thuộc phần kết cấu hạ tầng của quy hoạch vùng, quy hoạch tỉnh và thực hiện theo quy định của Luật Quy hoạch. Vì vậy, Bộ Giao thông vận tải đề nghị không bổ sung nội dung này vào Luật Đường sắt nhằm bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất trong hệ thống văn bản QPPL. |
|  | UBND thành phố Đà Nẵng | Điều 7. Quy hoạch mạng lưới đường sắt và quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt  Chi tiết hơn về vai trò địa phương: Khoản 1 (b) và 2 (c): Bộ Giao thông Vận tải là cơ quan chính tổ chức lập quy hoạch, nhưng nên có sự tham gia của các cấp chính quyền địa phương và doanh nghiệp trong việc lập quy hoạch để đảm bảo sự phối hợp thực hiện và phù hợp với điều kiện kinh tế, xã hội của từng địa phương. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Công tác lập Quy hoạch mạng lưới đường sắt quốc gia cũng như quy hoạch có tính chất kỹ thuật, chuyên ngành thuộc đường sắt quốc gia được thực hiện theo Luật Quy hoạch. Trong đó, Luật Quy hoạch đã có quy định về trách nhiệm đối với cơ quan tổ chức lập quy hoạch, cơ quan lập quy hoạch về lấy ý kiến về quy hoạch (Điều 19). Bên cạnh đó, Điều 6 Luật Quy hoạch cũng quy định về mối quan hệ giữa các loại quy hoạch để bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ giữa quy hoạch với chiến lược và kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội bảo đảm kết hợp quản lý ngành với quản lý lãnh thổ; bảo đảm quốc phòng, an ninh; bảo vệ môi trường. |
|  | UBND Tp Hà Nội | Hiện nay, chưa có quy định về việc lập, phê duyệt quy hoạch mạng lưới tuyến, ga đường sắt đô thị. Nội dung này là cần thiết và quan trọng đối với các địa phương có quy hoạch mạng lưới đường sắt đô thị, làm cơ sở để lập dự án đầu tư xây dựng các tuyến đường sắt, phục vụ công tác quản lý không gian ngầm, nổi xung quanh các nhà ga và dọc hai bên tuyến. Đề nghị nghiên cứu bổ sung các quy định về quy hoạch cho đường sắt đô thị. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Theo quy định của pháp luật về quy hoạch, quy hoạch mạng lưới đường sắt đô thị không thuộc hệ thống quy hoạch quốc gia mà là một nội dung thuộc về quy hoạch vùng, quy hoạch tỉnh. |
| 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; | Uỷ ban trung ương MTTQ Việt Nam | Khoản 1 cần xác định: Quy hoạch mạng lưới đường sắt nằm trong quy hoạch tổng thể GTVT quốc gia (không thể tách rời, cũng như quy hoạch GTVT cũng phải nằm trong quy hoạch phát triển KT-XH của đất nước) | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Quy hoạch mạng lưới đường sắt là Quy hoạch ngành quốc gia phù hợp với quy hoạch tổng thể quốc gia, quy hoạch không gian biển quốc gia, quy hoạch sử dụng đất quốc gia. |
| 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; | UBND tỉnh Lào Cai | Tại điểm a khoản 2 Điều 7 quy định: *“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; Đề nghị sửa đổi như sau: *“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 và ***cho tuyến* đường sắt địa phương***;* Lý do sửa đổi: Theo điểm a khoản 2 Điều 7 trong dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi) mới quy định việc quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt 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 chưa quy định đối với quy hoạch tuyến đường sắt địa phương. Bổ sung thẩm quyền tổ chức lập quy hoạch đối với tuyến đường sắt địa phương cho UBND cấp tỉnh thực hiện. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau: nội dung này đã được quy định nhằm bảo đảm đồng bộ với Luật Quy hoạch. Quy hoạch tuyến, ga đường sắt là quy hoạch có tính chất kỹ thuật chuyên ngành theo quy định của Luật Quy hoạch. Các tuyến, ga đường sắt thuộc hệ thống đường sắt địa phương thuộc phần kết cấu hạ tầng của quy hoạch vùng, quy hoạch tỉnh và thực hiện theo quy định của Luật Quy hoạch. Vì vậy, Bộ Giao thông vận tải đề nghị không bổ sung nội dung này vào Luật Đường sắt nhằm bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất trong hệ thống văn bản QPPL. |
|  | UBND tỉnh Lạng Sơn | Tại điểm a khoản 2 Điều 7 của dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi), quy định về Quy hoạch mạng lưới đường sắt và quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt, trích dẫn:  ***“****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;”*  Đề nghị chỉnh sửa bổ sung thêm nội dung như sau:  ***“****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;* ***đảm bảo phù hợp, thống nhất với quy hoạch tỉnh, quy hoạch xây dựng, quy hoạch đô thị có liên quan.”.*** | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu một phần và sửa đổi, bổ sung điểm này như sau:  “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”.  Lý do: Tại khoản 9 Điều 3 của Luật Quy hoạch đã quy định “*Quy hoạch có tính chất kỹ thuật, chuyên ngành* là quy hoạch cụ thể hóa quy hoạch cấp quốc gia, quy hoạch vùng, quy hoạch tỉnh”. |
| b) Quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt gồm các nội dung chủ yếu sau đây: 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; 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; 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; giải pháp tổ chức thực hiện quy hoạch; | Bộ Xây dựng | Tại điểm b khoản 2: Cần rà soát những nội dung quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt để đảm bảo chỉ bao gồm những nội dung quy hoạch chính, mang tính kỹ thuật chủ yếu gắn liền với tuyến đường sắt, ga đường sắt. Việc quy định chi tiết các nội dung về các điểm khống chế chính, các công trình cầu, hầm, điểm giao cắt; vị trí các ga, đề-pô; phương án kết nối với các phương thức vận tải đường bộ, đường thủy nội địa, hàng hải, hàng không, .. trong quy hoạch được phê duyệt sẽ gây khó khăn, vướng mắc và mất nhiều thời gian cho việc điều chỉnh quy hoạch trong trường hợp các yếu tố này thay đổi. Do đây là những yếu tố khó xác định chính xác trong quá trình lập quy hoạch và chỉ có thể xác định phù hợp, chính xác trong bước Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi đầu tư xây dựng hoặc Báo cáo nghiên cứu khả thi đầu tư xây dựng, ngoài ra có thể phải điều chỉnh trong quá trình lập thiết kế xây dựng triển khai sau thiết kế cơ sở. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau: Nội dung điểm b khoản 2 Điều 7 của Dự thảo kế thừa toàn bộ quy định tại khoản 2 Điều 7a Luật Đường sắt năm 2017 (được sửa đổi, bổ sung tại Luật sửa đổi 37 Luật có liên quan đến quy hoạch năm 2018), và đến nay các quy định này vẫn được triển khai thực hiện bình thường, chưa ghi nhận khó khăn, vướng mắc. Đồng thời, qua rà soát, Bộ GTVT nhận thấy đây là những quy định chi tiết mang tính kỹ thuật dó đó đề xuất đưa nội dung này ra khỏi dự thảo Luật và sẽ giao Chính phủ quy định chi tiết. |
| c) Bộ Giao thông vận tải tổ chức lập quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt; | UBND tỉnh Lào Cai | Tại điểm c khoản 2 Điều 7 quy định: *c) Bộ Giao thông vận tải tổ chức lập quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường* sắt trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt;” Đề nghị sửa đổi như sau: *c) Bộ Giao thông vận tải tổ chức lập quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt;* ***UBND cấp tỉnh thực hiện việc quy hoạch đối với tuyến đường sắt địa phươn****g;”*  Lý do sửa đổi: Theo điểm a khoản 2 Điều 7 trong dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi) mới quy định việc quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt 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 chưa quy định đối với quy hoạch tuyến đường sắt địa phương. Bổ sung thẩm quyền tổ chức lập quy hoạch đối với tuyến đường sắt địa phương cho UBND cấp tỉnh thực hiện. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau: Các tuyến, ga đường sắt thuộc hệ thống đường sắt địa phương thuộc phần kết cấu hạ tầng của quy hoạch vùng, quy hoạch tỉnh và thực hiện theo quy định của Luật Quy hoạch. Thẩm quyền tổ chức lập quy hoạch vùng, quy hoạch tỉnh đã được quy định trong Luật Quy hoạch. Vì vậy, Bộ Giao thông vận tải đề nghị không bổ sung nội dung này vào Luật Đường sắt nhằm bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất trong hệ thống văn bản QPPL. |
| d) 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. | Bộ Kế hoạch và đầu tư | Theo quy định Luật Quy hoạch hiện hành và dự thảo sửa đổi Luật Quy hoạch, việc lập, thẩm định, phê duyệt, công bố và điều chỉnh quy hoạch có tính chất kỹ thuật, chuyên ngành được thực hiện theo quy định của pháp luật có liên quan. Do đó, đề nghị nghiên cứu sửa đổi điểm d khoản 2 Điều 7 Dự thảo Luật như sau: "*d) Việc công bố công khai quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt được thực hiện theo quy định ~~pháp luật về quy hoạch và~~ pháp luật về đường sắt*". | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải làm rõ như sau:  1. Nội dung điểm b khoản 2 Điều 7 của Dự thảo kế thừa toàn bộ quy định tại khoản 2 Điều 7a Luật Đường sắt năm 2017 (được sửa đổi, bổ sung tại Luật sửa đổi 37 Luật có liên quan đến quy hoạch năm 2018), và đến nay các quy định này vẫn được triển khai thực hiện bình thường, chưa ghi nhận khó khăn, vướng mắc.  2. Tại Điều 1 Luật Quy hoạch năm 2017 quy định "*Luật này quy định việc lập, thẩm định, quyết định hoặc phê duyệt, công bố, thực hiện, đánh giá, điều chỉnh quy hoạch trong hệ thống quy hoạch quốc gia...*". Theo đó, việc công bố công khai quy hoạch phải thực hiện theo quy định của pháp luật về quy hoạch.  3. Tại khoản 2 Điều 1 của dự thảo 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 Đấu thầu (kèm theo Công văn số 6971/BKHĐT-PC ngày 29/8/2024) quy định Quy hoạch có tính chất kỹ thuật, chuyên ngành thuộc Hệ thống quy hoạch quốc gia. |
| 3. 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. | Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch | Điều 7 (Quy hoạch mạng lưới đường sắt và quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt): cần bổ sung vào khoản 3 Điều 7 nội dung giao Chính phủ quy định về việc lập, thẩm định, phê duyệt, công bố, tổ chức thực hiện, đánh giá và điều chỉnh quy hoạch mạng lưới đường sắt. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau: Việc lập, thẩm định, phê duyệt, công bố, tổ chức thực hiện, đánh giá và điều chỉnh quy hoạch mạng lưới đường sắt được thực hiện theo quy định tại Luật Quy hoạch năm 2017. |
|  | Bộ Tài chính | Để đảm bảo tính thống nhất trong việc bố trí kinh phí thực hiện công tác quy hoạch, đề nghị bổ sung khoản 4 Điều 7 quy định: Kinh phí cho công tác quy hoạch mạng lưới đường sắt và quy hoạch tuyến đường sắt, đường ga thực hiện theo quy định Luật Quy hoạch và các văn bản hướng dẫn. Trường hợp, cần thiết có quy định khác với Luật Quy hoạch do yếu tố chuyên ngành của đường sắt đề nghị nêu rõ căn cứ, cơ sở đề xuất và quy định cụ thể tại dự thảo Luật này. | Về nội dung, Bộ GTVT làm rõ như sau: Tại kỳ họp thứ 8 Quốc hội XV đã ban hành 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 Đấu thầu. Theo đó, tại khoản 2 Điều 1 Luật đã sửa đổi, bổ sung Điều 9 của Luật Quy hoạch đã bổ sung quy định về nội dung này. |
| **Điều 8. Hợp tác quốc tế về đường sắt**  1. Hợp tác quốc tế về đường sắt phải bảo đảm độc lập, chủ quyền, toàn vẹn lãnh thổ và lợi ích quốc gia; đáp ứng yêu cầu về hội nhập quốc tế; tuân thủ điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.  2. Ưu tiên hoạt động hợp tác quốc tế đối với kết nối khu vực và quốc tế, kinh doanh vận tải đường sắt, đầu tư phát triển, kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, phát triển công nghiệp đường sắt, nghiên cứu khoa học, chuyển giao công nghệ và đào tạo phát triển nguồn nhân lực. | Tổng công ty ĐSVN | Đề xuất bổ sung thêm 01 khoản nêu các lĩnh vực trong hoạt động đường sắt được phép hợp tác quốc tế (ví dụ như sử dụng lao động là người nước ngoài làm việc trong hoạt động đường sắt ở Việt Nam có được phép hay không, nếu có thì được làm ở lĩnh vực nào… Tại khoản 2 chỉ mới đề cập đến việc hợp tác đào tạo nhân lực chưa có hợp tác về sử dụng nhân lực).  Lý do: Để làm cơ sở pháp lý cho các hoạt động hợp tác quốc tế về đường sắt và làm cơ sở để xác định thứ tự ưu tiên theo quy định tại khoản 2 cũng như sử dụng lao động nước ngoài làm việc trong lĩnh vực đường sắt. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  1. Nội dung khoản 1, khoản 2 điều này đã quy định các nội dung chung về hợp tác quốc tế trong lĩnh vực đường sắt trong đó không quy định hạn chế về việc sử dụng nhân lực là người nước ngoài. Các trường hợp cụ thể sẽ tuân thủ theo quy định của pháp luật về lao động và pháp luật khác có liên quan.  2. Qua rà soát, Bộ GTVT đề xuất chuyển nội dung khoản 1 về hợp tác quốc tế về đường sắt về Điều 4 của dự thảo và bỏ khoản 2 cho phù hợp với chỉ đạo của Tổng Bí thư tại Phiên khai mạc Kỳ họp thứ 8, Quốc hội khoá XV (ngày 21/10/2024) và các văn bản chỉ đạo của Chủ tịch Quốc hôi, Thủ tướng Chính phủ |
|  | UBND thành phố Đà Nẵng | Điều 8. Hợp tác quốc tế về đường sắt  Tăng cường kết nối hạ tầng giao thông khu vực: Hợp tác khu vực cần tập trung nhiều hơn vào các tuyến đường sắt xuyên biên giới và kết nối giữa các cảng biển quốc tế để thúc đẩy thương mại và giao thông vận tải khu vực. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau: Các nội dung góp ý này đã được quy định tai khoản 2 Điều 8 dự thảo Luật. Vì vậy, Bộ GTVT đề nghị không bổ sung nội dung này. Đồng thời, Bộ GTVT đề xuất bỏ Điều này như đã giải trình tại ý kiến của Tổng công ty ĐSVN. |
| **Điều 9. Các hành vi bị nghiêm cấm trong hoạt động đường sắt** | Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch | Điều 9 (Các hành vi bị nghiêm cấm trong hoạt động đường sắt): nên bổ sung quy định nghiêm cấm hành vi “Khai thác, sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt; đấu, nối đường sắt chuyên dùng… vào mạng lưới đường sắt… trái quy định pháp luật”. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  1. Nội dung quy định các hành vi bị nghiêm cấm trong hoạt động đường sắt phải bảo đảm rõ ràng, dễ nhận biết để các tổ chức, cá nhân không vi phạm. Nếu quy định chung về việc nghiêm cấm hành vi “Khai thác, sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt; đấu, nối đường sắt chuyên dùng… vào mạng lưới đường sắt… trái quy định pháp luật” sẽ khó xác định hành vi, không khả thi và vướng mắc trong quá trình thực hiện.  2. Việc khai thác đường sắt hiện nay thực hiện theo Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia số 06:2018/BGTVT trong đó quy định về mức giới hạn của đặc tính kỹ thuật và yêu cầu quản lý đối với công trình, phương tiện, tổ chức chạy tàu.  3. Kết nối đường sắt hiện nay đang được thực hiện theo quy định tại Thông tư số 26/2018/TT-BGTVT Quy định điều kiện, trình tự, thủ tục thực hiện kết nối ray. Khác với đường bộ, việc kết nối ray chỉ được thực hiện tại ga đường sắt và để khai thác tuyến đường sắt kết nối thì phải đồng bộ về điều hành chạy tàu và chỉ được thực hiện sau khi có giấy phép kết nối. Do đó, các yêu cầu về an toàn chạy tàu khi thực hiện kế nối sẽ được thể hiện chi tiết ở giấy phép kết nối của cơ quan có thẩm quyền.  Vì vậy, Bộ GTVT đề nghị không bổ sung các nội dung này vào trong dự thảo Luật. |
|  | Bộ Kế hoạch và Đầu tư | Tại khoản 1 Điều 3 dự thảo Luật quy định hoạt động đường sắt là hoạt động của tổ chức, cá nhân trong lĩnh vực: quy hoạch, đầu tư, xây dựng, quản lý, bảo trì, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt; vận tải đường sắt; công nghiệp đường sắt; bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt; kinh doanh đường sắt và các hoạt động khác có liên quan. Đề nghị rà soát, bổ sung các hành vi bị nghiêm cấm trong hoạt động đường sắt liên quan đến các lĩnh vực nêu trên. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và làm rõ như sau:  Điều này của dự thảo Luật xác định các hành vi bị nghiêm cấm để bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt, bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt... Còn đối với các hành vi bị nghiêm cấm khác như quy hoạch, đầu tư, xây dựng... đã được quy định tại các luật chuyên ngành liên quan đến các hoạt động này.  Đồng thời, tiếp thu ý kiến của Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ GTVT chỉnh lý tên Điều 9 như sau: "Các hành vi bị nghiêm cấm”. |
|  | UBND tỉnh Quảng Nam | Tại Điều 9 (Các hành vi bị nghiêm cấm trong hoạt động đường sắt) bổ sung nội dung sau: “Sử dụng thuốc trừ cỏ để diệt trừ cỏ trong phạm vi bảo vệ công trình đường sắt và hành lang an toàn giao thông đường sắt”. Lý do: Trước những hệ lụy từ việc lạm dụng thuốc trừ cỏ gây ảnh hưởng đến sức khỏe con người và môi trường (rừng, suối, sông, hồ, thảm thực vật,…), ngày 10/9/2018 Bộ Nông nghiệp và PTNT đã có Công văn số 6991/BNN-BVTV chỉ đạo về việc quản lý sử dụng thuốc trừ cỏ trong giao thông, theo đó, “Không sử dụng thuốc trừ cỏ với mục đích phi nông nghiệp hoặc để trừ cỏ tại những nơi công cộng, đông dân cư, ven đường, trên các công trình giao thông, ở những vùng cao, vùng rừng đầu nguồn, đất dốc gây ảnh hưởng xấu đến sức khỏe con người, vật nuôi và môi trường”. Đồng thời, căn cứ Mục 5.1.2.5 Tiêu chuẩn cơ sở TCCS 07:2013/TCĐBVN Tiêu chuẩn kỹ thuật bảo dưỡng thường xuyên đường bộ của Tổng Cục Đường bộ Việt Nam quy định “Tuyệt đối không được sử dụng các thuốc hóa học, thuốc diệt cỏ thay cho cắt cỏ”. Từ những lý do đó, kiến nghị cơ quan soạn thảo nên bổ sung nội dung trên vào Luật để đảm bảo hiệu lực pháp lý trong quá trình triển khai thực hiện. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và sửa đổi, bổ sung khoản 7 Điều này như sau: “7. Đổ, xả chất độc, chất thải không bảo đảm vệ sinh môi trường lên đường sắt; để vật chướng ngại, chất dễ cháy, chất dễ nổ, ***sử dụng chất độc hại*** trong phạm vi bảo vệ công trình đường sắt và hành lang an toàn giao thông đường sắt”. |
| 7. Xả chất thải không bảo đảm vệ sinh môi trường lên đường sắt; để vật chướng ngại, đổ chất độc hại, chất phế thải lên đường sắt; để chất dễ cháy, chất dễ nổ trong phạm vi bảo vệ công trình đường sắt và hành lang an toàn giao thông đường sắt. |  |  | Tiếp thu ý kiến của UBND tỉnh Quảng Nam sửa đổi, bổ sung khoản này như sau: “7. Xả chất thải không bảo đảm vệ sinh môi trường lên đường sắt; để vật chướng ngại, đổ ***và sử dụng*** chất độc hại, chất phế thải lên đường sắt; để chất dễ cháy, chất dễ nổ trong phạm vi bảo vệ công trình đường sắt và hành lang an toàn giao thông đường sắt”. |
| 8. Chăn thả súc vật, họp chợ trên đường sắt, trong phạm vi bảo vệ công trình đường sắt và hành lang an toàn giao thông đường sắt. | UBND tỉnh Quảng Ninh | Tại khoản 8, Điều 9. Các hành vi bị nghiêm cấm trong hoạt động đường sắt: Đề nghị xem xét chỉnh nội dung*“Chăn thả súc vật, họp chợ trên đường sắt, trong phạm vi bảo vệ công trình đường sắt và hành lang an toàn giao thông đường sắt”* thành *“Chăn thả súc vật,* ***để các nông sản, sản phẩm nông nghiệp****, họp chợ trên đường sắt, trong phạm vi bảo vệ công trình đường sắt và hành lang an toàn giao thông đường sắt”*. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu một phần và sửa đổi, bổ sung khoản này như sau: "8. Chăn thả súc vật, họp chợ, ***kinh doanh, bán hàng và để nông sản, lâm sản*** trên đường sắt, trong phạm vi bảo vệ công trình đường sắt và hành lang an toàn giao thông đường sắt." |
|  | UBND tỉnh Hà Tĩnh | Tại khoản 8 Điều 9 quy định về hành vi bị nghiêm cấm trong hoạt động đường sắt *“Chăn thả súc vật, họp chợ trên đường sắt, trong phạm vi bảo vệ công trình đường sắt và hành lang an toàn giao thông đường sắt”*. Tuy nhiên, ngoài việc cấm chăn thả súc vật, họp chợ trên đường sắt thì hiện nay có một số nơi còn kinh doanh, bán hàng trên đường sắt gây nguy hiểm. Do đó, đề nghị cơ quan soạn thảo xem xét sửa thành *“Chăn thả súc vật, họp chợ trên đường sắt,* ***kinh doanh, bán hàng*** *trong phạm vi bảo vệ công trình đường sắt và hành lang an toàn giao thông đường sắt”* để đảm bảo được đầy đủ. | Nội dung này đã được tiếp thu tại ý kiến góp ý của UBND tỉnh Quảng Ninh |
| 12. Mang, vận chuyển hàng hóa cấm lưu thông, động vật có dịch bệnh vào ga, lên tàu; mang, vận chuyển trái phép động vật hoang dã, chất phóng xạ, chất dễ cháy, chất dễ nổ và hàng nguy hiểm khác vào ga, lên tàu; mang, vận chuyển thi hài, hài cốt vào ga, lên tàu đường sắt đô thị. | Bộ Kế hoạch và đầu tư | Tại khoản 12 dự kiến quy định *"nghiêm cấm mang, vận chuyển hàng hóa cấm lưu thông, động vật có dịch bệnh vào ga, lên tàu; mang, vận chuyển trái phép động vật hoang dã, chất phóng xạ, chất dễ cháy, chất dễ nổ và hàng nguy hiểm khác vào ga, lên tàu; mang, vận chuyển thi hài, hài cốt vào ga, lên tàu đường sắt đô thị."*  Quy định như trên chưa rõ việc áp dụng khoản 12 chỉ dành riêng cho ga, tàu của đường sắt đô thị hay có mối liên hệ với Điều 62, Điều 64 dự thảo Luật *(vẫn cho phép vận tải hàng nguy hiểm; thi hài, hài cốt trên đường sắt quốc gia với một số điều kiện nhất định)*. Do đó, đề nghị làm rõ việc áp dụng quy định này đảm bảo rõ ràng, dễ hiểu cho người dân và cơ quan chức năng kiểm tra trong tổ chức thực hiện. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và chỉnh lý khoản này theo hướng tách thành 02 khoản để xác định rõ hành vi bị nghiêm cầm phù hợp với từng loại hình đường sắt, cụ thể như sau:  "12. Mang, vận chuyển hàng hóa cấm kinh doanh, động vật có dịch bệnh vào ga, lên tàu.  13. Mang, vận chuyển thi hài, hài cốt vào ga, lên tàu đường sắt đô thị”.  Đồng thời, Bộ GTVT đề xuất:  - Thay cụm từ “cấm lưu thông” thành “cấm kinh doanh” để phù hợp với quy định của pháp luật về thương mại.  - Bỏ hành vi “ mang, vận chuyển trái phép động vật hoang dã, chất phóng xạ, chất dễ cháy, chất dễ nổ và hàng nguy hiểm khác vào ga, lên tàu” do đây là hành vi thực hiện không đúng quy định của pháp luật (Điều 62, 63 dự thảo Luật). |
| 14. Đưa phương tiện giao thông đường sắt, trang thiết bị không bảo đảm an toàn kỹ thuật vào hoạt động phục vụ giao thông đường sắt; sử dụng toa xe chở hàng để vận chuyển hành khách; tự ý thay đổi kết cấu, hình dáng, tính năng sử dụng của phương tiện giao thông đường sắt; giao hoặc để cho người không đủ điều kiện điều khiển phương tiện giao thông đường sắt. | Tổng công ty ĐSVN | Tổng công ty ĐSVN kiến nghị chỉnh sửa cụm từ “tính năng sử dụng của phương tiện giao thông đường sắt” thành “công năng sử dụng của phương tiện giao thông đường sắt”.  Lý do: Để đảm bảo phù hợp với nội dung tại điểm c khoản 2 Điều 38. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và chỉnh sửa cụm từ “tính năng sử dụng của phương tiện giao thông đường sắt” thành “công năng sử dụng của phương tiện giao thông đường sắt” tại khoản này. |
| 15. Nối vào tàu khách các toa xe vận tải động vật, hàng hoá có mùi hôi thối, chất dễ cháy, chất dễ nổ, chất độc hại và hàng nguy hiểm khác. |  |  | Tiếp thu ý kiến Bộ Công thương thống nhất sử dụng cụm từ "hàng hoá nguy hiểm" tại dự thảo Luật:  "15. Nối vào tàu khách các toa xe vận tải động vật, hàng hoá có mùi hôi thối, chất dễ cháy, chất dễ nổ, chất độc hại và hàng hoá nguy hiểm khác." |
| 17. Nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu trong khi làm nhiệm vụ mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn; trong cơ thể có chất ma túy hoặc có chất kích thích khác mà pháp luật cấm sử dụng. |  |  |  |
|  | Tổng công ty ĐSVN | Tổng công ty đề xuất bổ sung thêm 01 khoản với nội dung như sau:  “18. Sử dụng trái phép các thiết bị thu, phát sóng gây nhiễu sóng, phá sóng thông tin liên lạc, chỉ huy điều hành chạy tàu trên đường sắt.”.  Lý do: Hiện nay, hiện tượng sử dụng các thiết bị điều khiển từ xa bằng sóng vô tuyến điện để điều khiển các thiết bị (như thiết bị bay không người lái, các thiết bị vận chuyển, nâng hạ…) gây nhiễu sóng làm mất thông tin liên lạc, mất kiểm soát điều hành giao thông vận tải đường sắt làm ảnh hưởng đến an toàn trong đó có an toàn chạy tàu trong các khu ga và trên các tuyến đường sắt. Vì vậy, cần xem xét bổ sung hành vi này vào hành vi bị nghiêm cấm trong hoạt động đường sắt để đảm bảo tuyệt đối an toàn trong điều hành chạy tàu. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  1. Thực tế, các thiết bị điều khiển chạy tàu của đường sắt sử dụng công nghệ điều khiển bằng sóng vô tuyến (đường sắt đô thị và đường sắt tốc độ cao) phải áp dụng các tiêu chuẩn về miễn nhiễm điện từ để bảo đảm thiết bị không bị ảnh hưởng bởi sóng điện từ trong môi trường làm việc.  2. Các thiết bị thu, phát sóng thông thường hiện nay thực hiện theo quy định của pháp luật về tần số vô tuyến điện (Luật số 42/2009/QH12), trong đó có các nội dung quy định về hành vi cấm và việc cấp phép sử dụng tần số.  Vì vậy, Bộ GTVT đề nghị không bổ sung nội dung này vào trong dự thảo Luật. |
| **Chương II**  **KẾT CẤU HẠ TẦNG ĐƯỜNG SẮT**  **Mục 1. QUY ĐỊNH CHUNG** |  |  |  |
| **Điều 10.** **Hệ thống đường sắt Việt Nam** | Bộ Kế hoạch và Đầu tư | Đề nghị sửa đổi quy định tại Điều 10 dự thảo Luật theo hướng chỉ liệt kê danh mục đường sắt thuộc hệ thống đường sắt Việt Nam, định nghĩa các loại hình đường sắt này được chuyển lên Điều 3 của dự thảo Luật để đảm bảo tính thống nhất và logic của dự thảo Luật. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Quy định tại khoản này không chỉ bao gồm các nội dung giải thích từ ngữ mà còn quy định về tính chất, đặc điểm của các loại hình đường sắt và thẩm quyền đầu tư xây dựng, quản lý, khai thác.  Mặt khác, các loại hình "đường sắt quốc gia","đường sắt đô thị" và "đường sắt chuyên dùng" được sử dụng lại từ Luật Đường sắt 2005, Luật Đường sắt 2017. Do đó, việc việc bổ sung giải thích cho thuật ngữ "đường sắt quốc gia","đường sắt đô thị" là không cần thiết.  Ngoài ra, dự thảo Luật bổ sung thêm "đường sắt vùng”, loại hình này là tên gọi của đường sắt địa phương nhưng đi qua địa bàn 02 tỉnh trở lên, tên gọi này nhằm mục đích đồng bộ với quy định của Luật Quy hoạch. |
| 1. Hệ thống đường sắt Việt Nam bao gồm đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương và đường sắt chuyên dùng được quy định như sau:  a) Đường sắt quốc gia là đường sắt do Bộ Giao thông vận tải quản lý, phục vụ nhu cầu vận tải của cả nước, từng vùng kinh tế và liên vận quốc tế; | Bộ Tư pháp | Khoản 1 Điều 10 quy định về hệ thống đường sắt Việt Nam, tuy nhiên, mới chỉ xác định loại đường sắt (quốc gia, địa phương, chuyên dùng) theo thẩm quyền quản lý mà chưa đưa ra tiêu chí/điều kiện để xác định đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương, đường sắt vùng. Do đó, đề nghị nghiên cứu quy định cho phù hợp, trên cơ sở đó quy định trách nhiệm quản lý đối với từng loại đường sắt.  Bên cạnh đó, tại Nghị quyết số 26/NQ-CP đưa ra yêu cầu *tăng cường trách nhiệm quản lý của chính quyền địa phương trong việc quản lý, đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt,* do đó, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo nghiên cứu cơ chế để giao cho địa phương thực hiện quản lý, đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt đối với đường sắt quốc gia đi qua địa phương mình. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  1. Đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng được xác định căn cứ trên thẩm quyền quản lý và mục đích khai thác, cụ thể:  - Đường sắt quốc gia phục vụ nhu cầu vận tải của cả nước, từng vùng kinh tế và liên vận quốc tế.  - Đường sắt địa phương phục vụ nhu cầu vận tải hành khách ở đô thị và vùng phụ cận; đường sắt phục vụ nhu cầu vận tải hành khách và hàng hóa trong địa giới hành chính của một tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương.  - Đường sắt chuyên dùng phục vụ nhu cầu vận tải của tổ chức, cá nhân.  Mặt khác, tại Điều 14 dự thảo Luật đã quy định về cấp kỹ thuật đường sắt, theo đó xác định tiêu chí kỹ thuật của từng loại hình đường sắt sẽ tương ứng với một cấp kỹ thuật.  2. Trong quá trình tổng kết thi hành Luật Đường sắt 2017, Bộ Giao thông vận tải đã tổ chức nghiên cứu, rà soát việc phân cấp, phân quyền cho chính quyền địa phương thực hiện một số nhiệm vụ trong hoạt động đường sắt. Tuy nhiên, việc phân cấp, phân quyền cho địa phương thực hiện các nhiệm vụ này chưa nhận được sự đồng thuận cao từ các địa phương và không đảm bảo tính khả thi. Đồng thời, việc phân quyền cho các địa phương thực hiện nhiệm vụ này sẽ dẫn đến cùng một nhiệm vụ đảm bảo an toàn chạy tàu được giao 02 chủ thể thực hiện là địa phương và doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt dẫn đến khó phân định trách nhiệm, không đảm bảo nguyên tắc điều hành thống nhất, tập trung trong hoạt động vận tải đường sắt. |
| b) Đường sắt địa phương là đường sắt do địa phương quản lý, bao gồm: đường sắt đô thị phục vụ nhu cầu vận tải hành khách ở đô thị và vùng phụ cận; đường sắt phục vụ nhu cầu vận tải hành khách và hàng hóa trong địa giới hành chính của một tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương.  Trường hợp đường sắt địa phương đi qua địa giới hành chính của hai tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương trở lên được gọi là đường sắt vùng. | Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch | Điều 10 (Hệ thống đường sắt Việt Nam): nghiên cứu, đặt tên cho “đường sắt phục vụ nhu cầu vận tải hành khách và hàng hóa trong địa giới hành chính của một tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương” tại điểm b khoản 1 để phân định rõ với đường sắt đô thị trong đường sắt địa phương. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu một phần và chỉnh lý điểm này như sau:  “1. Hệ thống đường sắt Việt Nam bao gồm đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương và đường sắt chuyên dùng được quy định như sau:  a) Đường sắt quốc gia là đường sắt do Bộ Giao thông vận tải quản lý và được đầu tư từ nguồn ngân sách trung ương;  b) Đường sắt địa phương là đường sắt do địa phương quản lý và được đầu tư từ ngân sách địa phương, bao gồm:  Đường sắt đô thị phục vụ nhu cầu vận tải hành khách ở đô thị và vùng phụ cận;  Đường sắt nội tỉnh phục vụ nhu cầu vận tải hành khách và hàng hóa trong địa giới hành chính của một tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương;  Đường sắt vùng phục vụ nhu cầu vận tải hành khách và hàng hóa đi qua địa giới hành chính của hai tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương trở lên trong một vùng kinh tế.” |
|  | Bộ Kế hoạch và Đầu tư | Tại điểm b khoản 1 Điều 10 dự kiến quy định “Trường hợp đường sắt địa phương đi qua địa giới hành chính của hai tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương trở lên được gọi là đường sắt vùng”. Đề nghị làm rõ việc phân cấp quản lý, trách nhiệm giữa Bộ Giao thông vận tải và các địa phương có liên quan về việc lập quy hoạch, thực hiện đầu tư theo quy hoạch được cấp có thẩm quyền phê duyệt đối với đường sắt vùng. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Nội dung dự thảo quy định "đường sắt vùng" là tên gọi của đường sắt địa phương nhưng đi qua địa bàn 02 tỉnh trở lên, tên gọi này nhằm mục đích đồng bộ với quy định của Luật Quy hoạch, cụ thể:  - Vùng là một bộ phận của lãnh thổ quốc gia bao gồm một số tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương lân cận gắn với một số lưu vực sông hoặc có sự tương đồng về điều kiện tự nhiên, kinh tế - xã hội, lịch sử, dân cư, kết cấu hạ tầng và có mối quan hệ tương tác tạo nên sự liên kết bền vững với nhau.  - Quy hoạch vùng là quy hoạch cụ thể hóa quy hoạch tổng thể quốc gia ở cấp vùng về không gian các hoạt động kinh tế - xã hội, quốc phòng, an ninh, hệ thống đô thị và phân bố dân cư nông thôn, xây dựng vùng liên tỉnh, kết cấu hạ tầng, nguồn nước lưu vực sông, sử dụng tài nguyên và bảo vệ môi trường trên cơ sở kết nối các tỉnh.  Như vậy, trách nhiệm tổ chức lập, phê duyệt quy hoạch các tuyến đường sắt vùng thuộc được xác định theo quy hoạch tỉnh và quy hoạch vùng.  Dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi) đã bổ sung trách nhiệm quản lý của chính quyền địa phương trong việc quản lý, đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt tại Điều 10, Điều 23, Điều 25, Điều 26, Điều 28, … của dự thảo. |
|  | UBND tỉnh Bắc Kạn | Tại khoản 1 quy định: *“Hệ thống đường sắt Việt Nam bao gồm đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương và đường sắt chuyên dùng”*. Tuy nhiên, tại điểm b khoản 1 Điều 10 quy định: *“Trường hợp đường sắt địa phương đi qua địa giới hành chính của hai tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương trở lên gọi là đường sắt vùng”*. Bên cạnh đó, các quy định liên quan đến đầu tư, quản lý đường sắt vùng cũng được quy định cụ thể trong dự thảo Luật. Vậy, đường sắt vùng có nằm trong hệ thống đường sắt Việt Nam không? Đề nghị Ban soạn thảo rà soát, nghiên cứu quy định cho đầy đủ, phù hợp. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Với nội dung dự thảo tại khoản này, đường sắt vùng thuộc hệ thống đường sắt Việt Nam.  Đường sắt vùng là tên gọi của đường sắt địa phương nhưng đi qua địa bàn 02 tỉnh trở lên, tên gọi này nhằm mục đích đồng bộ với quy định của Luật Quy hoạch, cụ thể:  - Vùng là một bộ phận của lãnh thổ quốc gia bao gồm một số tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương lân cận gắn với một số lưu vực sông hoặc có sự tương đồng về điều kiện tự nhiên, kinh tế - xã hội, lịch sử, dân cư, kết cấu hạ tầng và có mối quan hệ tương tác tạo nên sự liên kết bền vững với nhau.  - Quy hoạch vùng là quy hoạch cụ thể hóa quy hoạch tổng thể quốc gia ở cấp vùng về không gian các hoạt động kinh tế - xã hội, quốc phòng, an ninh, hệ thống đô thị và phân bố dân cư nông thôn, xây dựng vùng liên tỉnh, kết cấu hạ tầng, nguồn nước lưu vực sông, sử dụng tài nguyên và bảo vệ môi trường trên cơ sở kết nối các tỉnh. |
|  | UBND TP Hải Phòng | Tại điểm b khoản 1 Điều 10, Dự thảo quy định đường sắt địa phương bao gồm đường sắt phục vụ nhu cầu vận tải hành khách và hàng hóa trong địa giới hành chính của một tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương do địa phương quản lý (gồm cả trường hợp ĐS địa phương đi qua địa giới hành chính của hai tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương trở lên được gọi là đường sắt vùng) sẽ phát sinh bộ máy quản lý đường sắt ở địa phương, không đồng bộ trong quá trình đầu tư, quản lý, bảo trì và không phù hợp với Luật tổ chức chính quyền địa phương, Luật Ngân sách nhà nuớc. Vì vậy, đề nghị giữ nguyên mô tả hệ thống đường sắt Việt Nam như tại Khoản 1 Điều 10 Luật đường sắt năm 2017 hoặc điều chỉnh điểm trên thành:  “b) Đường sắt địa phương là đường sắt đô thị phục vụ nhu cầu vận tải hành khách ở đô thị và vùng phụ cận do địa phương quản lý.” | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Luật Đường sắt 2017 chưa có quy định về đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt phục vụ nhu cầu vận tải hành khách và hàng hóa trong địa giới hành chính của một tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương và đường sắt vùng.  Hiện nay, có một số địa phương đã có nhu cầu đầu tư xây dựng các tuyến đường sắt chạy trong địa bàn tỉnh và đường sắt vùng. Tại Quyết định 1769/QĐ-TTg ngày 19/10/2021 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch mạng lưới đường sắt đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050, mạng lưới đường sắt quốc gia đến năm 2050 gồm các tuyến đường sắt mới kết nối vùng, liên vùng phù hợp nhu cầu từng giai đoạn: đường sắt ven biển Nam Định - Thái Bình - Hải Phòng - Quảng Ninh (bao gồm cả đoạn Nam Hải Phòng - Hạ Long), Hạ Long - Móng Cái, Thái Nguyên - Tuyên Quang - Yên Bái, Mỹ Thủy - Đông Hà - Lao Bảo (kết nối với Lào), Thành phố Hồ Chí Minh - Tây Ninh, đường sắt kết nối các tỉnh khu vực Tây Nguyên (Đà Nẵng - Kon Tum - Gia Lai - Đắk Lắk - Đắk Nông - Bình Phước (Chơn Thành). Việc quy định này tạo cơ sở pháp lý và tạo điều kiện thuận lợi cho địa phương chủ động đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt nhằm phục vụ việc phát triển kinh tế xã hội của địa phương.  Trên cơ sở nhu cầu phát triển kinh tế xã hội và quy hoạch của địa phương, chính quyền địa phương nghiên cứu để quyết định đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt. Đồng thời, đi kèm với việc đầu tư xây dựng sẽ phát sinh bộ máy để quản lý, khai thác các tuyến đường sắt này là phù hợp. |
|  | UBND tp Hà Nội | Đề nghị:  1) Giữ thuật ngữ "đường sắt đô thị" trong toàn bộ dự thảo Luật Đường sắt sửa đổi vì thuật ngữ này đã được sử dụng phổ biến, phù hợp với thông lệ quốc tế. Trong quy định về cấp kỹ thuật đường sắt tại Điều 14 của dự thảo Luật Đường sắt sửa đổi chỉ sử dụng thuật ngữ "đường sắt đô thị". Thực tế chỉ có hai loại đường sắt: đường sắt quốc gia (bao gồm đường sắt quốc gia, đường sắt liên vùng) và đường sắt đô thị (có thể đi qua 01 địa phương, 02 địa phương)  2) Xem xét quy định đường sắt vùng là một loại hình của đường sắt quốc gia và do Bộ Giao thông vận tải quản lý để đảm bảo tính đồng bộ, liên thông trong việc đầu tư xây dựng, cũng như khai thác vận hành. Ngoài ra, đường sắt vùng có nhiều đặc tính kỹ thuật tương tự với đường sắt quốc gia hơn so với đường sắt đô thị. | Về nội dung này đã được Bộ GTVT làm rõ tại ý kiến của UBND tp Hải Phòng. Đồng thời, đối với đề nghị xem xét quy định đường sắt vùng là một loại hình của đường sắt quốc gia và do Bộ GTVT quản lý, Bộ GTVT làm rõ như sau: mục tiêu của việc quy định đường sắt vùng do địa phương đầu tư, quản lý, khai thác nhằm tạo động lực phát triển cho các địa phương theo nhu cầu phát triển kinh tế và nguồn lực của mình. |
|  | UBND tỉnh Bình Dương | Đối với đường sắt vùng nối ray với đường sắt quốc gia, đường sắt tốc độ cao, kiến nghị đơn vị quản lý là Bộ Giao thông giao thông vận tải nhằm đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ trong quản lý đầu tư, vận hành, khai thác | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  1. Mục tiêu của việc quy định đường sắt vùng do địa phương đầu tư, quản lý, khai thác nhằm tạo động lực phát triển cho các địa phương theo nhu cầu phát triển kinh tế và nguồn lực của mình.  2. Việc đầu tư các tuyến đường sắt kết nối với đường sắt quốc gia do các chủ thể không phải là Bộ Giao thông vận tải thực hiện, nếu bàn giao về cho Bộ Giao thông vận tải quản lý sẽ không phù hợp với quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công.  3. Khi kết nối các tuyến đường sắt vùng vào đường sắt quốc gia thì việc điều hành chạy tàu trong phạm vi tuyến đường sắt nào sẽ do chủ thể của tuyến đường sắt đó thực hiện quản lý, điều hành. |
| c) Đường sắt chuyên dùng là đường sắt do tổ chức, cá nhân quản lý, phục vụ nhu cầu vận tải của tổ chức, cá nhân. | UBND tỉnh Vĩnh Phúc | Điểm c khoản 1 Điều 10 (Hệ thống đường sắt Việt Nam), đề nghị chỉnh sửa, bổ sung quy định về Đường sắt vùng; trong đó quy định rõ về tính chất, nhiệm vụ công trình, cơ quan quản lý công trình. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  1. Tính chất của đường sắt vùng đã thể hiện nội dung tại điểm b khoản 1 Điều 10.  2. Về thẩm quyền, trách nhiệm đầu tư xây dựng đã được quy định tại Điều 23; trách nhiệm quản lý, bảo trì quy định tại Điều 26. |
| 2. Thẩm quyền quy định việc đặt tên tuyến, tên ga đường sắt; quyết định đưa tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt vào khai thác; dừng khai thác, tháo dỡ tuyến được quy định như sau:  a) Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quyết định đưa vào khai thác, dừng khai thác tuyến, đoạn tuyến, ga đối với đường sắt quốc gia; | UBND tỉnh Quảng Ninh | Tại khoản 2, Điều 10 dự thảo dự kiến có thêm loại đường sắt vùng. Đề nghị xem xét chỉ nên quy định hệ thống đường sắt gồm: quốc gia, địa phương và chuyên dùng. Lý do: Các loại hình đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương hoặc đường sắt chuyên dùng đều có thể kết nối vùng. Do vậy, nếu quy định thêm loại hình đường sắt vùng sẽ rất khó khăn khi triển khai (đầu tư, quản lý...). | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Tuyến đường sắt do địa phương đầu tư, quản lý, khai thác không phải là loại hình đường sắt quốc gia mà đường sắt vùng được hình thành trên cơ sở quy hoạch và đầu tư của địa phương.  Việc đầu tư, quản lý, khai thác đối với các tuyến đường sắt này đã được quy định tại điểm d khoản 2 Điều 23, điểm c khoản 2 Điều 26, khoản 3 Điều 28,… Việc quy định này tạo cơ sở pháp lý và tạo điều kiện thuận lợi cho địa phương chủ động đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt nhằm phục vụ việc phát triển kinh tế xã hội của địa phương. |
|  | UBND tp Hà Nội | Để bảo đảm logic về thẩm quyền, thứ bậc hành chính, đề nghị cơ quan soạn thảo chỉnh lý lại các điểm theo hướng chuyển điểm d thành điểm a với nội dung như sau:  “a) Chính phủ quy định việc đặt tên tuyến, tên ga đường sắt và tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt trừ trường hợp quy định tại điểm d khoản 2 điều này.... d) Tổ chức, cá nhân...”. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và chỉnh lý khoản 2 Điều này theo hướng tách thành 02 khoản để xác định rõ thẩm quyền quyết định và thẩm quyền quy định, cụ thể như sau:  "2. Thẩm quyền quyết định đưa tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt vào khai thác; dừng khai thác, tháo dỡ tuyến được quy định như sau:  a) Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quyết định đối với đường sắt quốc gia;  b) Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định đối với đường sắt do địa phương đầu tư;  c) Cơ quan chủ quản đầu tư quyết định đối với đường sắt vùng;  d) Tổ chức, cá nhân quyết định đối với đường sắt chuyên dùng do mình đầu tư.  3. Chính phủ quy định việc đặt tên tuyến, tên ga đường sắt và đưa tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt vào khai thác; dừng khai thác, tháo dỡ tuyến đường sắt.”. |
| b) Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định đưa vào khai thác, dừng khai thác tuyến, đoạn tuyến, ga đối với đường sắt địa phương do mình đầu tư; | UBND tỉnh Quảng Ninh | Tại điểm b, khoản 2, Điều 10: Đề nghị xem xét chỉnh sửa *“Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định đưa vào khai thác, dừng khai thác tuyến, đoạn tuyến, ga đối với đường sắt địa phương* ***do mình*** *đầu tư*” thành *“Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định đưa vào khai thác, dừng khai thác tuyến, đoạn tuyến, ga đối với đường sắt* ***do địa phương*** *đầu tư”*. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và chỉnh sửa điểm b khoản này tại ý kiến của UBND tp Hà Nội: "2. Thẩm quyền quyết định đưa tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt vào khai thác; dừng khai thác, tháo dỡ tuyến được quy định như sau:  a) Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quyết định đối với đường sắt quốc gia;  b) Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định đối với đường sắt do địa phương đầu tư;  c) Cơ quan chủ quản đầu tư quyết định đối với đường sắt vùng;  d) Tổ chức, cá nhân quyết định đối với đường sắt chuyên dùng do mình đầu tư." |
|  | UBND tỉnh Bắc Kạn | Tại điểm b khoản 2 quy định: “Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định đưa vào khai thác, dừng khai thác tuyến, đoạn tuyến, ga đối với đường sắt địa phương do mình đầu tư”.  Tuy nhiên, theo quy định tại điểm b khoản 1 Điều 10 (nêu trên), đường sắt địa phương có thể đi qua địa giới hành chính từ hai tỉnh trở lên. Như vậy, việc quyết định đưa vào khai thác, dừng khai thác tuyến, đoạn tuyến, ga đối với đường sắt địa phương của Chủ tịch UBND cấp tỉnh một địa phương có thể ảnh hưởng đến hoạt động của cả tuyến đường sắt. Đề nghị Ban soạn thảo rà soát, nghiên cứu quy định nội dung này cho phù hợp. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và chỉnh lý điểm này thành 02 điểm như sau:  "2. Thẩm quyền quyết định đưa tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt vào khai thác; dừng khai thác, tháo dỡ tuyến được quy định như sau:  a) Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quyết định đối với đường sắt quốc gia;  b) Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định đối với đường sắt do địa phương đầu tư;  c) Cơ quan chủ quản đầu tư quyết định đối với đường sắt vùng;  d) Tổ chức, cá nhân quyết định đối với đường sắt chuyên dùng do mình đầu tư." |
| c) Tổ chức, cá nhân quyết định đặt tên tuyến, tên ga đường sắt; quyết định đưa vào khai thác, dừng khai thác, tháo dỡ tuyến, ga đối với đường sắt chuyên dùng do mình đầu tư; | UBND tỉnh Quảng Ninh | Tại điểm c, khoản 2, Điều 10: Đề nghị xem xét chỉnh sửa *“Tổ chức, cá nhân quyết định đặt tên tuyến, tên ga đường sắt; quyết định đưa vào khai thác, dừng khai thác, tháo dỡ tuyến, ga đối với đường sắt chuyên dùng* ***do mình*** *đầu tư”* thành *“Tổ chức, cá nhân quyết định đặt tên tuyến, tên ga đường sắt; quyết định đưa vào khai thác, dừng khai thác, tháo dỡ tuyến, ga đối với đường sắt chuyên dùng* ***do tổ chức, cá nhân*** *đầu tư”*. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  1. Đề nghị giữ nguyên dự thảo vì ý nghĩa “do mình đầu tư” bảo đảm rõ ràng.  2. Nghiên cứu một số Luật mới được Quốc hội ban hành cũng có sử dụng thuật ngữ này, ví dụ như:  - Điều 25, thử nghiệm có kiểm soát của Luật Thủ đô 2024 quy định UBND thành phố có trách nhiệm “Hằng năm, báo cáo Chính phủ, Hội đồng nhân dân Thành phố về tình hình và kết quả thực hiện các nội dung thử nghiệm có kiểm soát **do mình** cho phép”.  - Điều 23, lắp đặt báo hiệu đường bộ của Luật Đường bộ 2024 quy định “Chủ đầu tư dự án đầu tư xây dựng công trình đường bộ có trách nhiệm tổ chức thiết kế, lắp đặt đầy đủ báo hiệu đường bộ trong phạm vi dự án đầu tư xây dựng công trình đường bộ và báo hiệu đường bộ chỉ dẫn tại các điểm đấu nối đường khác với đường bộ **do mình** đầu tư xây dựng;”.  3. Nội dung này đã được Bộ GTVT chỉnh lý theo ý kiến của UBND thành phố HN, UBND Bắc Kạn … "d) Tổ chức, cá nhân quyết định đối với đường sắt chuyên dùng do mình đầu tư." |
| **Điều 11. Yêu cầu đối với kết cấu hạ tầng đường sắt** | Bộ Kế hoạch và Đầu tư | Về tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt, hiện nay, Thủ tướng Chính phủ đang giao Bộ Tài chính triển khai soạn thảo Nghị định thay thế Nghị định số 46/2018/NĐ-CP ngày 14/3/2018 của Chính phủ quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia. Đề nghị phối hợp với Bộ Tài chính và các cơ quan có liên quan trong Ban soạn thảo Nghị định để đảm bảo tính thống nhất giữa các văn bản quy phạm pháp luật. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải đã và đang tiếp tục chủ động phối hợp với Bộ Tài chính và các cơ quan, đơn vị có liên quan để rà soát đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ giữa các văn bản quy phạm pháp luật. |
| 1. Kết cấu hạ tầng đường sắt phải bảo đảm kết nối với các loại hình giao thông vận tải khác. | UBND tỉnh Thanh Hoá | Tại khoản 1, Điều 11 của Dự thảo quy định “*Kết cấu hạ tầng đường sắt phải bảo đảm kết nối với các loại hình giao thông vận tải khác”*.  Để làm rõ hơn nội dung tại khoản này, đề nghị xem xét sửa đổi, bổ sung như sau: “*Kết cấu hạ tầng đường sắt phải bảo đảm kết nối với các loại hình giao thông vận tải khác,* ***phù hợp với quy hoạch mạng lưới giao thông****”.* | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và chỉnh lý lại khoản này thành: "1. Kết cấu hạ tầng đường sắt phải bảo đảm kết nối với các loại hình giao thông vận tải khác, phù hợp với quy hoạch mạng lưới giao thông". |
|  | UBND tp Hà Nội | Đề nghị xem xét làm rõ nội dung này (đối tượng, pham vi, nguyên tắc kết nối) để đảm bảo sự đồng bộ trong các quy định về kết cấu hạ tầng đường sắt. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải làm rõ như sau:  Về đối tượng, phạm vi kết nối kết cấu hạ tầng đường sắt đã được quy định tại Điều 16 dự thảo Luật. |
| 3. Công trình đường sắt đầu tư xây dựng mới phải đáp ứng yêu cầu kinh tế - xã hội, kỹ thuật, quốc phòng, an ninh và bảo đảm tính đồng bộ về hạ tầng kỹ thuật. | Bộ Kế hoạch và Đầu tư | Tại khoản 3 Điều 11 về yêu cầu đối với kết cấu hạ tầng đường sắt, đề nghị nghiên cứu sửa đổi theo hướng “Công trình đường sắt đầu tư xây dựng mới phải đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo nhiệm vụ quốc phòng, an ninh và đồng bộ về hạ tầng kỹ thuật” | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và chỉnh lý khoản này như sau:  “Công trình đường sắt đầu tư xây dựng mới phải đáp ứng yêu cầu kỹ thuật, kinh tế - xã hội; bảo đảm nhiệm vụ quốc phòng, an ninh; bền vững, thân thiện với môi trường và bảo đảm tính đồng bộ về hạ tầng kỹ thuật”. |
|  | Bộ Xây dựng | Khoản 3: Đề nghị làm rõ thêm nội dung cụm từ “bảo đảm tính đồng bộ về hạ tầng kỹ thuật” để thống nhất cách hiểu và thực hiện. Việc quy định không rõ nội dung này có thể sẽ phát sinh các vướng mắc về việc áp dụng kỹ thuật, công nghệ cho các dự án được đầu tư xây dựng theo nhiều giai đoạn. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Để đáp ứng điều kiện khai thác công trình đường sắt (đặc biệt là ga đường sắt), cần thiết phải đầu tư đồng bộ các công trình khác đồng bộ như: cấp nước, cấp điện, thoát nước, tổ chức giao thông kết nối, PCCC... Với các ga đường sắt ở khu vực đô thị trong một số trường hợp sẽ được bố trí kết hợp với các khu thương mại, dịch vụ, phía dưới ga trên cao hoặc phía trên ga ngầm được tổ chức giao thông công cộng để kết nối các phương thức vận tải.  Nội dung này là yêu cầu cơ bản để tổ chức xây dựng quy chuẩn kỹ thuật, tiêu chuẩn áp dụng đối với từng loại hình đường sắt. |
| **Điều 12. Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt**  2. Trách nhiệm quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư:  a) Chính phủ thực hiện chức năng đại diện chủ sở hữu, thống nhất quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công; |  |  |  |
| b) Bộ Giao thông vận tải thực hiện nhiệm vụ, quyền hạn của đại diện chủ sở hữu đối với tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia; | Tổng công ty ĐSVN | Đề nghị sửa đổi, bổ sung: b) Bộ Giao thông vận tải thực hiện **quyền và trách nhiệm** của **cơ quan** đại diện chủ sở hữu đối với tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia;  Lý do: Phù hợp với Nghị định số 10/2019/NĐ-CP và Nghị định số 97/2024/NĐ-CP | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải đề nghị giữ nguyên như dự thảo để bảo đảm thống nhất với quy định tại Điều 16 Luật Quản lý, sử dụng tài sản công. |
| c) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh thực hiện nhiệm vụ, quyền hạn của đại diện chủ sở hữu đối với tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt địa phương do mình đầu tư; | Tổng công ty ĐSVN | Đề nghị sửa đổi, bổ sung: c) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh thực hiện quyền và trách nhiệm của cơ quan đại diện chủ sở hữu đối với tài sản và doanh nghiệp quản lý, bảo trì, khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt địa phương do mình đầu tư;  Lý do: Phù hợp với Nghị định số 10/2019/NĐ-CP và Nghị định số 97/2024/NĐ-CP | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải đề nghị giữ nguyên như dự thảo để bảo đảm thống nhất với quy định tại Điều 16 Luật Quản lý, sử dụng tài sản công. |
|  | UBND tp Hà Nội | Đề nghị sửa thành:  c) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh thực hiện nhiệm vụ, quyền hạn của đại diện chủ sở hữu đối với tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị do mình đầu tư; | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải làm rõ như sau: Tại Điều 10 dự thảo Luật quy định hệ thống đường sắt của Việt Nam bao gồm: đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng.  Theo đó, đường sắt địa phương bao gồm: đường sắt đô thị; đường sắt phục vụ nhu cầu vận tải hành khách và hàng hóa trong địa giới hành chính của một tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương và đường sắt vùng. Bên cạnh đó, dự thảo Luật đã quy định giao UBND cấp tỉnh đầu tư xây dựng, quản lý, bảo trì, khai thác đối với các tuyến đường sắt địa phương. Như vậy, đề xuất tại điểm này giao UBND cấp tỉnh thực hiện nhiệm vụ, quyền hạn của đại diện chủ sở hữu đối với tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt địa phương do mình đầu tư là phù hợp. |
|  | Tổng công ty ĐSVN | Đề nghị sửa đổi, bổ sung: Bổ sung thêm một điểm quy định như sau:  “Ủy ban Quản lý vốn nhà nước tại doanh nghiệp thực hiện quyền và trách nhiệm của cơ quan đại diện chủ sở hữu đối với doanh nghiệp thực hiện quản lý, bảo trì, khai thác và kinh doanh tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia”  Lý do: Phù hợp với Nghị định số 131/2018/NĐ-CP. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải làm rõ như sau:  Việc quản lý, sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt phải được thực hiện theo quy định của Luật Quản lý, sử dụng tài sản công. Theo đó, các chủ thể liên quan đến quản lý, sử dụng tài sản công đã được quy định rõ ràng tại Chương II của Luật Quản lý, sử dụng tài sản công.  Ủy ban Quản lý vốn nhà nước tại doanh nghiệp có chức năng thực hiện quyền, trách nhiệm của đại diện chủ sở hữu nhà nước đối với doanh nghiệp (không phải là chủ sở hữu tài sản) được thực hiện theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng vốn nhà nước đầu tư vào sản xuất, kinh doanh tại doanh nghiệp.  Mặt khác, Điều này quy định về quản lý, sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt; do đó, việc đề xuất chủ thể thực hiện quyền và trách nhiệm của cơ quan đại diện chủ sở hữu đối với doanh nghiệp thực hiện quản lý, bảo trì, khai thác và kinh doanh tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia là không phù hợp. |
| 4. Chính phủ quy định việc quản lý, sử dụng, khai thác và Danh mục tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư. | Bộ Tài chính | Về quy định danh mục tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư: Đề nghị Bộ GTVT sửa lại khoản 4 Điều 12 (Tài sản KCHT đường sắt) dự thảo Luật như sau: *“4. Chính phủ quy định ~~việc quản lý, sử dụng khai thác và~~ danh mục tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do nhà nước đầu tư”*.  Lý do: Điều 12 là quy định về “Tài sản KCHT đường sắt”, không có nội dung quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản KCHT đường sắt. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau: Tài sản KCHT ĐS do Nhà nước đầu tư, quản lý là tài sản công, bao gồm cả đất gắn với KCHTĐS.  Khoản 3 Điều 13 Luật Quản lý, sử dụng tài sản công năm 2017 quy định Chính phủ có trách nhiệm: “3. Quy định chi tiết về: quản lý vận hành, chuyển đổi công năng sử dụng tài sản công, khai thác tài sản công tại cơ quan, tổ chức, đơn vị; sử dụng tài sản công vào mục đích kinh doanh, cho thuê, liên doanh, liên kết; quản lý, sử dụng, khai thác tài sản kết cấu hạ tầng; sử dụng tài sản công để tham gia dự án đầu tư theo hình thức đối tác công tư; …”  Do đó, quy định trách nhiệm của Chính phủ trong việc quy định chi tiết về quản lý, sử dụng, khai thác tài sản KCHTĐS trong Luật Đường sắt (sửa đổi) là cần thiết, phù hợp và đồng bộ với Luật Quản lý, sử dụng tài sản công năm 2017. |
| **Điều 13. 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. | Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch | Điều 13 (Đất dành cho đường sắt): đất dành cho đường sắt đã được quy định tại Điều 209 Luật Đất đai. Vì vậy, cơ quan chủ trì soạn thảo nên rà soát, bỏ các nội dung đã được quy định tại Luật Đất đai để tránh chồng chéo, trùng lặp. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải làm rõ như sau: Trong quá trình xây dựng dự thảo Luật Đường sắt, Bộ Giao thông vận tải đã nghiên cứu, rà soát quy định của pháp luật về đất đai để quy định về việc quản lý, sử dụng đất dành cho đường sắt đảm bảo không trùng lặp, chồng chéo với Luật Đất đai. |
|  | Bộ Kế hoạch và đầu tư | Đề nghị nghiên cứu bổ sung một khoản với nội dung "*Trường hợp đất dành cho đường sắt thuộc khu vực quy hoạch tổng thể bố trí đất quốc phòng kết hợp phát triển kinh tế - xã hội trên địa bàn cả nước phải được sự thống nhất của Bộ Quốc phòng*". | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau: Việc lập quy hoạch mạng lưới đường sắt, quy hoạch tuyến, ga đường sắt đã được quy định tại Điều 7 của Dự thảo, và phù hợp với quy định của Luật Quy hoạch. Trong quá trình lập các quy hoạch này, cơ quan tổ chức lập quy hoạch có trách nhiệm lấy ý kiến của các Bộ, ngành có liên quan (trong đó có Bộ Quốc Phòng trường hợp có liên quan đến đất quốc phòng). |
|  | UBND thành phố Đà Nẵng | Điều 13 Đất dành cho đường sắt  Đề nghị có định nghĩa “Đất dành cho đường sắt” như luật cũ để thuận lợi trong công tác quản lý, sử dụng đất theo quy định. Ngoài ra trong luật còn dùng nhiều cụm từ “Phạm vi đất dành cho đường sắt” nhưng không có định nghĩa. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải làm rõ như sau: tại khoản 1 Điều 209 Luật Đất đai đã quy định cụ thể về “đất dành cho đường sắt”. Đề bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất trong hệ thống văn bản QPPL, dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi) không quy định về thuật ngữ này. |
|  | UBND tp Hà Nội | Triển khai thực hiện theo quy định của Luật Đường sắt năm 2017, UBND Thành phố đã giao UBND các quận, huyện có đường sắt quốc gia đi qua triển khai công tác lập hồ sơ cắm mốc giới đất đường sắt. Tuy nhiên việc triển khai của UBND các quận, huyện còn vướng mắc do đường sắt quốc gia do các đơn vị thuộc Bộ Giao thông vận tải quản lý khai thác vận hành. | Về nội dung này, tại điểm d khoản 2 Điều 26 dự thảo Luật đã bổ sung quy định để tháo gỡ vướng mắc trong công tác lập hồ sơ cắm mốc giới đất đường sắt của các địa phương, cụ thể như sau:  *"d) Cơ quan, tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư … tổ chức lập hồ sơ quản lý đất dành cho đường sắt, cắm mốc, khôi phục mốc giới đất dành cho đường sắt do mình quản lý”.* |
| **Điều 14. Cấp kỹ thuật đường sắt**  1. Cấp kỹ thuật đường sắt phải được xác định trong dự án đầu tư xây dựng. Việc thiết kế, thi công xây dựng đường sắt phải thực hiện đúng quy định về cấp kỹ thuật được phê duyệt trong dự án đầu tư xây dựng.  2. Cấp kỹ thuật đường sắt bao gồm:  a) Đường sắt tốc độ cao;  b) Đường sắt cấp I, II, III, IV;  c) Đường sắt đô thị. | UBND tp Hà Nội | Hiện nay trong các tiêu chuẩn kỹ thuật của Việt Nam, chưa có cấp kỹ thuật "đường sắt đô thị". Đề nghị Cục đường sắt xem xét, làm rõ cơ sở đề xuất cấp kỹ thuật đường sắt đô thị. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Quy định về cấp kỹ thuật đường sắt cơ bản không thay đổi bản chất so với trước đây, nội dung sửa đổi là để làm rõ các cấp kỹ thuật đường sắt, bảo đảm tính rõ ràng và đồng bộ với TCVN 8893:2020 - Cấp kỹ thuật đường sắt quốc gia (Quyết định số 614/QĐ-BKHCN ngày 12/3/2020) thay thế TCVN 8893:2011 và TCVN 13592:2022 - Đường sắt đô thị - Yêu cầu thiết kế.  Với nội dung quy định này, đường sắt đô thị là một cấp kỹ thuật, theo đó hệ thống tiêu chuẩn được xác định tương ứng với loại hình đường sắt đô thị (không phân chia cấp kỹ thuật cho đường sắt đô thị). |
| 3. Mỗi cấp kỹ thuật đường sắt có tiêu chuẩn tương ứng. Việc tổ chức lập, thẩm định, công bố tiêu chuẩn về cấp kỹ thuật đường sắt thực hiện theo quy định của pháp luật về tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật. | Tổng công ty ĐSVN | Đề nghị sửa đổi, bổ sung: 3. Mỗi cấp kỹ thuật đường sắt có **quy chuẩn**, tiêu chuẩn tương ứng. Việc tổ chức lập, thẩm định, công bố tiêu chuẩn về cấp kỹ thuật đường sắt thực hiện theo quy định của pháp luật về tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  1. Hiện nay, hệ thống đường sắt Việt Nam mới chỉ có loại hình đường sắt quốc gia đang vận hành với tốc độ < 100km/h và 02 tuyến đường sắt đô thị vận hành với công nghệ và tiêu chuẩn áp dụng khác nhau. Với thực trạng như vậy là chưa đủ điều kiện để tổ chức nghiên cứu xây dựng quy chuẩn để áp dụng bắt buộc.  2. Nghiên cứu kinh nghiệm về đường sắt của các nước cho thấy, loại hình đường sắt ở mỗi nước không hoàn toàn giống nhau, đặc biệt là các yếu tố kỹ thuật chính. Do đó, việc lựa chọn công nghệ, loại hình sẽ phù hợp với tiêu chuẩn áp dụng tương ứng là đủ điều kiện để tổ chức thực hiện.  3. Qua ra soát, Bộ GTVT đề xuất chỉnh lý khoản này thành “3. Mỗi cấp kỹ thuật đường sắt có tiêu chuẩn tương ứng.” cho phù hợp với Luật Tiêu chuẩn và Quy chuẩn. |
| **Điều 15. Khổ đường sắt** |  |  |  |
| 3. Thủ tướng Chính phủ quyết định trường hợp đường sắt đầu tư xây dựng mới có khổ đường khác quy định tại khoản 1 Điều này, trừ trường hợp đầu tư xây dựng mới đường sắt kết nối với đường sắt khổ hẹp. | Bộ Tư pháp | Khoản 3 Điều 15 giao *Thủ tướng Chính phủ quyết định trường hợp đường sắt đầu tư xây dựng mới có khổ đường khác quy định tại khoản 1 Điều này, trừ trường hợp đầu tư xây dựng mới đường sắt kết nối với đường sắt khổ hẹp*. Quy định này là chưa phù hợp với chủ trương phân cấp, phân quyền nêu tại khoản 1 Điều 3 Nghị quyết số 04/NQ-CP ngày 10/01/2022 của Chính phủ về đẩy mạnh phân cấp, phân quyền trong quản lý nhà nước xác định *Thủ tướng Chính phủ lãnh đạo công tác của Chính phủ; lãnh đạo việc xây dựng chính sách và tổ chức thi hành pháp luật; Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang bộ chịu trách nhiệm quản lý nhà nước về ngành, lĩnh vực được phân công... Theo đó, Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ không quyết định các vấn đề cụ thể thuộc trách nhiệm của các bộ, ngành theo phân công của Chính phủ...*. Do đó, đề nghị cân nhắc không giao thẩm quyền quyết định cho Thủ tướng Chính phủ.  Bên cạnh đó, đề nghị cân nhắc cần có quy định để khuyến khích xây dựng, chuyển đổi đường sắt từ khổ 1000mm sang khổ tiêu chuẩn là 1435mm để phù hợp với tiêu chuẩn chung về khổ đường sắt trên thế giới, từ đó, cân nhắc quy định nội dung *trừ trường hợp đầu tư xây dựng mới đường sắt kết nối với đường sắt khổ hẹp* (khoản 3 Điều 15) đối với trường hợp này, cân nhắc bổ sung thêm điều kiện/tiêu chuẩn để thực hiện (như: chưa thể cải tạo hoặc không thuộc diện được cải tạo, nâng cấp khổ đường sắt...). | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải tiếp thu và chỉnh lý khoản này như sau: “3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quyết định khổ đường khác với quy định tại khoản 2 Điều này.” |
|  | Tổng công ty ĐSVN | Đề nghị sửa đổi, bổ sung: 3. ~~Thủ tướng~~ Chính phủ quyết định trường hợp đường sắt đầu tư xây dựng mới có khổ đường khác quy định tại khoản 1 Điều này, trừ trường hợp đầu tư xây dựng mới đường sắt kết nối với đường sắt khổ hẹp.  Lý do: Để phù hợp với Điều 5 Luật 62/2020/QH14 Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Xây dựng. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau: nội dung này đã tiếp thu ý kiến của Bộ Tư pháp. |
| b) Đường sắt chuyên dùng không nối ray với đường sắt quốc gia do chủ đầu tư quyết định khổ đường. Trường hợp đường sắt chuyên dùng không nối ray với đường sắt quốc gia đi qua khu vực dân cư, chủ đầu tư quyết định khổ đường sau khi có ý kiến của Bộ Giao thông vận tải. | Tập đoàn Công nghiệp Than - Khoáng sản Việt Nam | Tại Điểm b, Khoản 4, Điều 15 của dự thảo có quy định: “Đường sắt chuyên dùng không nối ray với đường sắt quốc gia do chủ đầu tư quyết định khổ đường. Trường hợp đường sắt chuyên dùng không nối ray với đường sắt quốc gia đi qua khu vực dân cư, chủ đầu tư quyết định khổ đường sau khi có ý kiến của Bộ Giao thông vận tải.”  Đề nghị bỏ đoạn: “Trường hợp đường sắt chuyên dùng không nối ray với đường sắt quốc gia đi qua khu vực dân cư, chủ đầu tư quyết định khổ đường sau khi có ý kiến của Bộ Giao thông vận tải.”  Lý do nội dung Ý kiến góp ý 1: Vì đường sắt chuyên dùng phục vụ nhu cầu vận tải riêng của tổ chức, cá nhân, do vậy TKV đề nghị nội dung trên nhằm tăng tính chủ động cho Chủ đầu tư trong việc xây dựng và tổ chức hoạt động của đường sắt chuyên dùng, giảm thiểu các thủ tục và thuận lợi cho hoạt động sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và sửa đổi điểm này như sau:  “b) Đường sắt chuyên dùng không nối ray với đường sắt quốc gia do chủ đầu tư quyết định khổ đường”. |
|  | UBND tỉnh Quảng Ninh | Tại điểm b, khoản 4, Điều 15 của dự thảo: Đề nghị xem xét chỉnh sửa nội dung *“Đường sắt chuyên dùng không nối ray với đường sắt quốc gia do chủ đầu tư quyết định khổ đường. Trường hợp đường sắt chuyên dùng không nối ray với đường sắt quốc gia đi qua khu vực dân cư, chủ đầu tư quyết định khổ đường sau khi có ý kiến của Bộ Giao thông vận tải”* thành *“Đường sắt chuyên dùng không nối ray với đường sắt quốc gia do chủ đầu tư quyết định khổ đường.* **~~Trường hợp đường sắt chuyên dùng không nối ray với đường sắt quốc gia~~ ~~đi qua khu vực dân cư, chủ đầu tư quyết định khổ đường sau khi có ý kiến~~ ~~của Bộ Giao thông vận tải~~***”*. Lý do: Đường sắt chuyên dùng phục vụ nhu cầu vận tải riêng của tổ chức, cá nhân. Quá trình triển khai từ bước quy hoạch, đầu tư, đầu tư xây dựng,.... đều có sự tham gia và thẩm định của cơ quan nhà nước, các cơ quan có liên quan. Do vậy, đề nghị xem xét bỏ đoạn ý sau để tăng tính chủ động cho chủ đầu tư trong việc xây dựng và tổ chức hoạt động của đường sắt chuyên dùng, giảm thiểu các thủ tục và thuận lợi cho hoạt động sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và sửa đổi điểm này như sau:  “b) Đường sắt chuyên dùng không nối ray với đường sắt quốc gia do chủ đầu tư quyết định khổ đường”. |
|  | UBND tỉnh Lào Cai | Tại điểm b khoản 4 Điều 15 quy định: *“b) Đường sắt chuyên dùng không nối ray với đường sắt quốc gia do chủ* đầu tư quyết định khổ đường. Trường hợp đường sắt chuyên dùng không nối ray với đường sắt quốc gia đi qua khu vực dân cư, chủ đầu tư quyết định khổ đường sau khi có ý kiến của Bộ Giao thông vận tải.”  *Đề nghị sửa đổi như sau:*  *“Đường sắt chuyên dùng không nối ray với đường sắt quốc gia do chủ đầu* tư quyết định khổ đường. Trường hợp đường sắt chuyên dùng không nối ray với đường sắt quốc gia đi qua khu vực dân cư, chủ đầu tư quyết định khổ đường sau khi có ý kiến của cơ quan chấp thuận chủ trương đầu tư.”  Lý do sửa đổi: Để đơn giản hóa thủ tục hành chính và tạo điều kiện thuận lợi cho các Doanh nghiệp đầu tư vào đường sắt chuyên dùng phục vụ vận chuyển hàng hóa, hành khách, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế-xã hội của địa phương. | Về nội dung này, Bộ GTVT đã tiếp thu ý kiến của UBND tỉnh Quảng Ninh và Tập đoàn Công nghiệp Than - Khoáng sản Việt Nam sửa đổi điểm này như sau: “b) Đường sắt chuyên dùng không nối ray với đường sắt quốc gia do chủ đầu tư quyết định khổ đường”. |
| **Điều 16. Kết nối đường sắt** | Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch | Điều 16 (Kết nối đường sắt): Dự thảo Luật quy định việc kết nối đường sắt đối với cảng hàng không, cảng biển, cảng cạn, cảng thủy nội địa và khu đầu mối hàng hóa, nhưng chưa có quy định kết nối với các bến xe, cửa khẩu… Do vậy, cơ quan chủ trì soạn thảo nên nghiên cứu, bổ sung. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  1. Nội dung quy định về kết nối đường sắt được xác định đối với cảng hàng không, cảng biển, cảng cạn, cảng thuỷ nội địa và khu đầu mối hàng hoá nhằm giải tỏa lượng hành khách, hàng hóa lớn. Bến xe, cửa khẩu chưa đủ điều kiện để xác định là các đầu mối lớn về hàng hóa, hành khách. Do đó, kết nối đường sắt tới các khu vực này sẽ gây lãng phí nguồn lực, không bảo đảm hiệu quả.  2. Việc quy hoạch tuyến đường sắt kết nối phụ thuộc nhu cầu vận tải, nguồn lực đầu tư và khả năng kết nối. Hiện nay, hầu hết quy hoạch vùng, quy hoạch tỉnh đều không xác định nội dung kết nối các tuyến đường sắt với bến xe, cửa khẩu. Do đó, việc luật hóa nội dung này là chưa có cơ sở.  Vì vậy, Bộ GTVT đề nghị giữ nguyên dự thảo. |
|  | Bộ Tư pháp | Để bảo đảm minh bạch, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo nghiên cứu theo hướng: các loại kết nối, trong đó mỗi loại cần quy định rõ trường hợp/yêu cầu kết nối, thẩm quyền quyết định, thủ tục thực hiện việc kết nối. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  1. Về các loại kết nối tại khoản 1 Điều này đã quy định kết nối đường sắt bao gồm kết nối các tuyến đường sắt và kết nối đường sắt với cảng hàng không, cảng biển, cảng cạn.  2. Về trường hợp/yêu cầu kết nối đã được quy định tại khoản 3 Điều này, theo đó đã quy định cảng hàng không quốc tế có công suất từ 30 triệu hành khách/năm trở lên, cảng biển loại I và cảng cạn có công suất từ 50.000 TEU/năm trở lên tại các tỉnh/thành phố có đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương đi qua trong phạm vi bán kinh 10 kilomet phải được quy hoạch kết nối với đường sắt.  3. Về thẩm quyền, trình tự kết nối ray đã được quy định tại khoản 5 Điều này. Đối với thẩm quyền quyết định kết nối với cảng biển, cảng hàng không, thẩm quyền quyết định là cấp phê duyệt quy hoạch theo Luật Quy hoạch và cấp quyết định đầu tư theo quy định của Luật Xây dựng. |
| 1. Kết nối đường sắt là việc kết nối các tuyến đường sắt với nhau hoặc kết nối giữa tuyến đường sắt với cảng hàng không, cảng biển, cảng cạn, cảng thuỷ nội địa và khu đầu mối hàng hoá. | Bộ Xây dựng | Tại khoản 1: Đề nghị nghiên cứu, bổ sung việc kết nối giữa tuyến đường sắt đô thị với đô thị, các khu chức năng (khu kinh tế, khu công nghiệp, …). | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu làm rõ như sau:  Nội dung quy định về kết nối đường sắt nhằm mục đích nâng cao hiệu quả của việc kết nối với các phương thức vận tải đường bộ, hàng hải, hàng không với đường sắt.  Việc kết nối giữa tuyến đường sắt đô thị với đô thị, các khu chức năng (khu kinh tế, khu công nghiệp, …) thuộc về nội dung quy hoạch, đầu tư xây dựng tuyến, ga đường sắt và được quy định tại Điều 7 và Điều 23 của Dự thảo Luật. |
|  | Vụ Vận tải – Bộ GTVT | Khoản 1 Điều 16: đề nghị xem xét viết rõ khái niệm kết nối đường sắt tương ứng với cách phân loại đường sắt tại khoản 1 Điều 10 hoặc xem xét bổ sung các nội dung sau vào khoản này: “các vùng miền (đường sắt quốc gia/vùng), các quốc gia khác (liên vận quốc tế)”. | Đề nghị giữ nguyên dự thảo với lý do:  1. Nội dung khoản này làm rõ kết nối đường sắt là việc kết nối các tuyến đường sắt với nhau hoặc kết nối giữa tuyến đường sắt với các chủ thể là cảng hàng không, cảng biển…  2. Việc kết nối vùng miền… thuộc về nội dung quy hoạch và mạng lưới giao thông chung. |
| 3. Cảng hàng không quốc tế có công suất từ 30 triệu hành khách/năm trở lên, cảng biển loại I trở lên và cảng cạn, cảng thủy nội địa có công suất từ 50.000 TEU/năm trở lên tại các tỉnh/thành phố có đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương đi qua phải có kết nối với đường sắt để đáp ứng nhu cầu vận tải, phát triển kinh tế - xã hội, quốc phòng, an ninh, bảo vệ môi trường. | Bộ Tư pháp | Khoản 3 Điều 16 quy định *cảng hàng không quốc tế có công suất từ 30 triệu hành khách/năm... tại các tỉnh/thành phố có đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương đi qua phải có kết nối với đường sắt để đáp ứng nhu cầu vận tải...* Đồng thời,tại khoản 4 Điều này cũng quy định *khi lập, điều chỉnh quy hoạch, đầu tư xây dựng cảng hàng không.... phải dành quỹ đất để xây dựng công trình đường sắt kết nối*. Tuy nhiên, Bộ Tư pháp cho rằng, bên cạnh việc kết nối khi xây dựng mới thì cũng nên có lộ trình để đảm bảo kết nối giữa đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương hiện đang khai thác mà đáp ứng quy định tại khoản 3 Điều 16 để đảm bảo hoạt động giao thông vận tải đường sắt thông suốt. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu làm rõ như sau:  1. Với mục tiêu dự thảo xây dựng những nội dung quy định cơ bản nhất làm cơ sở để tổ chức lập, điều chỉnh quy hoạch, dành quỹ đất và nghiên cứu phương án kết nối đường sắt với cảng hàng không, cảng biển, cảng cạn bảo đảm tính khả thi khi áp dụng.  2. Về điều kiện chi tiết cho từng trường hợp cụ thể còn phụ thuộc vào rất nhiều yếu tố như nhu cầu vận tải, điều kiện địa lý, phương thức kết nối, điều kiện nguồn lực…, do đó chưa đủ cơ sở để quy định về lộ trình thực hiện cho hệ thống đường sắt, cảng hàng không, cảng biển, cảng cạn hiện tại.  Vì vậy, Bộ GTVT đề nghị sửa như sau:  *“3. Cảng hàng không quốc tế có công suất từ 30 triệu hành khách/năm trở lên, cảng biển loại I trở lên và cảng cạn, cảng thủy nội địa có công suất từ 50.000 TEU/năm trở lên tại các tỉnh/thành phố có đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương đi qua phải có kết nối với đường sắt vào trong cảng để đáp ứng nhu cầu vận tải, phát triển kinh tế - xã hội, quốc phòng, an ninh, bảo vệ môi trường.”.* |
|  | Bộ Xây dựng | Đề nghị nghiên cứu, cân nhắc việc điều chỉnh, cập nhật các quy định tại khoản 3: Công trình đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương đi qua các khu vực có cảng hàng không quốc tế có công suất từ 30 triệu hành khách/năm trở lên, cảng biển loại I trở lên và cảng cạn, cảng thủy nội địa có công suất từ 50.000 TEU/năm trở lên phải có kết nối với các công trình này để đáp ứng nhu cầu vận tải, phát triển kinh tế - xã hội, quốc phòng, an ninh. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải đã tiếp thu ý kiến của các cơ quan, đơn vị có liên quan và chỉnh sửa khoản này như sau:  “3. Cảng hàng không quốc tế có công suất từ 30 triệu hành khách/năm trở lên, cảng biển loại I ***và cảng cạn*** có công suất từ 50.000 TEU/năm trở lên tại các tỉnh/thành phố có đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương đi qua trong phạm vi bán kính 10 kilomet phải được quy hoạch kết nối với đường sắt[[7]](#footnote-7). Chủ đầu tư công trình cảng xây dựng lộ trình thực hiện kết nối đường sắt để đáp ứng nhu cầu vận tải, phát triển kinh tế - xã hội, quốc phòng, an ninh, bảo vệ môi trường” |
|  | UBND tỉnh Lào Cai | Tại khoản 3 Điều 16 quy định: *“3. Cảng hàng không quốc tế có công suất từ 30 triệu hành khách/năm trở* lên, cảng biển loại I trở lên và cảng cạn, cảng thủy nội địa có công suất từ 50.000 TEU/năm trở lên tại các tỉnh/thành phố có đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương đi qua phải có kết nối với đường sắt để đáp ứng nhu cầu vận tải, phát triển kinh tế - xã hội, quốc phòng, an ninh, bảo vệ môi trường.” Đề nghị sửa đổi như sau: *“3. Cảng hàng không quốc tế có công suất từ 30 triệu hành khách/năm trở* lên, cảng biển loại I trở lên và cảng cạn, cảng thủy nội địa có công suất từ 50.000 TEU/năm trở lên tại các tỉnh/thành phố có đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương đi qua khuyến khích đầu tư hoặc kêu gọi đầu tư việc kết nối với đường sắt để đáp ứng nhu cầu vận tải, phát triển kinh tế - xã hội, quốc phòng, an ninh, bảo vệ môi trường.” Lý do sửa đổi: Đối với địa phương việc đầu tư các cảng có công suất lớn (cảng hàng không, cảng biển, cảng thủy nội địa) đòi hỏi phải huy động nguồn lực về vốn để đầu tư là rất lớn nếu như Luật Đường sắt (sửa đổi) bắt buộc phải kết nối với đường sắt thì khi đó nguồn lực đầu tư càng lớn hơn rất nhiều dẫn đến khó khăn cho các địa phương trong việc huy động nguồn vốn để thực hiện. Mặt khác hàng hóa đi và đến tại các cảng hàng không, cảng biển, bến thủy nội địa thường không tập trung tại một vị trí cố định mà phân bổ rải rác nhiều địa điểm, do đó việc kết nối đường sắt để phục vụ vận chuyển hàng hóa là chưa thực sự cấp bách. Do đó giai đoạn hiện nay với lý do hệ thống các phương thức vận tải chưa thực sự đồng bộ nên chưa bắt buộc đưa vào Luật Đường sắt (sửa đổi) nội dung phải có kết nối đường sắt với các cảng là phù hợp. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải đã tiếp thu ý kiến của các cơ quan, đơn vị có liên quan và chỉnh sửa khoản này như sau:  “3. Cảng hàng không quốc tế có công suất từ 30 triệu hành khách/năm trở lên, cảng biển loại I ***và cảng cạn*** có công suất từ 50.000 TEU/năm trở lên tại các tỉnh/thành phố có đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương đi qua trong phạm vi bán kính 10 kilomet phải được quy hoạch kết nối với đường sắt[[8]](#footnote-8). Chủ đầu tư công trình cảng xây dựng lộ trình thực hiện kết nối đường sắt để đáp ứng nhu cầu vận tải, phát triển kinh tế - xã hội, quốc phòng, an ninh, bảo vệ môi trường” |
| 4. Khi lập, điều chỉnh quy hoạch, đầu tư xây dựng công trình cảng hàng không, cảng biển, cảng cạn, cảng thủy nội địa quy định tại khoản 3 Điều này phải dành quỹ đất để xây dựng công trình đường sắt kết nối. | Bộ Xây dựng | Đề nghị nghiên cứu, cân nhắc việc điều chỉnh, cập nhật các quy định tại khoản 4: Khi lập quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt phải xét đến việc kết nối với các công trình cảng hàng không, cảng biển, cảng cạn, cảng thủy nội địa quy định tại khoản 3 Điều này. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải tiếp thu ý kiến và chỉnh sửa khoản này như sau:  "4. Khi lập, điều chỉnh quy hoạch, đầu tư xây dựng công trình cảng hàng không, cảng biển, cảng cạn ~~cảng thủy nội địa~~quy định tại khoản 3 Điều này phải dành quỹ đất để xây dựng công trình đường sắt kết nối. ***Chủ đầu tư công trình cảng xây dựng lộ trình thực hiện kết nối đường sắt theo quy hoạch được phê duyệt.***". |
|  | UBND tỉnh Hưng Yên | Khoản 4, điều 16 quy định *“4. Khi lập, điều chỉnh quy hoạch, đầu tư xây dựng công trình cảng hàng không, cảng biển, cảng cạn, cảng thủy nội địa quy định tại khoản 3 Điều này phải dành quỹ đất để xây dựng công trình đường sắt kết nối.”; đề nghị xem xét việc quy định* ***“phải dành quỹ đất để xây dựng công trình đường sắt kết nối”*** vì phải xét đến điều kiện, quy hoạch của địa phương, nếu địa phương không có đường sắt hoặc đường sắt rất xa thì việc này có phù hợp không? hay sử dụng phương thức kết nối khác với đường sắt phù hợp hơn. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải làm rõ như sau: Quy định này chỉ áp dụng đối với các trường hợp quy định tại khoản 3 (là các cảng hàng không, cảng biển, cảng cạn khi được quy hoạch kết nối với đường sắt. Đối với trường hợp khác như ý kiến của UBND tỉnh Hưng Yên thì không phải thực hiện.  Qua rà soát, Bộ GTVT đã điều chỉnh lại cho phù hợp với khoản 3 Điều này, cụ thể:  "4. Khi lập, điều chỉnh quy hoạch, đầu tư xây dựng công trình cảng hàng không, cảng biển, cảng cạn ~~cảng thủy nội địa~~quy định tại khoản 3 Điều này phải dành quỹ đất để xây dựng công trình đường sắt kết nối. ***Chủ đầu tư công trình cảng xây dựng lộ trình thực hiện kết nối đường sắt theo quy hoạch được phê duyệt.***". |
|  | Cục Hàng hải VN | *4. Khi lập, điều chỉnh quy hoạch, đầu tư xây dựng công trình* ***tuyến, ga đường sắt****, cảng hàng không, cảng biển, cảng cạn, cảng thủy nội địa quy định tại khoản 3 Điều này và* ***lập, điều chỉnh các quy hoạch liên quan có sử dụng đất*** *phải dành quỹ đất để xây dựng công trình đường sắt kết nối.* ***Các cơ quan, tổ chức và cá nhân có liên quan phối hợp để thực hiện các nội dung phù hợp với trách nhiệm của mình trên cơ sở quy định về nội dung, mức độ chi tiết của các quy hoạch liên quan tại các văn bản quy phạm pháp luật và văn bản hướng dẫn của cấp có thẩm quyền.****”* | Đề nghị giữ nguyên như dự thảo vì:  - Về đề nghị bổ sung đối với quy hoạch công trình tuyến, ga đường sắt… và lập, điều chỉnh các quy hoạch liên quan có sử dụng đất phải dành quỹ đất để xây dựng công trình đường sắt kết nối:  Quy hoạch mạng lưới đường sắt đảm bảo yêu cầu kết nối vào vị trí các chân hàng lớn như khu kinh tế, khu đô thị, các cảng biển, cảng hàng không đã được quy định tại điểm b khoản 2 Điều 7 dự thảo Luật. Trong thời gian vừa qua rất nhiều vị trí đường sắt có nhu cầu kết nối với các cảng biển, cảng hàng không nhưng không thực hiện được do trong quy hoạch chưa có quỹ đất để thực hiện việc kết nối tại các vị trí này như: Cảng Cải Lân, cảng Chùa Vẽ, cảng Vật Cách… Việc này, dẫn đến làm giảm hiệu quả khai thác vận tải đường sắt, làm tăng chi phí logistics.  - Về đề nghị bổ sung trách nhiệm phối hợp: trong dự thảo Luật không quy định về cách thức tổ chức thực hiện mà trong quá trình lập, điều chỉnh quy hoạch sẽ được thực hiện theo quy định của pháp luật về quy hoạch. |
| 5. Kết nối ray giữa các tuyến đường sắt với nhau: | Bộ Tư pháp | Khoản 5 Điều 16 quy định về kết nối ray giữa tuyến đường sắt với nhau nhưng mới chỉ quy định thẩm quyền mà chưa rõ các trường hợp/điều kiện kết nối. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Hiện nay, triển khai thực hiện Điều 15 Luật Đường sắt 2017 đã quy định theo đó Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Thông tư số 26/2018/TT-BGTVT ngày 14/5/2018, trong đó đã quy định các trường hợp, điều kiện kết nối ray.  Nội dung này được kế thừa quy định tại Điều 15 của Luật Đường sắt 2017 và trong quá trình triển khai thực hiện không có tồn tại, vướng mắc. Do đó, dự thảo Luật tiếp tục giao Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định tại điểm c khoản này. |
| a) Vị trí kết nối ray các tuyến đường sắt trong nước phải tại ga đường sắt; | Bộ Xây dựng | Tại điểm a khoản 5: Cần xem xét làm rõ định nghĩa “đường sắt trong nước”, nội dung Dự thảo Luật chưa thấy đề cập đến cụm từ này mà chỉ thấy đề cập đến các loại đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Cụm từ “đường sắt trong nước” ở đây mang ý nghĩa là các tuyến đường sắt đô thị, đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng trong phạm vi lãnh thổ Nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam (khác với đường sắt của nước ngoài).  Việc kết nối ray từ trước đến nay đã và đang thực hiện gồm 02 loại: kết nối ray các tuyến đường sắt trong nước và kết nối ray với đường sắt nước ngoài (với đường sắt Trung Quốc tại Đồng Đăng và Lào Cai).  Nội dung điểm này không thay đổi so với Luật ĐS 2017 và thực hiện cho đến nay không gặp phải khó khăn, vướng mắc. |
| **Điều 17. Ga đường sắt**  1. Phân loại ga đường sắt theo tính chất kỹ thuật:  a) Ga hành khách để đón, trả khách, thực hiện dịch vụ liên quan đến vận tải hành khách, tác nghiệp kỹ thuật;  b) Ga hàng hoá để giao, nhận, xếp, dỡ, bảo quản hàng hoá, thực hiện dịch vụ khác liên quan đến vận tải hàng hoá và tác nghiệp kỹ thuật;  c) Ga kỹ thuật chỉ để thực hiện các tác nghiệp kỹ thuật phục vụ chạy tàu;  d) Ga hỗn hợp có chức năng của 02 hoặc 03 loại ga quy định tại các điểm a, b và c khoản này. | Bộ Y tế | Đề nghị bổ sung một số quy định liên quan đến yêu cầu đối với ga đường sắt như sau: gạch nổi dẫn đường cho người khiếm thị, lối đi cho xe lăn và nhà vệ sinh dành cho người khuyết tật | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  1. Điểm đ khoản 5 Điều này quy định yêu cầu kỹ thuật đối với ga đường sắt: "đ) Ga hành khách phải có trang thiết bị sơ cứu y tế; công trình, thiết bị chỉ dẫn tiếp cận cho người khuyết tật và đối tượng được ưu tiên theo quy định của pháp luật”, trong đó "công trình, thiết bị chỉ dẫn tiếp cận" đã bao gồm gạch nổi dẫn đường cho người khiếm thị, lối đi cho xe lăn và nhà vệ sinh dành cho người khuyết tật.  2. Đây là quy định chung để triển khai xây dựng quy chuẩn kỹ thuật, tiêu chuẩn tương ứng, làm cơ sở triển khai chi tiết như xây dựng, bố trí gạch nổi dẫn đường cho người khiếm thị, lối đi cho xe lăn và nhà vệ sinh dành cho người khuyết tật. |
|  | Bộ Kế hoạch và Đầu tư | Điều 17 đã phân loại ga đường sắt theo tính chất kỹ thuật, tính chất kết nối vận tải, tuy nhiên đề nghị nghiên cứu bổ sung quy định đối với ga đường sắt đô thị. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Dự thảo Luật đưa ra các nội dung phân loại ga theo tính chất sử dụng (tính chất kỹ thuật) và tính chất kết nối, áp dụng chung cho toàn bộ hệ thống đường sắt Việt Nam. Theo nội dung này, các ga đường sắt đô thị với tính chất để phục vụ đón, trả khách là chủ yếu sẽ được xác định là "ga hành khách". Mặt khác, thực hiện chỉ đạo của Tổng Bí thư tại Phiên khai mạc Kỳ họp thứ 8, Quốc hội khoá XV (ngày 21/10/2024) và các văn bản chỉ đạo của Chủ tịch Quốc hôi, Thủ tướng Chính phủ[[9]](#footnote-9), Bộ GTVT đã rà soát, chỉnh lý Điều này như sau:  ***"Điều 17. Ga đường sắt***  *1. Phân loại ga đường sắt:*  *a) Ga đường sắt được phân loại theo công năng sử dụng gồm: ga hành khách, ga hàng hóa, ga kỹ thuật và ga hỗn hợp;*  *b) Ga đường sắt được phân loại theo tính chất kết nối vận tải gồm: ga liên vận quốc tế, ga biên giới, ga đầu mối, ga trong đô thị, ga nội địa.*  *2. Ga đường sắt được phân thành các cấp kỹ thuật khác nhau. Tùy theo cấp kỹ thuật, ga đường sắt có: nhà ga, quảng trường, kho, bãi hàng, ke ga, tường rào, khu dịch vụ phục vụ đón khách, trả khách, phòng chờ, quầy bán vé, khu dịch vụ ăn uống, vệ sinh công cộng, trang thiết bị cần thiết và công trình khác có liên quan đến hoạt động đường sắt.*  *3. Các đô thị đặc biệt và đô thị loại I có đường sắt quốc gia đi qua phải bố trí ga hành khách tại khu vực trung tâm hoặc vị trí thuận lợi để tiếp cận và kết nối các phương thức vận tải khác.*  *4. Tại các ga trên đường sắt quốc gia trong đô thị loại III trở lên, ga đường sắt biên giới, ga liên vận quốc tế phải bố trí nơi làm việc cho cơ quan quản lý nhà nước hoạt động thường xuyên có liên quan đến hoạt động đường sắt.*  *5. Ga biên giới, ga liên vận quốc tế phải có nơi làm việc, lưu trú cho nhân viên đường sắt của nước láng giềng làm nhiệm vụ và bố trí không gian để đặt trang thiết bị kỹ thuật cần thiết liên quan đến xuất nhập cảnh, xuất khẩu, nhập khẩu hàng hóa.*  *6. Tại các ga đường sắt được phép xây dựng công trình kinh doanh dịch vụ thương mại, văn phòng, điểm cung cấp dịch vụ viễn thông công cộng.*  *7. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết Điều này."* |
| 2. Phân loại ga đường sắt theo tính chất kết nối vận tải:  a) Ga liên vận quốc tế là ga thực hiện các thủ tục thông quan toa xe, hàng hóa, hành khách vận tải liên vận quốc tế bằng đường sắt; | Tổng công ty ĐSVN | Đề nghị sửa đổi, bổ sung: 3a) Ga liên vận quốc tế là ga **thực hiện các tác nghiệp liên quan đến vận chuyển liên vận quốc tế bằng đường sắt**; thực hiện các thủ tục thông quan toa xe, hàng hóa, hành khách vận tải liên vận quốc tế bằng đường sắt;  Lý do: Ga liên vận quốc tế không chỉ bao gồm các ga thực hiện thủ tục thông quan. | Nội dung này đã được tiếp thu, giải trình tại ý kiến của Bộ Kế hoạch và đầu tư |
| 3. Các đô thị đặc biệt và đô thị loại I có đường sắt quốc gia đi qua phải bố trí ga hành khách tại trung tâm đô thị hoặc vị trí thuận lợi để tiếp cận và kết nối các phương thức vận tải khác. | Bộ Xây dựng | Khoản 3: Đề nghị làm rõ việc chỉ quy định đối với đô thị đặc biệt và đô thị loại I; việc quy hoạch bố trí các ga hành khách tại các đô thị được nghiên cứu trong quá trình lập quy hoạch đô thị, do vậy cần nghiên cứu quy định tại khoản 3 Điều 17 như sau: “Các đô thị có đường sắt quốc gia đi qua cần nghiên cứu, bố trí ga hành khách tại vị trí thuận lợi để tiếp cận và kết nối các phương thức vận tải khác”. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Quy định này là cơ sở để định hướng cho việc tổ chức lập, điều chỉnh quy hoạch; thiết kế và xây dựng các ga hành khách tại các đô thị đặc biệt và đô thị loại I có đường sắt quốc gia đi qua.  Cần thiết phải quy định bắt buộc về vị trí ga hành khách của đường sắt quốc gia tại khu vực trung tâm để làm cơ sở định hướng phát triển không gian đô thị. Kinh nghiệm thực tế từ các nước phát triển cho thấy, số lượng hành khách do đường sắt quốc gia chuyên chở là rất lớn, việc đưa toàn bộ số lượng hành khách này vào trung tâm đô thị sẽ giảm tải rất nhiều cho việc di chuyển, tạo điều kiện thuận tiện trong việc kết nối giữa giao thông đường sắt với các phương thức vận tải khác. |
|  | UBND tp Hà Nội | Đề nghị sửa thành:  3. Các đô thị đặc biệt và đô thị loại I có đường sắt quốc gia đi qua phải bố trí ga hành khách tại khu vực trung tâm hoặc vị trí thuận lợi để tiếp cận và kết nối các phương thức vận tải khác. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và chỉnh sửa dự thảo như sau:  "3. Các đô thị đặc biệt và đô thị loại I có đường sắt quốc gia đi qua phải bố trí ga hành khách tại khu vực trung tâm hoặc vị trí thuận lợi để tiếp cận và kết nối các phương thức vận tải khác.". |
| 5. Yêu cầu đối với ga đường sắt: |  |  |  |
| b) Ga đường sắt phải có biển tên ga và thông tin chỉ dẫn cần thiết, rõ ràng, dễ hiểu bằng tiếng Việt và tiếng Anh để phục vụ hành khách. Tên ga không trùng nhau và phù hợp với địa danh, lịch sử, văn hóa của địa phương; | Bộ Ngoại giao | Tại điểm b khoản 5 Điều 17, đề nghị Quý Bộ cân nhắc chỉnh sửa như sau: "b) Ga đường sắt phải có biển tên ga và thông tin chỉ dẫn cần thiết, rõ ràng, dễ hiểu bằng tiếng Việt và tiếng Anh ***(và tiếng của nước láng giềng đối diện với ga biên giới)*** để phục vụ hành khách…" | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và làm rõ như sau: quy định này là những quy định chi tiết, do đó Bộ GTVT tiếp thu và đề xuất giao Bộ trưởng Bộ GTVT quy định để phù hợp với chỉ đạo của Tổng Bí thư tại Phiên khai mạc Kỳ họp thứ 8, Quốc hội khoá XV (ngày 21/10/2024) và các văn bản chỉ đạo của Chủ tịch Quốc hôi, Thủ tướng Chính phủ. |
| đ) Ga hành khách phải có trang thiết bị sơ cứu y tế; công trình, thiết bị chỉ dẫn tiếp cận cho người khuyết tật và đối tượng được ưu tiên theo quy định của pháp luật; | UBND tỉnh Ninh Thuận | Đề nghị Cơ quan soạn thảo nghiên cứu bổ sung vào dự thảo Luật, theo hướng: “Ga hàng hóa phải có trang thiết bị sơ cứu y tế” vào điểm đ khoản 5 Điều 17 của dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi). | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  1. Ga hành khách có số lượng người lớn, khách đi tàu với nhiều lứa tuổi khác nhau, do đó nguy cơ về an toàn cao hơn nhiều so với ga hàng hóa. Quy định ga hành khách phải có trang thiết bị sơ cứu y tế để kịp thời xử lý tình huống khi khẩn cấp.  2. Ga hàng hóa không có hành khách lên, xuống tàu tại ga, chỉ có các nhân viên xếp, dỡ hàng hóa của các chủ hàng. Việc chịu trách nhiệm trang bị các thiết bị sơ cứu y tế thuộc trách nhiệm của các doanh nghiệp tại nơi làm việc theo quy định của pháp luật về an toàn, vệ sinh lao động.  3. Quy định này là những quy định chi tiết, do đó Bộ GTVT tiếp thu và đề xuất giao Bộ trưởng Bộ GTVT quy định để phù hợp với chỉ đạo của Tổng Bí thư tại Phiên khai mạc Kỳ họp thứ 8, Quốc hội khoá XV (ngày 21/10/2024) và các văn bản chỉ đạo của Chủ tịch Quốc hôi, Thủ tướng Chính phủ. |
| e) Ga tại các trung tâm đô thị đặc biệt và đô thị loại I phải có kiến trúc mang đặc trưng lịch sử, bản sắc văn hóa truyền thống của địa phương, vùng miền; | Bộ Xây dựng | Khoản 5: Đề nghị nghiên cứu, bổ sung vào cuối điểm e nội dung: “Nhà ga đường sắt trung tâm cấp tỉnh, ga đường sắt nội đô từ cấp II trở lên phải tổ chức thi tuyển phương án kiến trúc theo pháp luật về kiến trúc”. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải làm rõ như sau:  Điểm b khoản 2 Điều 17 Luật Kiến trúc đã quy định: công trình phải thi tuyển phương án kiến trúc bao gồm: Nhà ga đường sắt trung tâm cấp tỉnh, ga đường sắt nội đô từ cấp II trở lên. Do đó, không cần thiết phải quy định thêm trong Dự thảo Luật để bảo đảm tính thống nhất, không trùng lặp giữa các Luật. |
| g) Ga biên giới, ga liên vận quốc tế phải bố trí nơi làm việc, lưu trú cho nhân viên đường sắt làm nhiệm vụ và trang thiết bị kỹ thuật cần thiết liên quan đến xuất nhập cảnh, xuất khẩu, nhập khẩu hàng hóa, giao tiếp đầu máy, toa xe; | Tổng công ty ĐSVN | Điểm g khoản 5 Điều 17 của dự thảo Luật hiện đang quy định như sau:  “g) Ga biên giới, ga liên vận quốc tế phải bố trí nơi làm việc, lưu trú cho nhân viên đường sắt làm nhiệm vụ và trang thiết bị kỹ thuật cần thiết liên quan đến xuất nhập cảnh, xuất khẩu, nhập khẩu hàng hóa, giao tiếp đầu máy, toa xe;”  - Đối với quy định ga biên giới, ga liên vận quốc tế phải bố trí nơi làm việc, lưu trú cho nhân viên đường sắt làm nhiệm vụ: Tổng công ty ĐSVN kiến nghị Bộ Giao thông vận tải quy định cụ thể hơn về nhân viên đường sắt tại điểm g khoản 5 Điều 17 bao gồm những đối tượng nào, thực hiện những nhiệm vụ nào để đảm bảo Ga biên giới và ga liên vận quốc tế bố trí nơi làm việc, lưu trú phù hợp với tính chất công việc, nhiệm vụ của đối tượng này.  - Đối với quy định ga biên giới, ga liên vận quốc tế phải bố trí trang thiết bị kỹ thuật cần thiết liên quan đến xuất nhập cảnh, xuất khẩu, nhập khẩu hàng hóa: Các trang thiết bị này hiện nay đã và đang do các cơ quan chức năng như hải quan, biên phòng, kiểm dịch đầu tư. Tổng công ty ĐSVN kiến nghị Bộ Giao thông vận tải cân nhắc, đánh giá kỹ càng việc yêu cầu ga biên giới, ga liên vận quốc tế phải bố trí các loại trang thiết bị này có thực sự cần thiết, hiệu quả hay không để tránh gây lãng phí, tăng chi phí cho doanh nghiệp. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và sửa đổi, bổ sung điểm này như sau:  *"5. Ga biên giới, ga liên vận quốc tế phải có nơi làm việc, lưu trú cho nhân viên đường sắt của nước láng giềng làm nhiệm vụ và bố trí không gian để đặt trang thiết bị kỹ thuật cần thiết liên quan đến xuất nhập cảnh, xuất khẩu, nhập khẩu hàng hóa."* |
| i) Tại các ga đường sắt quốc gia, ga đường sắt địa phương được phép xây dựng công trình kinh doanh dịch vụ thương mại, văn phòng. | Bộ Thông tin và Truyền thông | Tại điểm i Khoản 5 Điều 17, đề nghị xem xét điều chỉnh, bổ sung như sau: “i) Tại các ga đường sắt quốc gia, ga đường sắt địa phương được phép xây dựng công trình kinh doanh dịch vụ thương mại, văn phòng, *điểm cung cấp dịch vụ viễn thông công cộng*” | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và sửa đổi, bổ sung điểm này như sau:  "6. Tại các ga đường sắt được phép xây dựng công trình kinh doanh dịch vụ thương mại, văn phòng, điểm cung cấp dịch vụ viễn thông công cộng." |
|  | UBND thành phố Hà Nội: | i) Tại các ga đường sắt ~~quốc gia~~, ga đường sắt địa phương được phép xây dựng công trình kinh doanh dịch vụ thương mại, văn phòng. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Nội dung quy định tại các ga đường sắt quốc gia, ga đường sắt địa phương được phép xây dựng công trình kinh doanh dịch vụ thương mại, văn phòng cơ bản được giữ nguyên theo quy định của Luật ĐS 2017.  Hiện nay, tại nhiều ga đường sắt quốc gia như ga Hà Nội, Sài Gòn, Đà Nẵng, Vinh, Đồng Hới... đều có các khu kinh doanh dịch vụ thương mai, văn phòng nhằm tăng tiện ích cho hành khách đi tàu. |
| **Điều 18. Đường sắt giao nhau với đường sắt hoặc với đường bộ**  1. Đường sắt giao nhau với đường sắt phải giao khác mức, trừ trường hợp đường sắt chuyên dùng giao nhau với đường sắt chuyên dùng. | Tập đoàn Công nghiệp Than - Khoáng sản Việt Nam | Tại Điều 18 quy định về “Đường sắt giao nhau với đường sắt hoặc với đường bộ”  Đề nghị bổ sung Khoản 3, Điều 18 với nội dung: “3. Các chủ thể liên quan đến việc lập quy hoạch, xây dựng kế hoạch và tổ chức thực hiện đầu tư, xây dựng, cải tạo, nâng cấp mạng lưới giao thông đường sắt, đường bộ mới phải đảm bảo xây dựng nút giao khác mức theo quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều này”  Lý do nội dung Ý kiến góp ý 3: Tại Khoản 3, Điều 17, Luật Đường sắt 2017 đã có nội dung: “Chủ đầu tư xây dựng đường sắt mới phải chịu trách nhiệm xây dựng nút giao khác mức theo quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều này. Chủ đầu tư xây dựng đường bộ mới phải chịu trách nhiệm xây dựng nút giao khác mức theo quy định tại khoản 2 Điều này”. Tại Dự thảo Luật đường sắt (sửa đổi) hiện đang cắt bỏ nội dung này.  TKV đề nghị giữ lại và sửa đổi nội dung Khoản 3, Điều 17, Luật Đường sắt 2017 như trên. Nội dung này là cần thiết để xác định trách nhiệm các chủ thể có liên quan đến việc xây dựng đường sắt và đường bộ mới, có giao cắt với đường sắt hoặc đường bộ đã tồn tại từ trước phải xây dựng nút giao khác mức. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và giữ lại khoản 3 Điều 17 của Luật Đường sắt 2017:  "3. Chủ đầu tư xây dựng đường sắt mới phải chịu trách nhiệm xây dựng nút giao khác mức theo quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều này. Chủ đầu tư xây dựng đường bộ mới phải chịu trách nhiệm xây dựng nút giao khác mức theo quy định tại khoản 2 Điều này." |
| 2. Đường sắt giao nhau với đường bộ phải xây dựng nút giao khác mức trong các trường hợp sau đây: |  |  |  |
| b) Đường sắt giao nhau với đường bộ có cấp kỹ thuật từ cấp III trở lên, đường sắt giao nhau với đường bộ đô thị; | UBND tỉnh Bình Định | Tại điểm b khoản 2 Điều 18, đề nghị sửa thành: “Đường sắt giao nhau với đường bộ có cấp kỹ thuật từ cấp I trở lên” (do số lượng các đường ngang có cấp kỹ thuật từ cấp II trở xuống rất nhiều, khi đó việc đầu tư xây dựng đường ngang khác mức sẽ làm kinh phí dự án tăng cao, đặc biệt là kinh phí bồi thường giải phóng mặt bằng dự án, do đó ảnh hưởng tính khả thi của dự án). | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu một phần và làm rõ như sau:  1. Tiếp thu chỉnh sửa dự thảo: “b) Đường sắt giao nhau với đường bộ cao tốc, đường cao tốc đô thị; đường sắt giao nhau với đường bộ có tốc độ thiết kế trên 80 km/h;"  2. Việc đề xuất như trên vì những lý do sau:  a. Quy định hiện nay, đường sắt giao với đường bộ có cấp kỹ thuật từ cấp III trở lên, đường sắt giao với đường bộ đô thị phải tổ chức giao khác mức. Tuy nhiên, khoản 4 Điều 17 có mở trường hợp khi chưa đủ điều kiện để thực hiện. Do đó quy định về giao cắt khác mức chưa hoàn toàn bắt buộc nên việc tác động đến xã hội là không đáng kể.  b. Số liệu về đường ngang hiện nay cho thấy, trên hệ thống đường sắt quốc gia có 1507 đường ngang.  - Về cấp đường:  + Đường bộ có chiều rộng mặt đường < 9m (tương đương đường bộ từ cấp IV trở xuống) là 1157 đường ngang, chiếm 77%.  + Đường bộ có chiều rộng mặt đường > 9m (tương đương đường bộ từ cấp III trở lên) là 350 đường ngang, chiếm 23%.  - Về loại đường:  + Đường quốc lộ là 114 đường ngang, chiếm 7,6%.  + Đường nội thị, nội đô là 232 đường ngang, chiếm 15,4%.  + Đường tỉnh, đường huyện... là 1161 đường ngang, chiếm 77%.  c. Với nội dung dự thảo được xây dựng theo hướng sẽ không quy trịnh trường hợp đặc biệt như trước đây để bảo đảm tính rõ ràng khi áp dụng văn bản, việc quy định chung đối với đường sắt, đường bộ cần xác định để bảo đảm không vướng mắc trong quá trình thực hiện. Vì vậy, đề xuất của UBND các tỉnh Vĩnh Phúc, Bình Định là phù hợp.  d. Theo quy định của Luật Đường bộ, đường bộ được phân thành các cấp kỹ thuật cấp đường bộ gồm được chia thành cấp I, II, III, IV, V, VI. Đường bộ đô thị được phân cấp tại QCVN 07-4:2016/BXD của Bộ Xây dựng. Do đó, việc sửa đổi lần này theo hướng quy định việc giao cắt khác mức áp dụng đối với các trường hợp:  - Đường bộ cao tốc và đường cao tốc đô thị.  - Với đường bộ có tốc độ thiết kế từ 80 km/h trở lên.  Thực tế quản lý công tác phòng vệ tại đường ngang cho thấy, hầu hết các đường ngang hiện nay đã được trang bị đủ thiết bị phòng vệ (chuông đèn cảnh báo, cần chắn, giàn chắn), tại các điểm giao cắt còn được bố trí vạch sơn, biển báo, gờ giảm tốc... do đó vấn đề đặt ra với nội dung quy định này vừa bảo đảm không làm cản trở việc đầu tư, nâng cấp cơ sở hạ tầng, phục vụ phát triển kinh tế - xã hội, đồng thời các thiết bị phòng vệ đường ngang cung cấp thông tin kịp thời cho người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ để bảo đảm an toàn giao thông tại đường ngang. |
|  | UBND tỉnh Vĩnh Phúc | Điểm b, khoản 2 Điều 18 (Đường sắt giao nhau với đường sắt hoặc với đường bộ) quy định *Đường sắt giao nhau với đường bộ có cấp kỹ thuật từ cấp III trở lên, đường sắt giao nhau với đường bộ đô thị.* Do đó, cần làm rõ lộ trình triển khai thực hiện các nút giao khác mức này để đảm bảo cân đối được nguồn lực thực hiện đầu tư theo quy định của Luật, cũng như phù hợp với các quy hoạch của tỉnh đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Về lộ trình triển khai thực hiện các nút giao khác mức: tại khoản 5 Điều 79 dự thảo Luật đã giao Chính phủ quy định. |
|  | UBND thành phố Đà Nẵng | Theo Điểm b) Khoản 2, Đường sắt giao nhau với đường bộ có cấp kỹ thuật từ cấp III trở lên, đường sắt giao nhau với đường bộ đô thị; khi xây dựng mới đều phải giao khác mức. Tuy nhiên trong thực tế nhiều điểm giao với đường bộ đô thị không có điều kiện giao khác mức sẽ gây khó khăn trong quá trình triển khai  Vì vậy kiến nghị điều chỉnh. Khoản 2 thành: Đường sắt giao nhau với đường bộ có cấp kỹ thuật từ cấp III trở lên, đường sắt giao nhau với đường bộ đô thị; trong trường hợp điều kiện địa hình, địa chất khó khăn cần luận chứng KTKT so sánh các phương án để xem xét. Giao cho Bộ trưởng Bộ GTVT xem xét, quyết định. | Về nội dung này, Bộ GTVT đã nghiên cứu, tiếp thu ý kiến của các cơ quan, đơn vị và chỉnh sửa lại cụ thể như sau: “b) Đường sắt giao nhau với đường bộ cao tốc, đường cao tốc đô thị; đường sắt giao nhau với đường bộ có tốc độ thiết kế trên 80 km/h;" |
| 3. Khi cải tạo, nâng cấp đường ngang hiện hữu trên đường sắt quốc gia mà chưa có đủ điều kiện tổ chức giao khác mức theo quy định tại khoản 2 Điều này được phép tiếp tục giao đồng mức theo chấp thuận của cơ quan có thẩm quyền. | UBND tỉnh Quảng Ninh | Tại khoản 3, Điều 18 của dự thảo: Đề nghị chỉnh sửa nội dung *“Khi cải tạo, nâng cấp đường ngang hiện hữu trên đường sắt quốc gia mà chưa có đủ điều kiện tổ chức giao khác mức theo quy định tại khoản 2 Điều này được phép tiếp tục giao đồng mức theo chấp thuận của cơ quan có thẩm quyền”* thành *“****Các chủ thể liên quan đến việc lập quy hoạch, xây dựng kế hoạch và tổ chức thực hiện đầu tư, xây dựng, cải tạo, nâng cấp mạng lưới giao thông đường sắt, đường bộ mới phải đảm bảo xây dựng nút giao khác mức theo quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều này****. Trường hợp chưa có đủ điều kiện tổ chức giao khác mức theo quy định tại khoản 2 Điều này, được phép tiếp tục giao đồng mức theo chấp thuận của cơ quan có thẩm quyền”*. Lý do: Bổ sung thêm ý đầu để xác định trách nhiệm các chủ thể có liên quan đến việc xây dựng đường sắt hoặc đường bộ mới, có giao cắt với đường sắt hoặc đường bộ đã tồn tại từ trước phải xác định xây dựng nút giao khác mức ngay từ bước quy hoạch và triển khai, một số trường hợp chưa đủ điều kiện giao khác mức mới cho phép giao đồng mức và phải được chấp thuận của cơ quan có thẩm quyền. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Nội dung Điều này quy định đối với các trường hợp đường sắt giao nhau với đường sắt, đường sắt giao nhau với đường bộ, theo đó tại khoản 2 đã quy định đối với các trường hợp đường sắt giao nhau với đường bộ phải xây dựng nút giao khác mức.  Về xác định chủ thể có trách nhiệm xây dựng nút giao khác mức theo quy định tại khoản 1, khoản 2 Điều này đã được Bộ Giao thông vận tải nghiên cứu, bổ sung trên cơ sở giữ nguyên quy định tại khoản 3 Điều 17 Luật Đường sắt 2017, cụ thể như sau:  "3. Chủ đầu tư xây dựng đường sắt mới phải chịu trách nhiệm xây dựng nút giao khác mức theo quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều này. Chủ đầu tư xây dựng đường bộ mới phải chịu trách nhiệm xây dựng nút giao khác mức theo quy định tại khoản 2 Điều này”. |
| 5. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định:  a) Đường ngang, giao thông tại khu vực đường ngang; cấp, gia hạn Giấy phép xây dựng, cải tạo, nâng cấp, bãi bỏ đường ngang; | UBND tỉnh Bình Định | 1. Tại điểm a khoản 5 Điều 18, đề nghị sửa thành: “Đường ngang, giao thông tại khu vực đường ngang; cấp, gia hạn Giấy phép xây dựng, cải tạo, nâng cấp, bãi bỏ đường ngang **đối với hệ thống quốc lộ giao nhau với đường sắt.**”.  2. Thực hiện chủ trương của Đảng, Nhà nước, Chính phủ về đẩy mạnh phân cấp, phân quyền theo Nghị quyết số 76/NQ-CP ngày 15/7/2021 của Chính phủ ban hành Chương trình tổng thể cải cách hành chính nhà nước giai đoạn 2021 - 2030; Nghị quyết số 04/NQ-CP ngày 10/01/2022 của Chính phủ về đẩy mạnh phân cấp, phân quyền trong quản lý nhà nước; theo đó, kính đề nghị nghiên cứu bổ sung thêm quy định khoản 6 Điều 18 theo hướng phân cấp Chủ tịch UBND cấp tỉnh quy định đường ngang, giao thông tại khu vực đường ngang; cấp, gia hạn Giấy phép xây dựng, cải tạo, nâng cấp, bãi bỏ đường ngang đối với hệ thống đường địa phương giao nhau với đường sắt quốc gia sau khi thỏa thuận với ngành đường sắt. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  1. Tại khoản 9 Điều 3 dự thảo Luật đã có giải thích về đường ngang là đoạn đường bộ giao nhau cùng mức với đường sắt được cơ quan có thẩm quyền cho phép xây dựng và khai thác. Theo Luật Đường bộ 2024, đường bộ theo cấp quản lý bao gồm quốc lộ, đường tỉnh, đường huyện, đường xã, đường thôn, đường đô thị, đường chuyên dùng. Như vậy, nếu chỉ quy định mỗi hệ thống quốc lộ giao nhau với đường sắt thì chưa đầy đủ các loại đường bộ.  2. Về phân quyền cho UBND cấp tỉnh:  a. Về quy định đường ngang, giao thông tại khu vực đường ngang: Đây là quy tắc giao thông đường sắt được quy định tại Điều 45 dự thảo Luật và được áp dụng cho tất cả các đường ngang (cho đường sắt quốc gia và đường sắt địa phương). Vì vậy, quy định này cần áp dụng chung, thống nhất trong phạm vi cả nước. Việc giao Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định là phù hợp.  b. Về cấp, gia hạn Giấy phép xây dựng, cải tạo, nâng cấp, bãi bỏ đường ngang: Tiếp thu ý kiến của UBND tỉnh Bình Định, Bộ Giao thông vận tải bổ sung khoản 7 vào Điều này như sau:  "7. Thẩm quyền chấp thuận chủ trương xây dựng đường ngang; cấp, gia hạn Giấy phép xây dựng, cải tạo, nâng cấp, bãi bỏ đường ngang:  a) Bộ Giao thông vận tải tổ chức thực hiện chấp thuận chủ trương xây dựng đường ngang; cấp, gia hạn Giấy phép xây dựng, cải tạo, nâng cấp, bãi bỏ đường ngang trên đường sắt quốc gia;  b) Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức thực hiện chấp thuận chủ trương xây dựng đường ngang; cấp, gia hạn Giấy phép xây dựng, cải tạo, nâng cấp, bãi bỏ đường ngang đối với đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng trên địa bàn quản lý.” |
| c) Kết nối tín hiệu đèn giao thông đường bộ với tín hiệu đèn báo hiệu trên đường bộ tại đường ngang, cung cấp thông tin hỗ trợ cảnh giới tại các điểm giao cắt giữa đường bộ và đường sắt. | UBND tỉnh Quảng Trị | Tại Mục C - Điều 18. Đường sắt giao nhau với đường sắt hoặc với đường bộ, đề nghị bổ sung như sau: “ Kết nối tín hiệu đèn giao thông đường bộ với tín hiệu đèn báo hiệu trên đường bộ tại đường ngang, cung cấp thông tin hỗ trợ cảnh giới tại các điểm giao cắt đồng mức giữa đường bộ và đường sắt.” | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu, chỉnh sửa điểm này như sau:  c) Kết nối tín hiệu đèn giao thông đường bộ với tín hiệu đèn báo hiệu trên đường bộ tại đường ngang, cung cấp thông tin hỗ trợ cảnh giới tại các điểm giao cắt đồng mức giữa đường bộ và đường sắt.” |
|  | Vụ Vận tải – Bộ GTVT | Điều 18: đề nghị bổ sung từ “giám sát” sau từ “hỗ trợ cảnh giới” tại điểm c; bổ sung 01 khoản để làm căn cứ tăng cường triển khai công tác tổ chức phối hợp giữa các cơ quan liên quan, cụ thể : “các cơ quan quản lý đường bộ, đường sắt và các cơ quan chức năng khác cần hợp tác để kiểm tra, quản lý và điều phối giao thông tại các điểm giao cắt đồng mức”. | Về nội dung này làm rõ như sau:  1. Việc cung cấp thông tin hỗ trợ cảnh giới hiện nay đã được quy định trong Thông tư hướng dẫn thi hành Luật (Thông tư số 29/2023/TT-BGTVT) bao gồm các nội dung sau:  - Lắp đặt điện thoại báo tàu.  - Cung cấp thông tin về kế hoạch chạy tàu.  - Hỗ trợ trang thiết bị cảnh giới và hỗ trợ đào tạo nghiệp vụ cảnh giới.  2. Việc giám sát là có mặt thường xuyên tại vị trí giao cắt giữa đường sắt với đường bộ, không đúng với tính chất công việc hiện nay, không đủ nguồn lực để thực hiện.  3. Về bổ sung một khoản để làm căn cứ tăng cường triển khai công tác tổ chức phối hợp giữa các cơ quan liên quan: nội dung này đã được quy định tại các điều khoản về quyền, trách nhiệm, nghĩa vụ của các chủ thể có liên quan việc quản lý, sử dụng đường ngang. Mặt khác, tại các văn bản hướng dẫn thi hành Luật đã và sẽ có quy định này. |
| **Điều 19.****Đường sắt và đường bộ chạy song song** | UBND tỉnh Quảng Trị | Điều 19. Đường sắt và đường bộ chạy song song: đề nghị bổ sung quy đinh về tiêu chuẩn kỹ thuật của công trình phòng hộ ngăn cách đường bộ với đường sắt trong trường hợp không thể bố trí được theo quy định tại khoản 1 Điều này. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau: do đây là quy định chung để triển khai xây dựng quy chuẩn kỹ thuật, tiêu chuẩn tương ứng làm cơ sở triển khai chi tiết áp dụng cho công trình phòng hộ ngăn cách giữa đường sắt với đường bộ.  Vì vậy, Bộ GTVT đề nghị giữ nguyên như dự thảo Luật. |
|  | UBND thành phố Hà Nội: | Đề nghị bổ sung điều khoản quy định về trường hợp chồng lấn hành lang an toàn giao thông đường bộ và đường sắt | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Trường hợp chồng lấn hành lang an toàn giao thông đường bộ và đường sắt đã được quy định tại khoản 2 Điều này. Theo đó, trên lề đường bộ phía giáp với đường sắt phải xây dựng công trình phòng hộ ngăn cách, trừ trường hợp đỉnh ray đường sắt cao hơn mặt đường bộ từ 03 m trở lên. |
| 1. Đường sắt, đường bộ chạy song song phải bảo đảm phạm vi bảo vệ công trình của đường này nằm ngoài phạm vi bảo vệ công trình của đường kia. | UBND tỉnh Hưng Yên | Khoản 1, điều 19 quy định *“1. Đường sắt, đường bộ chạy song song phải bảo đảm phạm vi bảo vệ công trình của đường này nằm ngoài phạm vi bảo vệ công trình của đường kia;”;* đề nghị quy định cụ thể là ***phạm vi bảo vệ công trình hay hành lang an toàn*** vì trong điều 3 về giải thích từ ngữ không có cụm từ này;*đề nghị quy định cụ thể về khoảng cách giữa đường bộ với đường sắt chạy song song với nhau cách nhau bao nhiêu? và phạm vi bảo vệ công trình nên quy định là phạm vi bảo vệ của công trình ngoài cùng; đồng thời xem xét cho thống nhất với quy định tại khoản 4, điều 14 và điểm a khoản 2 điều 15 Luật Giao thông đường bộ năm 2024.* | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và làm rõ như sau:  1. Về thuật ngữ "phạm vi bảo vệ công trình đường sắt”, "hành lang an toàn giao thông đường sắt” đã được quy định tại khoản 2 và khoản 3 Điều 29 của dự thảo.  2. Tiếp thu và sửa đổi, bổ sung khoản này như sau:  “1. Đường sắt, đường bộ chạy song song phải bảo đảm phạm vi bảo vệ công trình đường sắt nằm ngoài phần đất để bảo vệ, bảo trì đường bộ.”. |
| **Điều 21.** **Hệ thống thẻ vé**  1. Hệ thống thẻ vé phải bảo đảm dễ tiếp cận và dễ sử dụng, sử dụng công nghệ hiện đại, có khả năng kết nối liên thông giữa các tuyến đường sắt và các loại hình giao thông công cộng khác.  2. Thiết bị của hệ thống thẻ vé phải bảo đảm phòng ngừa, ngăn chặn hành vi phá hoại, truy cập trái phép. | Bộ Kế hoạch và Đầu tư | Luật Đường sắt 2017 chỉ quy định về hệ thống kiểm soát vé đối với đường sắt đô thị. Dự thảo Luật kế cấu lại nội dung của quy định này và thay đổi thuật ngữ “hệ thống kiểm soát vé” thành “hệ thống thẻ vé” đối với hệ thống đường sắt (bao gồm: đường sắt quốc gia, đường sắt tốc độ cao, đường sắt đô thị). Việc quy định hệ thống thẻ vé đối với tất cả loại hình đường sắt nêu trên là thật sự cần thiết. Tuy nhiên, việc thay đổi thuật ngữ “hệ thống kiểm soát vé” thành “hệ thống thẻ vé” như dự thảo Luật là không phù hợp. Trên thực tế 02 hệ thống này là 02 hệ thống có mục đích và chức năng khác nhau[[10]](#footnote-10) và thường được tích hợp thành 01 hệ thống nhằm nâng cao hiệu quả quản lý, lập kế hoạch về việc sử dụng hệ thống giao thông công cộng[[11]](#footnote-11). Đề nghị sửa đổi, bổ sung Điều 21 dự thảo Luật theo hướng sử dụng một thuật ngữ chung cho 02 hệ thống trên và Chính phủ quy định chi tiết Điều này. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải làm rõ như sau:  - Thẻ vé và hệ thống kiểm soát vé tự động là 2 hệ thống khác nhau. Hiện nay đường sắt quốc gia và đường sắt đô thị đang dùng các loại vé/ thẻ vé khác nhau, nên có sự liên thông trong kiểm soát vé để thuận lợi cho hành khách trong sử dụng dịch vụ.  - Quy định cụ thể về hệ thống hệ thống kiểm soát vé tự động sẽ theo Tiêu chuẩn, Quy chuẩn kỹ thuật do cơ quan nhà nước có thẩm quyền ban hành. Do đó, kiến nghị không quy định Chinh phủ quy định chi tiết nội dung này trông dự thảo Luật.  - Đồng thời, qua rà soát, Bộ GTVT nhận thấy đây là quy định chi tiết, không cần thiết quy định trong Luật, do đó đề xuất không đưa nội dung này trong dự thảo Luật nhằm bảo đảm tính linh hoạt trong quá trình triển khai thực hiện. Quy định này cũng hợp với chỉ đạo của Tổng Bí thư tại Phiên khai mạc Kỳ họp thứ 8, Quốc hội khoá XV (ngày 21/10/2024) và các văn bản chỉ đạo của Chủ tịch Quốc hôi, Thủ tướng Chính phủ. |
|  | Bộ Công an | Tại Điều 21 dự thảo Luật có quy định về hệ thống thẻ vé; tuy nhiên, các quy định này còn chung chung, mang tính quy định khung, khó khăn để triển khai trên thực tế. Do đó, đề nghị quy định cụ thể các điều kiện, tiêu chuẩn tại dự thảo Luật hoặc giao Chính phủ quy định để bảo đảm tính khả thi. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải làm rõ như sau: Quy định cụ thể về hệ thống hệ thống kiểm soát vé tự động sẽ theo Tiêu chuẩn, Quy chuẩn kỹ thuật do cơ quan nhà nước có thẩm quyền ban hành. Do đó, kiến nghị không quy định Chính phủ quy định chi tiết nội dung này trông dự thảo Luật. Đồng thời, qua rà soát, Bộ GTVT nhận thấy đây là quy định chi tiết, không cần thiết quy định trong Luật, do đó đề xuất không đưa nội dung này trong dự thảo Luật nhằm bảo đảm tính linh hoạt trong quá trình triển khai thực hiện. Quy định này cũng hợp với chỉ đạo của Tổng Bí thư tại Phiên khai mạc Kỳ họp thứ 8, Quốc hội khoá XV (ngày 21/10/2024) và các văn bản chỉ đạo của Chủ tịch Quốc hôi, Thủ tướng Chính phủ. |
| **Điều 22.****Hệ thống cấp điện sức kéo đường sắt**  1. Hệ thống cấp điện sức kéo đường sắt bao gồm: trạm biến áp, đường dây tải điện, trạm phân phối điện, hệ thống cấp điện cho phương tiện giao thông đường sắt; hệ thống điều khiển, bảo vệ, an toàn điện.  2. Hệ thống cấp điện sức kéo đường sắt phải được điều khiển, giám sát tập trung; được Nhà nước ưu tiên bảo đảm nguồn cấp điện ổn định, liên tục, không làm gián đoạn chạy tàu. | Công ty TNHH MTV ĐSĐT số 1 | Bổ sung thêm chức năng giám sát hệ thống cung cấp điện của tuyến ĐSĐT số 1 (Bến Thành – Suối Tiên):  **Điều 22. Hệ thống cấp điện sức kéo đường sắt**  1. Hệ thống cấp điện sức kéo đường sắt bao gồm: trạm biến áp, đường dây tải điện, trạm phân phối điện, hệ thống cấp điện cho phương tiện giao thông đường sắt; hệ thống điều khiển, ***giám sát*** bảo vệ, an toàn điện.  2. Hệ thống cấp điện sức kéo đường sắt phải được ***giám sát***, điều khiển, giám sát tập trung; được Nhà nước ưu tiên bảo đảm nguồn cấp điện ổn định, liên tục, không làm gián đoạn chạy tàu. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu một phần và làm rõ như sau:  1. Tiếp thu và sửa đổi, bổ sung khoản 1 Điều này: "1. Hệ thống cấp điện sức kéo đường sắt bao gồm: trạm biến áp, đường dây tải điện, trạm phân phối điện, hệ thống cấp điện cho phương tiện giao thông đường sắt; hệ thống điều khiển; ***giám sát*** bảo vệ, an toàn điện".  2. Đối với khoản 2 đề nghị giữ nguyên dự thảo, quy định hệ thống giám sát tập trung đã có quy định. |
| **Mục 2. ĐẦU TƯ XÂY DỰNG, QUẢN LÝ,**  **BẢO TRÌ KẾT CẤU HẠ TẦNG ĐƯỜNG SẮT** |  |  |  |
| **Điều 23. Đầu tư xây dựng công trình đường sắt** | UBND tỉnh Sóc Trăng | Tên Mục 2 –Chương II dự thảo Luật là “ĐẦU TƯ XÂY DỰNG, QUẢN LÝ, BẢO TRÌ KẾT CẤU HẠ TẦNG ĐƯỜNG SẮT” (từ Điều 23 đến Điều 28). Theo khoản 11 Điều 3 dự thảo Luật: “Kết cấu hạ tầng đường sắt là công trình đường sắt, phạm vi bảo vệ công trình đường sắt và hành lang an toàn giao thông đường sắt”. Tuy nhiên, Điều 23 dự thảo Luật chỉ quy định về “Đầu tư xây dựng công trình đường sắt”. Do đó, đề nghị cơ quan soạn thảo nghiên cứu điều chỉnh Điều 23 để dự thảo Luật đầy đủ, thống nhất. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  1. Theo định nghĩa KCHTĐS gồm công trình đường sắt, phạm vi bảo vệ công trình và hành lang an toàn giao thông đường sắt. Phạm vi bảo vệ công trình, hành lang an toàn được hình thành theo công trình đường sắt, không thông qua hoạt động xây dựng. Vì vậy, hoạt động xây dựng thực chất chỉ thực hiện đối với công trình đường sắt.  2. Theo quy định tại khoản 15 Điều 3 Luật Xây dựng, “Dự án đầu tư xây dựng là tập hợp các đề xuất có liên quan đến việc sử dụng vốn để tiến hành hoạt động xây dựng để xây dựng mới, sửa chữa, cải tạo công trình xây dựng”, do đó tên điều này bảo đảm đồng bộ với quy định của Luật Xây dựng. |
|  | UBND tỉnh Bình Dương | Theo Khoản 2 Điều 69 Luật PPP quy định “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”. Tuy nhiên, hiện nay đối với dự án đường sắt có mức đầu tư lớn, các doanh nghiệp, tập đoàn hiện nay chưa có kinh nghiệm trong lĩnh vực đường sắt cần có tỷ lệ vốn góp của nhà nước cao hơn nhằm tạo động lực cho các tập đoàn, doanh nghiệp trong nước tham gia đầu tư. Do đó, việc quy định trên sẽ gây khó khăn cho việc kêu gọi đầu tư đường sắt bằng các nguồn vốn khác. Kiến nghị bổ sung riêng nội dung về tỷ lệ vốn nhà nước đối với các dự án đường sắt với tỷ lệ phù hợp hơn. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  1. Luật Đường sắt 2017 có quy định việc góp vốn nhà nước tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt theo hình thức đối tác công tư, tuy nhiên theo kinh nghiệm quốc tế và nghiên cứu của tư vấn đối với một số dự án đường sắt tại Việt Nam thì phần vốn góp nhà nước để khả thi về tài chính đều vượt quá quy định của pháp luật về đầu tư đối tác công tư (tối đa không quá 50%), nên đến nay việc huy động vốn ngoài ngân sách nhà nước để đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt không đạt kết quả.  2. Trong quá trình lập Hồ sơ đề nghị xây dựng Luật Đường sắt (sửa đổi), Bộ Giao thông vận tải đã nghiên cứu và đề xuất cơ chế, chính sách để thu hút nguồn lực ngoài nhà nước theo hướng sửa đổi quy định cho phép tỷ lệ vốn nhà nước tham gia vào dự án đầu tư đường sắt (đầu tư mới toàn bộ từ kết cấu hạ tầng đến phương tiện giao thông đường sắt) theo hình thức đối tác công tư không quá 80% tổng mức đầu tư. Tuy nhiên, chính sách này không nhận được sự đồng thuận cao của các bộ, ngành, địa phương; do đó, Bộ Giao thông vận tải đã tiếp thu ý kiến và không đề xuất chính sách này vào dự thảo Luật.  3. Mặt khác, theo kinh nghiệm quốc tế, các dự án đầu tư trong lĩnh vực đường sắt mang lại hiệu quả kinh tế xã hội lớn, tuy nhiên hiệu quả tài chính nội tại của dự án không cao do tổng mức đầu tư lớn, rủi ro nhiều, do vậy việc kêu gọi các nhà đầu tư tham gia theo hình thức đối tác công tư là không khả thi. |
|  | UBND thành phố Đà Nẵng | Điều 23. Đầu tư xây dựng công trình đường sắt  Sự phân định trách nhiệm giữa các cơ quan quản lý: Ngoài quy định trong Luật đường sắt, nên có một quy trình rõ ràng về thẩm quyền và trách nhiệm khi giao cho một địa phương chủ trì lập đề xuất. Đồng thời, cần có quy định về thời gian và các bước tiến hành, cũng như cơ chế giải quyết nếu có sự không đồng thuận giữa các địa phương. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải tiếp thu và làm rõ như sau:  1. Sự phân định trách nhiệm giữa các cơ quan quản lý về thời gian và các bước tiến hành được thực hiện theo quy định của pháp luật về đầu tư công.  2. Tiếp thu ý kiến Bộ Tư pháp, Bộ Giao thông vận tải đã sửa đổi, bổ sung điểm d khoản 2 Điều này như sau: “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;” |
|  | UBND tp Hà Nội | Hiện nay, UBND Thành phố Hà Nội đang tổ chức xây dựng Đề án tổng thể đầu tư xây dựng hệ thống đường sắt đô thị Thủ đô, trong đó đề xuất các cơ chế, chính sách đặc thù cho phát triển giao thông đường sắt đô thị. Đề nghị, cơ quan soạn thảo nghiên cứu Đề án để xem xét, cập nhật, bổ sung Dự thảo Luật Đường sắt sửa đổi và xem xét xây dựng Luật riêng cho đường sắt đô thị. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Trong quá trình xây dựng dự án Luật Đường sắt (sửa đổi), Bộ GTVT đã nghiên cứu, rà soát các cơ chế, chính sách đặc thù liên quan đến huy động nguồn lực; đầu tư xây dựng; vận hành, khai thác; duy tu, bảo dưỡng; đào tạo, phát triển nguồn nhân lực; phát triển công nghiệp đường sắt … như: Văn kiện Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng, Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII, Kết luận số 49-KL/TW ngày 28/02/2023 của Bộ Chính trị, Chỉ thị số 23-CT/TW ngày 25/5/2023 của Ban Bí thư…; Luật Đầu tư, Luật Xây dựng, Luật Quản lý, sử dụng tài sản công, Luật Quy hoạch…  Đồng thời, Bộ GTVT cũng đã rà soát, nghiên cứu Luật Thủ đô (sửa đổi) vừa được Quốc hội thông qua; Nghị quyết số 98/2023/QH15 ngày 24/6/2023 của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế chính sách đặc thù phát triển thành phố HCM; Đề án phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại thành phố HN, thành phố HCM đến năm 2035; Đề án chủ trương đầu tư đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc – Nam để đáp ứng yêu cầu và tại hành lang pháp lý cho phát triển ngành đường sắt trong giai đoạn tới.  Về đề nghị xem xét xây dựng Luật riêng cho đường sắt đô thị: căn cứ Nghị quyết số 129/2024/QH15 ngày 08/6/2024 của Quốc hội ban hành Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2025, điều chỉnh Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2024, Bộ GTVT tổ chức xây dựng dự án Luật Đường sắt (sửa đổi) với tiến độ dự kiến trình Quốc hội thông qua tại Kỳ họp thứ 10 để thay thế Luật Đường sắt 2017. Nội dung Dự thảo Luật bao gồm sửa đổi, bổ sung các nội dung liên quan đến đường sắt đô thị. Tuy nhiên việc xây dựng luật riêng cho đường sắt đô thị là chưa đủ cơ sở pháp lý và cơ sở chính trị. |
| 1. Đầu tư xây dựng công trình đường sắt là việc đầu tư xây dựng mới, nâng cấp, mở rộng, sửa chữa, cải tạo công trình đường sắt theo quy định của pháp luật. | Bộ Tài chính | Về phân định các nội dung chi từ nguồn đầu tư và nguồn chi thường xuyên: Tại khoản 13 Điều 2 Nghị định số 06/2021/NĐ-CP của Chính phủ quy định chi tiết một số nội dung về quản lý chất lượng, thi công xây dựng và bảo trì công trình xây dựng quy định: Bảo trì công trình xây dựng là tập hợp các công việc nhằm bảo đảm và duy trì sự làm việc bình thường, an toàn của công trình theo quy định của thiết kế trong quá trình khai thác sử dụng. Nội dung bảo trì công trình xây dựng có thể bao gồm một, một số hoặc toàn bộ các công việc sau: kiểm tra, quan trắc, kiểm định chất lượng, bảo dưỡng và sửa chữa công trình; bổ sung, thay thế hạng mục, thiết bị công trình để việc khai thác sử dụng công trình đảm bảo an toàn nhưng không bao gồm các hoạt động làm thay đổi công năng, quy mô công trình.  Ngoài ra, Chính phủ đang dự thảo Nghị định quy định việc lập dự toán, quản lý, sử dụng kinh phí thường xuyên ngân sách nhà nước để mua sắm tài sản, trang thiết bị; cải tạo, nâng cấp, mở rộng, xây dựng mới hạng mục công trình trong dự án đã đầu tư xây dựng.  Như vậy, các nội dung quy định tại Điều 23, Điều 24 và Điều 28 của dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi) đang có sự chồng chéo giữa chi thường xuyên và chi đầu tư theo các quy định tại Nghị định của Chính phủ nêu trên.  Để đảm bảo tính khả thi trong quá trình triển khai thực hiện, đề nghị dự thảo Luật phân định rõ các nội dung chi từ nguồn đầu tư và nguồn chi thường xuyên theo quy định, như bỏ nội dung *“sửa chữa”* tại khoản 1 Điều 23 về đầu tư xây dựng công trình đường sắt để tránh chồng chéo với quy định tại khoản 13 Điều 2 Nghị định số 06/2021/NĐ-CP nêu trên. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và làm rõ như sau:  1. Tiếp thu và chỉnh sửa khoản 1 Điều 23 như sau:  “1. Đầu tư xây dựng công trình đường sắt là việc đầu tư xây dựng mới, nâng cấp, mở rộng, cải tạo công trình đường sắt theo quy định của pháp luật.”  2. Về phân định rõ các nội dung chi từ nguồn đầu tư và nguồn chi thường xuyên:  Nội dung quy định về đầu tư xây dựng và bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt tại các Điều 23, 24, 28 của Dự thảo Luật không tách riêng cho nguồn đầu tư phát triển và nguồn chi thường xuyên vì hiện nay ngay đối với một dự án, các giai đoạn khác nhau có thể sử dụng nguồn vốn khác nhau (bước chuẩn bị đầu tư sử dụng nguồn vốn vay, bước thực hiện đầu tư sử dụng nguồn vốn ngân sách). Do đó, nếu quy định tách riêng cho nguồn đầu tư phát triển và nguồn chi thường xuyên trong dự thảo sẽ vướng mắc trong quá trình thực hiện.  Việc phân bổ và bố trí nguồn vốn cho các hoạt động đầu tư xây dựng và bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt được thực hiện theo quy định của pháp luật về ngân sách. |
| 2. Trách nhiệm tổ chức thực hiện đầu tư xây dựng công trình đường sắt được quy định như sau: |  |  |  |
| b) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức đầu tư xây dựng công trình đường sắt địa phương, trừ trường hợp quy định tại điểm d khoản này; | UBND tp Hà Nội | Đề nghị nghiên cứu kỹ Luật Thủ đô sửa đổi để đảm bảo tính đồng bộ, thống nhất giữa các quy định. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Quy định về trách nhiệm thực hiện đầu tư xây dựng đối với đường sắt địa phương của UBND cấp tỉnh đã đảm bảo đồng bộ, thống nhất với Luật Thủ đô và các luật khác có liên quan như Luật Tổ chức chính quyền địa phương, Luật Quy hoạch,... |
| d) Đối với việc đầu tư xây dựng đường sắt vùng, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh các địa phương có tuyến đường sắt đi qua thống nhất giao cho một địa phương chủ trì lập đề xuất chủ trương đầu tư trình cấp có thẩm quyền quyết định; cấp có thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư quyết định giao cho một địa phương là cơ quan chủ quản đầu tư.  Kinh phí để thực hiện đầu tư đường sắt vùng được phân bổ cho các địa phương theo tỉ lệ tương ứng với chiều dài tuyến đường sắt đi qua mỗi địa phương hoặc theo tỉ lệ được thống nhất giữa các địa phương với nhau. | Bộ Công thương | Đối với nội dung tại điểm d khoản 2 Điều 23: "d) Đối với việc đầu tư xây dựng đường sắt vùng, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh các địa phương có tuyến đường sắt đi qua thống nhất giao cho một địa phương chủ trì lập đề xuất chủ trương đầu tư trình cấp có thẩm quyền quyết định; cấp có thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư quyết định giao cho một địa phương là cơ quan chủ quản đầu tư...", quy định như trên có thể sẽ dẫn đến các khó khăn trong quá trình trao đổi, thống nhất lựa chọn địa phương chủ trì thực hiện. Do vậy, đề nghị rà soát để có phương án xác định đầu mối thực hiện cụ thể hơn, đảm bảo tình khả thi khi thi hành . | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải tiếp thu và sửa đổi, bổ sung điểm d khoản 2 Điều này như sau: “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;” |
|  | Bộ Tài chính | - Tại điểm d khoản 2 Điều 23 (Đầu tư xây dựng công trình đường sắt) dự thảo Luật đang quy định: “d) Đối với việc đầu tư xây dựng đường sắt vùng, UBND cấp tỉnh các địa phương có tuyến đường sắt đi qua thống nhất giao cho một địa phương chủ trì lập đề xuất chủ trương đầu tư trình cấp có thẩm quyền quyết định; cấp có thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư quyết định giao cho một địa phương là cơ quan chủ quản đầu tư".  Hiện nay, tại điểm b khoản 7a Điều 7 dự thảo Luật Đầu tư công (sửa đổi) quy định: “Dự án thực hiện trên địa bàn 02 đơn vị hành chính cấp tỉnh trở lên do UBND cấp tỉnh là cơ quan chủ quản theo quyết định của Thủ tướng Chính phủ”. Do đó, đề nghị Bộ GTVT rà soát về thẩm quyền quyết định giao cơ quan chủ quản đối với các dự án đường sắt liên vùng trong trường hợp sử dụng vốn đầu tư công để tránh sự xung đột giữa hai dự thảo Luật. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và chỉnh lý điểm d khoản 2 Điều này như sau: “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;” |
|  | UBND tp Hà Nội | Đối với việc đầu tư xây dựng các tuyến đường sắt vùng, Bộ Giao thông vận tải chủ trì thực hiện sẽ đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ. Do đó, đề nghị Cục Đường sắt nghiên cứu các phương án cụ thể để so sánh, đánh giá làm cơ sở lựa chọn phương án hiệu quả. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Luật Đường sắt 2017 chưa có quy định về đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt đường sắt vùng.  Hiện nay, có một số địa phương đã có nhu cầu đầu tư xây dựng các tuyến đường sắt chạy trong địa bàn của một vùng kinh tế. Tại Quyết định 1769/QĐ-TTg ngày 19/10/2021 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch mạng lưới đường sắt đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050, mạng lưới đường sắt quốc gia đến năm 2050 gồm các tuyến đường sắt mới kết nối vùng, liên vùng phù hợp nhu cầu từng giai đoạn: đường sắt ven biển Nam Định - Thái Bình - Hải Phòng - Quảng Ninh (bao gồm cả đoạn Nam Hải Phòng - Hạ Long), Hạ Long - Móng Cái, Thái Nguyên - Tuyên Quang - Yên Bái, Mỹ Thủy - Đông Hà - Lao Bảo (kết nối với Lào), Thành phố Hồ Chí Minh - Tây Ninh, đường sắt kết nối các tỉnh khu vực Tây Nguyên (Đà Nẵng - Kon Tum - Gia Lai - Đắk Lắk - Đắk Nông - Bình Phước (Chơn Thành). Việc quy định này tạo cơ sở pháp lý và tạo điều kiện thuận lợi cho địa phương chủ động đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt nhằm phục vụ việc phát triển kinh tế xã hội của địa phương.  Trên cơ sở nhu cầu phát triển kinh tế xã hội và quy hoạch của địa phương, chính quyền địa phương nghiên cứu để quyết định đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt. Đồng thời, đi kèm với việc đầu tư xây dựng sẽ phát sinh bộ máy để quản lý, khai thác các tuyến đường sắt này là phù hợp. |
|  | UBND tỉnh Quảng Ninh | Đề nghị xem xét bỏ quy định đầu tư đường sắt vùng tại điểm d, khoản 2 Điều 23. Lý do: dự thảo đang đề xuất “Giao cho một địa phương chủ trì lập đề xuất chủ trương đầu tư, trình cấp có thẩm quyền quyết định; cấp có thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư quyết định giao cho một địa phương là cơ quan chủ quản đầu tư. Kinh phí để thực hiện đầu tư đường sắt vùng được phân bổ cho các địa phương theo tỉ lệ tương ứng với chiều dài tuyến đường sắt đi qua mỗi địa phương hoặc theo tỉ lệ được thống nhất giữa các địa phương với nhau” sẽ rất khó khăn trong quá trình thực hiện. Đề nghị nghiên cứu bỏ loại hình đường sắt liên vùng (chỉ có 3 loại: đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương và đường sắt chuyên dùng). Việc kết nối liên vùng đã được thể hiện ở đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng. Khi đó, trách nhiệm đầu tư đã được nêu rõ tại khoản 1, Điều 23 của dự thảo. | Về nội dung này đã được Bộ GTVT làm rõ tại ý kiến của UBND thành phố Hà Nội. |
|  | UBND tỉnh Bắc Kạn | Tại điểm d khoản 2 quy định: “Đối với việc đầu tư xây dựng đường sắt vùng, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh các địa phương có tuyến đường sắt đi qua thống nhất giao cho một địa phương chủ trì lập đề xuất chủ trương đầu tư trình cấp có thẩm quyền quyết định; cấp có thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư quyết định giao cho một địa phương là cơ quan chủ quản đầu tư.  Kinh phí để thực hiện đầu tư đường sắt vùng được phân bổ cho các địa phương theo tỉ lệ tương ứng với chiều dài tuyến đường sắt đi qua mỗi địa phương hoặc theo tỉ lệ được thống nhất giữa các địa phương với nhau”.  Nếu quy định như dự thảo Luật, giữa các địa phương có đường sắt vùng không có căn cứ, cơ sở nào để xem xét thống nhất giao UBND 01 tỉnh thực hiện. Bên cạnh đó, việc quy định “cấp có thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư quyết định giao cho một địa phương là cơ quan chủ quản đầu tư” là không hợp lý trong trường hợp UBND 01 tỉnh đã chủ trì lập đề xuất chủ trương đầu tư, nhưng đến khi trình cấp có thẩm quyền lại lựa chọn một địa phương khác là cơ quan chủ quản đầu tư.  Đề nghị xem xét lại nội dung quy định nêu trên để đảm bảo tính thống nhất và rõ ràng theo hướng: UBND cấp tỉnh có tỷ lệ chiều dài tuyến đường sắt đi qua dài hơn sẽ chủ trì lập đề xuất chủ trương đầu tư và cấp có thẩm quyền quyết định giao cho địa phương lập đề xuất chủ trương đầu tư là cơ quan chủ quản đầu tư. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải tiếp thu và sửa đổi, bổ sung điểm d khoản 2 Điều này như sau: “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;”  Nội dung chi tiết về tỷ lệ phân bổ, kinh phí thực hiện… sẽ được chi tiết ở chủ trương đầu tư được cấp có thẩm quyền quyết định. |
|  | UBND tỉnh Hà Tĩnh | Tại điểm d khoản 2 Điều 23 quy định “Kinh phí để thực hiện đầu tư đường sắt vùng được phân bổ cho các địa phương theo tỉ lệ tương ứng với chiều dài tuyến đường sắt đi qua mỗi địa phương hoặc theo tỉ lệ được thống nhất giữa các địa phương với nhau”. Tuy nhiên, ngoài việc phân bổ kinh phí theo tỉ lệ tương ứng với chiều dài đường sắt thì đề nghị cơ quan soạn thảo xem xét bổ sung thêm tính chất về điều kiện địa hình xây dựng công trình đường sắt để đảm bảo tính công bằng | Về nội dung này, Bộ GTVT đã tiếp thu và chỉnh sửa điểm này như sau:  “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;” |
|  | UBND tỉnh Lào Cai | Tại điểm d khoản 2 Điều 23 quy định: *“d) Đối với việc đầu tư xây dựng đường sắt vùng, Ủy ban nhân dân cấp* tỉnh các địa phương có tuyến đường sắt đi qua thống nhất giao cho một địa phương chủ trì lập đề xuất chủ trương đầu tư trình cấp có thẩm quyền quyết định; cấp có thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư quyết định giao cho một địa phương là cơ quan chủ quản đầu tư.” Đề nghị sửa đổi như sau: *“d) Đối với việc đầu tư xây dựng đường sắt vùng, Ủy ban nhân dân cấp* tỉnh các địa phương có tuyến đường sắt đi qua thống nhất giao cho một địa *phương chủ trì lập đề xuất chủ trương đầu tư trình cấp có thẩm quyền quyết định;* cấp có thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư quyết định giao cho một địa phương là cơ quan chủ quản đầu tư hoặc từng địa phương là cơ quan chủ quản đầu tư thuộc phạm vi hành chính trong một tỉnh.”  Lý do sửa đổi: Trong thực tế khi triển khai thực hiện dự án vùng (qua nhiều địa phương) một số dự án có quy mô lớn mà giao cho 01 địa phương là cơ quan chủ quản đầu tư sẽ rất vướng mắc, nhất là vấn đề sử dụng ngân sách địa phương của tỉnh này hỗ trợ cho địa phương của tỉnh khác nhằm thực hiện một dự án. Cơ sở pháp lý để sử dụng nguồn vốn, thanh, quyết toán…về nội dung này hiện nay chưa có dẫn đến khó khăn trong quá trình triển khai thực hiện. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau: Việc đầu tư xây dựng, vận hành tuyến đường sắt yêu cầu tính đồng bộ chung, loại hình đoàn tàu, hệ thống điều khiển chạy tàu, khung tiêu chuẩn… đều phải thống nhất. Do đó, việc tách rời tuyến để giao cho các chủ đầu tư thực hiện là không phù hợp. Vì vậy, Bộ GTVT đề nghị giữ nguyên như dự thảo. |
|  | UBND TP Hải Phòng | Tại điểm d khoản 2 Điều 23, dự thảo đề xuất đầu tư xây dựng đường sắt vùng (đường sắt địa phương) bằng ngân sách các địa phương là không phù hợp với Luật Ngân sách nhà nước năm 2015. Do vậy, đề nghị giữ nguyên trách nhiệm của Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh như Điều Luật Đường sắt năm 2017. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Trong quá trình lập Hồ sơ đề nghị xây dựng dự án Luật Đường sắt (sửa đổi), Bộ GTVT đã nghiên cứu, đánh giá cụ thể chính sách này để trình Chính phủ thông qua.  Trong quá trình xây dựng dự thảo, Bộ Giao thông vận tải đã bám sát chỉ đạo của Bộ Chính trị tại Kết luận số 49-KL/TW: “Hoàn thiện hệ thống pháp luật, cơ chế, chính sách ưu đãi, tạo môi trường thuận lợi, khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia đầu tư phát triển giao thông vận tải đường sắt... Nghiên cứu, ban hành các cơ chế, chính sách, giải pháp phù hợp để tháo gỡ vướng mắc, đẩy nhanh tiến trình đầu tư các tuyến đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị” và thể chế hóa các nội dung này tại Điều 23 về đầu tư xây dựng công trình đường sắt, trong đó có nội dung về xây dựng đường sắt vùng bằng ngân sách các địa phương.  Mặt khác, việc đầu tư các dự án giao thông đường bộ qua nhiều địa phương đã được Chính phủ trình Quốc hội cho thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù về đầu tư xây dựng công trình giao thông đường bộ tại Tờ trình số 588/TTr-CP ngày 20/10/2023 của Chính phủ. |
|  | UBND tỉnh Bình Dương | Theo Khoản d Điều 23 Dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi), đề nghị bổ sung thẩm quyền cho UBND cấp tỉnh kêu gọi, triển khai công tác đầu tư theo phương thức PPP đối với các tuyến đường sắt quốc gia, đường sắt vùng đi qua địa bàn của địa phương, đối với trường hợp đầu tư các đoạn, tuyến đường sắt qua các tỉnh thành lân cận, trên cơ sở thống nhất của các địa phương lân cận giao cho một địa phương chủ trì lập đề xuất chủ trương trình cấp có thẩm quyền quyết định. Nguyên nhân kiến nghị trên vì hiện nay tỉnh Bình Dương đang triển khai công tác lập BCNCTKT tuyến đường sắt Bàu Bàng – An Bình (thuộc tuyến đường sắt TP.HCM – Lộc Ninh), tuy nhiên theo Luật Đường sắt hiện hành, thẩm quyền này thuộc Bộ Giao thông vận tải. Do đó để có cơ sở pháp lý tạo điều kiện huy động nhiều nguồn lực trong việc đầu tư hệ thống hạ tầng đường sắt, kiến nghị Bộ Giao thông vận tải bổ sung quy định trên; | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  1. Luật ĐS hiện nay không quy định Bộ GTVT là cơ quan lập chủ trương đầu tư đối với đường sắt quốc gia. Việc lập báo cáo đề xuất chủ trương đầu tư thực hiện theo Luật Đầu tư công.  2. Trong dự thảo này chỉ bổ sung nội dung đối với việc đầu tư xây dựng đường sắt vùng, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh các địa phương có tuyến đường sắt đi qua thống nhất báo cáo Thủ tướng Chính phủ giao cho một địa phương chủ trì lập đề xuất chủ trương đầu tư, lý do đường sắt vùng đi qua nhiều địa phương.  3. Việc quy định bổ sung nội dung thẩm quyền cho UBND cấp tỉnh kêu gọi, triển khai công tác đầu tư theo phương thức PPP đối với các tuyến đường sắt quốc gia sẽ chồng chéo với quy định của Luật Đầu tư công. |
| 3. Để bảo đảm khai thác đồng bộ, hiệu quả công trình đường sắt, tổ chức, cá nhân quy định tại khoản 2 Điều này được phép đầu tư xây dựng, cải tạo, nâng cấp công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối với công trình đường sắt sau khi có sự thống nhất với tổ chức, cá nhân quản lý công trình hạ tầng kỹ thuật. | UBND tp Hà Nội | Đề nghị nghiên cứu bổ sung quy định cho trường hợp các tổ chức, cá nhân đề xuất kết nối công trình đường sắt với các khu đô thị, trung tâm thương mại hoặc các bến bãi đỗ xe, loại công trình khác. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Các nội dung liên quan đến kết nối các tuyến đường sắt với nhau hoặc kết nối giữa tuyến đường sắt với cảng hàng không, cảng biển, cảng cạn và khu đầu mối hàng hoá được quy định tại Điều 16 về kết nối đường sắt.  Việc kết nối đường sắt được xác định đối với cảng hàng không, cảng biển, cảng cạn và khu đầu mối hàng hoá nhằm giải tỏa lượng hành khách, hàng hóa lớn. Khu đô thị, trung tâm thương mại hoặc các bến bãi đỗ xe chưa đủ điều kiện để xác định là các đầu mối lớn về hàng hóa, hành khách. Do đó, kết nối đường sắt tới các khu vực này sẽ gây lãng phí nguồn lực, không bảo đảm hiệu quả. |
| 4. Đối với việc đầu tư xây dựng công trình đường sắt quốc gia dùng chung với đường sắt địa phương, đường sắt dùng chung với đường bộ, các cơ quan quản lý công trình thống nhất giao cho một cơ quan lập đề xuất chủ trương đầu tư trình cấp có thẩm quyền quyết định; cấp có thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư quyết định giao cho một cơ quan là cơ quan chủ quản đầu tư. | Bộ Tư pháp | Khoản 4 Điều 23 quy định *đối với việc đầu tư xây dựng công trình đường sắt quốc gia dùng chung với đường sắt địa phương, đường sắt dùng chung với đường bộ, các cơ quan quản lý công trình thống nhất giao cho một cơ quan lập đề xuất chủ trương đầu tư trình cấp có thẩm quyền quyết định...* Đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo cân nhắc xác định thẩm quyền vì đường sắt quốc gia thuộc quản lý của Bộ Giao thông vận tải, do đó, khi xây dựng công trình dùng chung cần xác định theo cấp kỹ thuật cao nhất (đường sắt quốc gia, đường quốc lộ do Bộ Giao thông vận tải đầu tư). Hơn nữa, việc giao cho cấp có thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư quyết định cơ quan chủ quản đầu tư là cũng chưa thật sự phù hợp theo quy định của Luật Đầu tư công vì cơ quan chủ quản là cơ quan đề xuất chủ trương đầu tư. Do đó, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo nghiên cứu đề xuất phương án xử lý tại Dự thảo để đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  1. Hiện nay, Bộ Giao thông vận tải đang đầu tư xây dựng dự án cầu Cần Thơ 2 (cầu đường bộ) và dự án đường sắt Tp. HCM – Cần Thơ, phương án dự kiến sẽ sử dụng chung cho cả đường sắt và đường bộ. Tuy nhiên, 02 dự án không triển khai đồng thời với nhau nên cần có cấp thẩm quyền quyết định giao cho đơn vị nào triển khai dự án trước thì phải tổ chức thực hiện đầu tư và trách nhiệm phối hợp của các chủ đầu tư để bảo đảm đầu tư tiết kiệm, hiệu quả.  2. Theo quy định của pháp luật về đầu tư và pháp luật về xây dựng, cấp quyết định đầu tư, chủ đầu tư công trình chỉ có thể là 01 tổ chức thống nhất thực hiện. Với các công trình sử dụng chung do nhiều chủ thể quản lý công trình thì việc đầu tư xây dựng vẫn phải tuân theo nguyên tắc trên. Trên cơ sở đó, quy định này cho phép việc thống nhất giao cho 01 cơ quan thực hiện.  3. Trước khi đưa công trình vào khai thác, sử dụng, các cơ quan, tổ chức quản lý tài sản thống nhất về phạm vi, trách nhiệm quản lý, bảo trì và khai thác, làm cơ sở để tổ chức quản lý, bảo trì và khai thác tài sản dùng chung hiệu quả và đồng bộ. |
|  | Bộ Tài chính | Tại khoản 4 Điều 23 (Đầu tư xây dựng công trình đường sắt) dự thảo Luật đang quy định: “Đối với việc đầu tư xây dựng công trình đường sắt quốc gia dùng chung với đường sắt địa phương, đường sắt dùng chung với đường bộ, các cơ quan quản lý công trình thống nhất giao cho một cơ quan lập đề xuất chủ trương đầu tư trình cấp có thẩm quyền quyết định; cấp có thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư quyết định giao cho một cơ quan là cơ quan chủ quản đầu tư”.  Đối với việc đầu tư hệ thống đường sắt quốc gia, do tính chất quan trọng và kỹ thuật cao của hoạt động đầu tư này, đề nghị thống nhất nguyên tắc chỉ giao cho Bộ GTVT là cơ quan chủ quản, không ủy thác cho các địa phương thực hiện.  Do đó, đề nghị Bộ GTVT làm rõ các dự án mang tính chất tích hợp giữa đường sắt và đường bộ chỉ giới hạn đối với các dự án đường sắt địa phương và việc giao cho một cơ quan là cơ quan chủ quản đầu tư đối với các dự án liên vùng của địa phương thuộc thẩm quyền của Thủ tướng Chính phủ. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  1. Nội dung khoản này được thiết kế cho công trình, dự án cầu có phương án dự kiến sử dụng chung cho cả đường sắt và đường bộ hoặc giữa đường sắt quốc gia với đường sắt địa phương. Tuy nhiên, 02 dự án không triển khai đồng thời với nhau nên cần có cấp thẩm quyền quyết định giao cho đơn vị nào triển khai dự án trước thì phải tổ chức thực hiện đầu tư và trách nhiệm phối hợp của các chủ đầu tư để bảo đảm đầu tư tiết kiệm, hiệu quả.  2. Trường hợp quy định nguyên tắc chỉ giao cho Bộ GTVT là cơ quan chủ quản thì khi đường sắt quốc gia xây dựng sau, chưa xác định được cơ quan quyết định đầu tư, chủ đầu tư, đơn vị quản lý dự án…, do đó dẫn đến vướng mắc trong quá trình thực hiện.  3. Về yêu cầu đồng bộ giữa các công trình sử dụng chung, trong quá trình triển khai thực hiện nếu địa phương được giao là cơ quan đầu mối thực hiện đầu tư sẽ phối hợp với Bộ GTVT trong quá trình lập, phê duyệt dự án, triển khai thi công xây dựng để bảo đảm đồng bộ, hiệu quả. |
| 5. Đối với dự án đường sắt xây dựng mới áp dụng công nghệ cao, công nghệ mới thuộc thẩm quyền Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư mà phải thực hiện theo hình thức hợp đồng thiết kế - mua sắm vật tư, thiết bị - thi công xây dựng công trình (Engineering - Procurement - Construction, gọi tắt là hợp đồng EPC), 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. | Bộ Tư pháp | Khoản 5 Điều 23 quy định *đối với dự án đường sắt xây dựng mới áp dụng công nghệ cao, công nghệ mới thuộc thẩm quyền của Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư mà phải thực hiện theo hình thức hợp đồng thiết kế - mua sắm vật tư, thiết bị - thi công xây dựng công trình... được phép lập thiết kế kỹ thuật tổng thể... thay cho thiết kế cơ sở trong Báo cáo nghiên cứu khả thi*. Đồng thời, Điều 78 bổ sung điểm d vào khoản 1 Điều 78 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, 62/2020QH14. Tuy nhiên, việc lập, thẩm định Báo cáo nghiên cứu khả thi xây dựng (trong đó có việc lập thiết kế cơ sở) còn được quy định tại các Điều của Luật Xây dựng như: khoản 1 Điều 54, Điều 56, Điều 47, Điều 58... Do đó, trường hợp thay thế thiết kế cơ sở bằng thiết kế kỹ thuật tổng thể thì đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo rà soát, chỉnh lý các quy định tại Dự thảo để đảm bảo thống nhất khi tổ chức thực hiện. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải làm rõ như sau: việc thay thế thiết kế cơ sở bằng thiết kế FEED như đề xuất của dự thảo Luật vẫn bảo đảm tính thống nhất khi tổ chức thực hiện vì nội dung lập, thẩm định Báo cáo nghiên cứu khả thi xây dựng vẫn thực hiện theo quy định của các Điều 54, Điều 56, Điều 58 của Luật Xây dựng; còn nội dung của thiết kế FEED vẫn thực hiện theo quy định chung về thiết kế xây dựng tại Điều 78 của Luật Xây dựng. Đồng thời, Bộ Giao thông vận tải đã thực hiện rà soát các văn bản QPPL có liên quan (bao gồm các Điều 54, Điều 56, Điều 58 của Luật Xây dựng) vào Báo cáo rà soát. |
|  | Bộ Xây dựng | Khoản 5: Đối với đề xuất cho phép trong bước lập Báo cáo nghiên cứu khả thi đầu tư xây dựng được thực hiện thiết kế kỹ thuật tổng thể (FEED) thay cho thiết kế cơ sở: Đề nghị Bộ Giao thông vận tải nghiên cứu, bổ sung quy định để làm rõ về nội dung và trình tự, thủ tục lập, thẩm định, phê duyệt thiết kế FEED; các bước thiết kế triển khai sau thiết kế FEED đảm bảo tính đồng bộ, thống nhất trong quá trình triển khai thực hiện. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải làm rõ như ý kiến tham gia của Bộ Tư pháp. |
|  | UBND tỉnh Bình Định | Đề nghị nghiên cứu điều chỉnh các quy định tại khoản 5 Điều 23 đảm bảo tuân thủ theo các quy định của Luật Đầu tư công số 39/2019/QH14 nhằm mục đích rút ngắn thời gian để thực hiện các trình tự thủ tục. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  1. Mục đích bổ sung quy định này là để giảm bớt số bước thiết kế trong quá trình thực hiện dự án, rút ngắn thời gian thực hiện dự án. Số bước thiết kế là theo quy định của Luật Xây dựng; Luật Đầu tư công không có quy định về bước thiết kế.  2. Theo quy định của Luật Xây dựng, sau khi Quốc hội quyết định chủ chương đầu tư để có thể khởi công xây dựng dự án cần thực hiện các nội dung như sau: (1) phê duyệt báo cáo nghiên cứu khả thi; (2) Lập, phê duyệt thiết kế kỹ thuật; (3) Tổ chức đấu thầu lựa chọn nhà thầu theo thiết kế kỹ thuật. Như vậy, nếu thực hiện theo đúng trình tự xây dựng theo quy định của pháp luật về xây dựng, đấu thầu, để khởi công dự án kể từ thời điểm phê duyệt chủ trương đầu tư thì cần khoảng 4 năm 5 tháng. Bước thiết kế cơ sở được thực hiện trong quá trình lập Báo cáo nghiên cứu khả thi. Các dự án đường sắt đô thị, đường sắt tốc độ cao hầu hết sử dụng công nghệ mới, công nghệ cao, Việt Nam chưa làm chủ được công nghệ, việc thực hiện dự án theo hình thức hợp đồng EPC là phù hợp nhất. Trong khi đó, để có đủ điều kiện đấu thầu lựa chọn nhà thầu theo hình thức EPC thì phải có thiết kế kỹ thuật hoặc thiết kế kỹ thuật tổng thể (Front - End Engineering Design, sau đây gọi là thiết kế FEED) đã được phê duyệt.  3. Đối với đường sắt đô thị và đường sắt tốc độ cao, để rút ngắn thời gian thực hiện dự án, trong bước lập dự án cần phải thay thiết kế cơ sở bằng thiết kế FEED. Sau khi phê duyệt dự án có thể sử dụng thiết kế FEED để tổ chức đấu thầu, lựa chọn nhà thầu thực hiện hợp đồng theo hình thức hợp đồng EPC. Theo tính toán việc bổ sung quy định này sẽ rút ngắn tiến độ đầu tư xây dựng, sớm đưa dự án vào khai thác tối thiểu là 02 năm.  Sau khi đấu thầu EPC thì các bước thiết kế tiếp theo do người quyết định đầu tư quyết định theo quy định. |
| **Điều 24. Đầu tư xây dựng công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung với kết cấu hạ tầng đường sắt** |  |  |  |
| 1. Công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung với đường sắt là công trình được xây dựng để bố trí, lắp đặt đường dây thông tin, viễn thông, đường dây tải điện, dây dẫn điện, chiếu sáng công cộng; đường ống cấp nước, thoát nước, cấp năng lượng. | Bộ Thông tin và Truyền thông | Tại Khoản 1 Điều 24, đề nghị xem xét điều chỉnh, bổ sung như sau: “Công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung với đường sắt là công trình được xây dựng để bố trí, lắp đặt đường dây thông tin, viễn thông, đường dây tải điện, dây dẫn điện, chiếu sáng công cộng; đường ống cấp nước, thoát nước, cấp năng lượng. *Công trình viễn thông, thiết bị viễn thông được phép xây dựng, lắp đặt trên kết cấu hạ tầng đường sắt*”. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu một phần và chỉnh lý khoản này như sau: “1. Công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung với đường sắt là công trình được xây dựng để bố trí, lắp đặt đường cáp thông tin, công trình viễn thông, đường dây tải điện, dây dẫn điện, chiếu sáng công cộng; đường ống cấp nước, thoát nước, cấp năng lượng.” |
| 4. Cơ quan, tổ chức được giao quản lý, sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt khai thác, cho thuê hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung theo quy định của pháp luật về giá và pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công. | UBND tp Hà Nội | Đề nghị sửa thành:  4. Cơ quan, tổ chức được giao quản lý, sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt khai thác, cho thuê hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung theo quy định của pháp luật về giá và pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công và pháp luật liên quan. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và chỉnh lý khoản này như sau:  “4. Cơ quan, tổ chức được giao quản lý, sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt khai thác, cho thuê hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung theo quy định của pháp luật~~.~~” |
| **Điều 25.** **Khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt** | Uỷ ban trung ương MTTQ Việt Nam | Đề nghị Ban soạn thảo nghiên cứu, cần quy định chặt chẽ để tránh lạm dụng, khai thác quá mức làm ảnh hưởng đến kết cấu hạ tầng kỹ thuật của đường sắt và sử dụng kinh phí thu được không đúng mục đích. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải tiếp thu và nghiên cứu, rà soát các quy định bảo đảm chặt chẽ không làm ảnh hưởng đến kết cấu hạ tầng đường sắt.  Với công trình đường sắt đã có quy định tại Điều 26 và Nghị định hướng dẫn chi tiết cho phạm vi bảo vệ công trình, hàng lang an toàn giao thông đường sắt, theo đó chỉ được phép xây dựng công trình phục vụ an ninh quốc phòng, công trình thiết yếu và phải bảo đảm yêu cầu không làm ảnh hưởng đến an toàn của kết cấu hạ tầng đường sắt. |
|  | Bộ Tư pháp | Dự thảo quy định về vùng phụ cận ga đường sắt nhưng Điều 25 cũng như các quy định khác tại Dự thảo chưa xác định vùng phụ cận của ga đường sắt (phạm vi), trong khi đó, Luật Quản lý, sử dụng tài sản công, Luật Đất đai cũng quy định về vùng phụ cận nhưng cũng không xác định cụ thể vùng phụ cận như: Luật Đất đai quy định: *Vùng phụ cận là vùng đất tiếp giáp với các điểm kết nối giao thông và các tuyến giao thông có tiềm năng phát triển theo quy hoạch* (khoản 49 Điều 3), do đó, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo rà soát xác định để bảo đảm khả thi khi tổ chức thực hiện. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải làm rõ như sau: khái niệm vùng phụ cận là một khái niệm mở, việc xác định cụ thể vùng phụ cận phụ thuộc vào quy hoạch đô thị, quy hoạch sử dụng đất ... Tùy theo quy mô của đô thị, nhu cầu khai thác quỹ đất, các địa phương chủ động trọng việc quyết định phạm vi vùng phụ cận nhằm khai thác tối đa nguồn lực từ quỹ đất. Vì vậy, Bộ Giao thông vận tải đề xuất không nên xác định cụ thể vùng phụ cận để bảo đảm tính khả thi trong quá trình triển khai thực hiện. |
|  | Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn | Đề nghị bổ sung khái niệm, cách xác định “vùng phụ cận ga đường sắt”; rà soát quy định về khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt (Điều 25 Dự thảo Luật) để phù hợp với Luật Đất đai, Luật Đê điều về quản lý đất trong phạm vi bảo vệ đê điều, bãi sông (trường hợp có liên quan) và các quy định pháp luật khác có liên quan. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải đã giải trình tại ý kiến của Bộ Tư pháp. Mặt khác, trong quá trình xây dựng dự thảo Luật, Bộ Giao thông vận tải cũng đã rà soát các luật có liên quan để đảm bảo phù hợp với các quy định pháp luật về quy hoạch, đầu tư, ngân sách, đất đai, đê điều, doanh nghiệp, đấu thầu... Đồng thời, kết quả rà soát đã được Bộ Giao thông vận tải cập nhập vào Báo cáo rà soát văn bản QPPL có liên quan được gửi kèm theo Hồ sơ trình dự thảo Luật. |
|  | UBND tỉnh Quảng Ninh | Tại Điều 25 có quy định về khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt. Đề nghị bổ sung phần giải thích từ ngữ “vùng phụ cận ga đường sắt” làm cơ sở triển khai thực hiện. Đồng thời, đề nghị xem xét lại nội dung Điều này để đảm bảo phù hợp với các quy định pháp luật về quy hoạch, đầu tư, ngân sách, đất đai... | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải đã giải trình tại ý kiến của Bộ Tư pháp. Mặt khác, trong quá trình xây dựng dự thảo Luật, Bộ Giao thông vận tải cũng đã rà soát các luật có liên quan để đảm bảo phù hợp với các quy định pháp luật về quy hoạch, đầu tư, ngân sách, đất đai, đê điều, doanh nghiệp, đấu thầu... Đồng thời, kết quả rà soát đã được Bộ Giao thông vận tải cập nhập vào Báo cáo rà soát văn bản QPPL có liên quan được gửi kèm theo Hồ sơ trình dự thảo Luật. |
|  | UBND TP Hải Phòng | Tại Điều 25, trừ phạm vi đất dành cho đường sắt, dự thảo quy định khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt là không phù hợp với Luật Quy hoạch, Luật Đất đai, Luật Đầu tư, Luật Đầu tư công, Luật Ngân sách nhà nước. Thẩm quyền quyết định khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt thuộc về chính quyền địa phương. Do vậy, đề nghị bỏ điều này. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải làm rõ như sau:  1. Theo kinh nghiệm quốc tế, khi đầu tư các dự án đường sắt mới, việc khai thác các khu đất quanh ga để phát triển các khu dịch vụ, thương mại, đô thị đã tạo ra nguồn lực lớn để tái đầu tư cho đường sắt. Tại Việt Nam, đã có các nhà đầu tư nghiên cứu đầu tư xây dựng khu vực xung quanh các khu ga đường sắt lớn, ga đường sắt tốc độ cao, ga đường sắt trong đô thị để phát triển các đô thị, các khu chức năng, tạo nguồn lực tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt.  Trong điều kiện nguồn vốn ngân sách nhà nước đầu tư cho phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt còn hạn hẹp như hiện nay cần thiết bổ sung thêm trong Luật Đường sắt nội dung quy định về khai thác có hiệu quả kết cấu hạ tầng đường sắt, đặc biệt là các khu ga, khu vực quanh ga gắn với quy hoạch phát triển đô thị tạo ra nguồn lực mới, không gian mới cho phát triển kinh tế, tối ưu hóa nhu cầu đi lại.  2. Đất khu vực xung quanh ga đường sắt để phát triển đô thị, các khu dịch vụ thương mại không thuộc phạm vi đất ga đường sắt, không phải là đất dành cho đường sắt, do đó việc lập dự án đầu tư đất khu vực xung quanh ga đường sắt để phát triển đô thị, các khu dịch vụ thương mại hoàn toàn độc lập với dự án đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt, vì vậy việc bổ sung quy định được sử dụng ngân sách của địa phương lập dự án đầu tư công độc lập (với dự án đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt) để thực hiện bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, thu hồi đất và đấu giá quyền sử dụng đất, quyền sử dụng không gian ngầm, khoảng không trên cao trong khu vực đất quanh ga làm cơ sở triển khai các dự án phát triển đô thị theo quy hoạch được cấp có thẩm quyền phê duyệt. Việc này không chỉ mở ra không gian mới cho phát triển kinh tế mà còn tạo ra nguồn lực từ khai thác quỹ đất, tối ưu hóa nhu cầu đi lại; nguồn thu từ việc khai thác phát triển quỹ đất xung quanh ga được ưu tiên một phần để đầu tư trở lại cho phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt.  3. Bộ Giao thông vận tải đề xuất giải pháp này nhằm tạo thêm nguồn lực đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt, đồng thời thể chế hóa các mục tiêu, quan điểm, giải pháp về phát triển đường sắt của Bộ Chính trị tại Kết luận số 49: “Huy động tối đa các nguồn lực, tập trung ưu tiên đầu tư phát triển hệ thống Giao thông vận tải đường sắt hiện đại, đồng bộ, bền vững, có trọng tâm, trọng điểm, có lộ trình, bước đi cụ thể, phù hợp với điều kiện và kế hoạch, chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của đất nước”. |
|  | UBND thành phố Đà Nẵng | Điều 25. Khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt  Khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt: Cần có quy định rõ ràng về cách xác định vùng phụ cận ga đường sắt, phạm vi bao nhiêu mét hoặc diện tích bao nhiêu là hợp lý. Điều này sẽ giúp các bên liên quan có căn cứ rõ ràng khi triển khai các dự án khai thác đất. Trường hợp đất xung quanh ga đường sắt không ảnh hưởng đến kết cấu hạ tầng đường sắt đề nghị bỏ điều này, vì việc khai thác quỹ đất vùng phụ cận đường sắt là việc của các cơ quan chức năng có thẩm quyền. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải làm rõ như sau:  1. Khái niệm vùng phụ cận là một khái niệm mở, việc xác định cụ thể vùng phụ cận phụ thuộc vào quy hoạch đô thị, quy hoạch sử dụng đất ... Tùy theo quy mô của đô thị, nhu cầu khai thác quỹ đất, các địa phương chủ động trọng việc quyết định phạm vi vùng phụ cận nhằm khai thác tối đa nguồn lực từ quỹ đất. Vì vậy, Bộ Giao thông vận tải đề xuất không quy định cụ thể vùng phụ cận để bảo đảm tính khả thi trong quá trình triển khai thực hiện. Đồng thời, tại khoản 3 Điều này đã quy định thẩm quyền quyết định đối với dự án khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt do chính quyền địa phương cấp tỉnh quyết định.  2. Về sự cần thiết quy định: nội dung này được giải trình theo ý kiến của UBND thành phố Hải Phòng. |
|  | UBND tỉnh Bình Định | Đề nghị nghiên cứu xem xét không ban hành các quy định tại điểm c khoản 3 và khoản 5 Điều 25. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải làm rõ như sau:  1. Theo kinh nghiệm quốc tế, khi đầu tư các dự án đường sắt mới, việc khai thác các khu đất quanh ga để phát triển các khu dịch vụ, thương mại, đô thị đã tạo ra nguồn lực lớn để tái đầu tư cho đường sắt. Tại Việt Nam, đã có các nhà đầu tư nghiên cứu đầu tư xây dựng khu vực xung quanh các khu ga đường sắt lớn, ga đường sắt tốc độ cao, ga đường sắt trong đô thị để phát triển các đô thị, các khu chức năng, tạo nguồn lực tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt.  Trong điều kiện nguồn vốn ngân sách nhà nước đầu tư cho phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt còn hạn hẹp như hiện nay cần thiết bổ sung thêm trong Luật Đường sắt nội dung quy định về khai thác có hiệu quả kết cấu hạ tầng đường sắt, đặc biệt là các khu ga, khu vực quanh ga gắn với quy hoạch phát triển đô thị tạo ra nguồn lực mới, không gian mới cho phát triển kinh tế, tối ưu hóa nhu cầu đi lại.  2. Đất khu vực xung quanh ga đường sắt để phát triển đô thị, các khu dịch vụ thương mại không thuộc phạm vi đất ga đường sắt, không phải là đất dành cho đường sắt, do đó việc lập dự án đầu tư đất khu vực xung quanh ga đường sắt để phát triển đô thị, các khu dịch vụ thương mại hoàn toàn độc lập với dự án đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt, vì vậy việc bổ sung quy định được sử dụng ngân sách của địa phương lập dự án đầu tư công độc lập (với dự án đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt) để thực hiện bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, thu hồi đất và đấu giá quyền sử dụng đất, quyền sử dụng không gian ngầm, khoảng không trên cao trong khu vực đất quanh ga làm cơ sở triển khai các dự án phát triển đô thị theo quy hoạch được cấp có thẩm quyền phê duyệt. Việc này không chỉ mở ra không gian mới cho phát triển kinh tế mà còn tạo ra nguồn lực từ khai thác quỹ đất, tối ưu hóa nhu cầu đi lại; nguồn thu từ việc khai thác phát triển quỹ đất xung quanh ga được ưu tiên một phần để đầu tư trở lại cho phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt.  3. Bộ Giao thông vận tải đề xuất giải pháp này nhằm tạo thêm nguồn lực đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt, đồng thời thể chế hóa các mục tiêu, quan điểm, giải pháp về phát triển đường sắt của Bộ Chính trị tại Kết luận số 49: “Huy động tối đa các nguồn lực, tập trung ưu tiên đầu tư phát triển hệ thống Giao thông vận tải đường sắt hiện đại, đồng bộ, bền vững, có trọng tâm, trọng điểm, có lộ trình, bước đi cụ thể, phù hợp với điều kiện và kế hoạch, chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của đất nước”. |
| 2. Việc lập, quyết định, quản lý quy hoạch vùng phụ cận ga đường sắt được thực hiện như sau: |  |  |  |
| b) Trong vùng phụ cận ga đường sắt, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh được quyết định các chỉ tiêu quy hoạch kiến trúc, hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội, các yêu cầu về không gian và sử dụng đất khác với quy định tại quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về quy hoạch xây dựng, bảo đảm phù hợp với quy hoạch tỉnh; | Bộ Kế hoạch và đầu tư | Tại điểm b khoản 2 Điều 25 dự kiến quy định: "*b) Trong vùng phụ cận ga đường sắt, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh được quyết định các chỉ tiêu quy hoạch kiến trúc, hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội, các yêu cầu về không gian và sử dụng đất khác với quy định tại quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về quy hoạch xây dựng, bảo đảm phù hợp với quy hoạch tỉnh;*" và điểm c khoản 2 quy định: "*c) Đối với khu vực có quy hoạch phân khu hoặc tương đương đã được phê duyệt, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định điều chỉnh cục bộ quy hoạch vùng phụ cận ga đường sắt trong quy hoạch phân khu hoặc tương đương và không phải thực hiện thủ tục điều chỉnh cục bộ đồ án quy hoạch đã được phê duyệt trước đó.*"  Nội dung quy định này chưa phù hợp với quy định của pháp luật về quy hoạch xây dựng, quy hoạch đô thị[[12]](#footnote-12). Đồng thời, nội dung này hiện nay đang được thí điểm tại Nghị quyết số 98/2023/QH15 ngày 24/6/2023 của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển Thành phố Hồ Chí Minh. Tuy nhiên, Nghị quyết số 98/2023/QH15 chỉ cho phép Ủy ban nhân dân Thành phố được quyết định điều chỉnh mật độ xây dựng, chỉ tiêu hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội so với quy định tại quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về quy hoạch xây dựng nhưng vẫn phải đảm bảo nguyên tắc đáp ứng về hệ thống hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội và các chỉ tiêu quy hoạch kiến trúc được xác định trong nội dung đồ án quy hoạch phân khu, quy hoạch chung của Thành phố[[13]](#footnote-13) và đang ở giai đoạn thí điểm. Do đó, đề nghị đánh giá và giải trình cụ thể nội dung quy định nêu trên để có cơ sở báo cáo Chính phủ xem xét, quyết định. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  - Tại Nghị quyết số 04/NQ-CP ngày 10/01/2022 của Chính phủ về đẩy mạnh phân cấp, phân quyền trong quản lý Nhà nước, trong đó yêu cầu lĩnh vực đường sắt phải hoàn thiện các quy định phân quyền quản lý Nhà nước giữa Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ, các bộ, ngành và chính quyền địa phương. Bên cạnh đó, nội dung này nhằm thể chế hóa chỉ đạo của Bộ Chính trị tại Nghị quyết số 49-NQ/TW: *"Nghiên cứu, ban hành các cơ chế, chính sách, giải pháp phù hợp để tháo gỡ vướng mắc, đẩy nhanh tiến trình đầu tư các tuyến đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị”*.  - Nội dung này đã được quy định tại điểm b khoản 2 Điều 31 Luật Thủ đô năm 2024 và Nghị quyết số 172/2024/QH15 về chủ trương đầu tư dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc – Nam mới được Quốc hội thông qua tại kỳ họp thứ 8 Quốc hội XV ngày 30/11/2024. Do đó, dự thảo Luật đề xuất nhân rộng chính sách này trên phạm vi cả nước để tạo điều kiện phát triển nhanh, bền vững hệ thống đường sắt theo chủ trương của Đảng, Chính phủ.  - Do đó, việc Bộ GTVT đưa nội dung này vào dự thảo Luật là hợp lý, cần thiết để tăng tính tự chủ của UBND cấp tỉnh trong hoạt động đầu tư xây dựng đường sắt địa phương. Đồng thời, Bộ GTVT đề xuất chỉnh lý khoản 2 Điều này cho đồng bộ với Nghị quyết số 172/2024/QH15 về chủ trương đầu tư dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc – Nam, cụ thể như sau: "2. Việc lập, quyết định, quản lý quy hoạch vùng phụ cận ga đường sắt được thực hiện như sau:  a) Trên cơ sở quy hoạch tuyến, ga đường sắt quốc gia và quy hoạch hệ thống đường sắt địa phương trong quy hoạch vùng, quy hoạch tỉnh, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức lập, điều chỉnh quy hoạch phân khu, quy hoạch chi tiết vùng phụ cận ga đường sắt để xác định vị trí, ranh giới, diện tích đất thu hồi.  b) Trong vùng phụ cận, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh được quyết định các chỉ tiêu quy hoạch, kiến trúc, hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội, các yêu cầu về không gian khác với quy định tại quy chuẩn kỹ thuật quốc gia nhưng phải bảo đảm đáp ứng về hệ thống hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội; điều chỉnh chức năng sử dụng các khu đất trong vùng phụ cận ga đường sắt để khai thác quỹ đất và giá trị tăng thêm từ đất.” |
|  | Bộ Xây dựng | Các quy định tại điểm b, điểm c khoản 2 Điều 25 dự thảo Luật, đề nghị gộp thành 01 điểm như sau:  “Trong vùng phụ cận ga đường sắt, UBND cấp tỉnh căn cứ quy định về điều kiện, trình tự, thủ tục điều chỉnh quy hoạch đô thị và nông thôn để thực hiện việc điều chỉnh quy hoạch theo pháp luật về quy hoạch đô thị và nông thôn”. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau: Đây là các chính sách mới được đề xuất trong Dự thảo, khác với các quy định hiện hành nhằm khuyến khích các địa phương khai thác có hiệu quả quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt và tạo nguồn vốn để đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt địa phương cũng như hỗ trợ cho ngân sách trung ương dành cho đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia. Do đó, cần quy định rõ thành 02 điểm để xác định rõ nội dung được phép thực hiện điều chỉnh. |
|  | UBND tỉnh Lạng Sơn | Tại điểm b khoản 2 Điều 25 của dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi), quy định về Khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt, trích dẫn:  *“b) Trong vùng phụ cận ga đường sắt, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh được quyết định các chỉ tiêu quy hoạch kiến trúc, hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội, các yêu cầu về không gian và sử dụng đất khác với quy định tại quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về quy hoạch xây dựng, bảo đảm phù hợp với quy hoạch tỉnh;”*  Đề nghị chỉnh sửa bổ sung thêm nội dung như sau:  *“b) Trong vùng phụ cận ga đường sắt, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh được quyết định các chỉ tiêu quy hoạch kiến trúc, hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội, các*  *yêu cầu về không gian và sử dụng đất khác với quy định tại quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về quy hoạch xây dựng, bảo đảm phù hợp với quy hoạch tỉnh,* ***quy hoạch xây dựng, quy hoạch đô thị có liên quan; ”*** | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau: “quy hoạch xây dựng, quy hoạch đô thị có liên quan” là các quy hoạch chi tiết của quy hoạch tỉnh được quy định tại khoản 8, khoản 9 Điều 3 và Phụ lục II Luật Quy hoạch. |
| c) Đối với khu vực có quy hoạch phân khu hoặc tương đương đã được phê duyệt, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định điều chỉnh cục bộ quy hoạch vùng phụ cận ga đường sắt trong quy hoạch phân khu hoặc tương đương và không phải thực hiện thủ tục điều chỉnh cục bộ đồ án quy hoạch đã được phê duyệt trước đó. | UBND tỉnh Lạng Sơn | Đề nghị bỏ quy định tại điểm c khoản 2 Điều 25 của dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi), trích dẫn:  *“c) Đối với khu vực có quy hoạch phân khu hoặc tương đương đã được phê duyệt, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định điều chỉnh cục bộ quy hoạch vùng phụ cận ga đường sắt trong quy hoạch phân khu hoặc tương đương và không phải thực hiện thủ tục điều chỉnh cục bộ đồ án quy hoạch đã được phê duyệt trước đó.”*  Lý do: không đảm bảo phù hợp với quy định của Luật Xây dựng năm 2014 và Luật Quy hoạch đô thị năm 2009. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải làm rõ như sau:  Trong quá trình tổng kết thi hành Luật Đường sắt 2017 và xây dựng dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi), trên cơ sở ý kiến của các địa phương, Bộ Giao thông vận tải đã nghiên cứu bổ sung quy định này nhằm tháo gỡ khó khăn, vướng mắc trong quá trình điều chỉnh quy hoạch phân khu.  Quy định này tương đồng với quy định tại Điều 17 của Luật Thủ đô và Nghị quyết số 172/2024/QH15 về chủ trương đầu tư dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc – Nam mới được Quốc hội thông qua tại kỳ họp thứ 8 Quốc hội XV ngày 30/11/2024. Việc định điều chỉnh cục bộ quy hoạch vùng phụ cận ga đường sắt trong quy hoạch phân khu hoặc tương đương và không phải thực hiện thủ tục điều chỉnh cục bộ đồ án quy hoạch đã được phê duyệt trước đó nhằm giảm trình tự thủ tục và rút ngắn thời gian thực hiện điều chỉnh quy hoạch. |
| 3. Thẩm quyền quyết định đối với dự án khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt:  a) Hội đồng nhân dân cấp tỉnh quyết định chủ trương đầu tư dự án khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt; quyết định việc tách nội dung thu hồi đất, bồi thường, hỗ trợ, tái định cư thành dự án độc lập;  b) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định đầu tư dự án khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt, quyết định đầu tư hoặc chấp thuận chủ trương đầu tư các dự án thành phần; quyết định đầu tư dự án thu hồi đất, bồi thường, hỗ trợ, tái định cư;  c) Nội dung, trình tự, thủ tục, thẩm quyền lập, thẩm định được thực hiện như dự án nhóm A thuộc thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư của Hội đồng nhân dân cấp tỉnh theo quy định của pháp luật về đầu tư công. | Bộ Tư pháp | Khoản 3 Điều 25 quy định thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư đối với dự án khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt (đầu tư xây dựng dự án khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt; quyết định việc tách nội dung thu hồi đất, bồi thường, hỗ trợ, tái định cư thành dự án độc lập). Tuy nhiên, Luật Đầu tư công quy định thẩm quyền của Hội đồng nhân dân trong việc quyết định chủ trương đầu tư, tách nội dung thu hồi đất, bồi thường, hỗ trợ, tái định cư thành dự án độc lập (Điều 5, 17, 18); khoản 7 Điều 17 Luật này cũng quy định *Hội đồng nhân dân các cấp quyết định chủ trương đầu tư chương trình, dự án nhóm B, nhóm C sử dụng vốn ngân sách địa phương, bao gồm cả vốn bổ sung có mục tiêu từ ngân sách cấp trên..*. *Trong trường hợp cần thiết, Hội đồng nhân dân quyết định việc* ***giao cho Ủy ban nhân dân cùng cấp quyết định chủ trương*** *đầu tư dự án quy định tại khoản này phù hợp với mục tiêu, định hướng phát triển, khả năng tài chính và đặc điểm cụ thể của địa phương*.  Bên cạnh đó, theo quy định tại khoản 2 Điều 118 Luật Quản lý, sử dụng tài sản công thì *việc khai thác quỹ đất để tạo vốn phát triển kết cấu hạ tầng phải được lập thành đề án. Thẩm quyền phê duyệt đề án khai thác quỹ đất để tạo vốn phát triển kết cấu hạ tầng thực hiện theo quy định như sau: a) Thủ tướng Chính phủ phê duyệt đối với đề án khai thác quỹ đất để tạo vốn phát triển kết cấu hạ tầng thuộc trung ương quản lý; b) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh phê duyệt đối với đề án khai thác quỹ đất để tạo vốn phát triển kết cấu hạ tầng thuộc địa phương quản lý.* Do đó, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo nghiên cứu đề xuất phương án xử lý tại Dự thảo để đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu ý kiến của Bộ Tài chính theo hướng bỏ quy định khoản này để bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất của hệ thống pháp luật |
|  | Bộ Tài chính | Về thẩm quyền quyết định đối với dự án khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt:  Hiện nay, Bộ Kế hoạch và Đầu tư đang chủ trì xây dựng Luật Đầu tư công (sửa đổi), theo đó dự kiến sửa về tách giải phóng mặt bằng thành dự án độc lập theo hướng: Trường hợp thật sự cần thiết tách riêng việc bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, giải phóng mặt bằng thành dự án độc lập, đối với dự án quan trọng quốc gia do Quốc hội xem xét, quyết định; đối với dự án nhóm A, nhóm B, nhóm C do cấp có thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư dự án xem xét, quyết định theo thẩm quyền. Việc tách riêng dự án độc lập được thực hiện khi phê duyệt chủ trương đầu tư dự án.  Theo đó, đề nghị Bộ GTVT rà soát khoản 3 Điều 25 dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi) quy định về thẩm quyền quyết định đối với dự án khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt đảm bảo thống nhất các nội dung quy định tại các văn bản quy phạm pháp luật có liên quan đang trong quá trình xây dựng. Trên cơ sở đó, Bộ GTVT nghiên cứu sửa đổi, bổ sung các nội dung trên, tránh gây vướng mắc trong quá trình thực thi pháp luật sau khi các văn bản quy phạm pháp luật có hiệu lực. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu ý kiến và bỏ quy định khoản này để bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất của hệ thống pháp luật |
| 5. Việc sử dụng tiền thu từ khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt sau khi trừ đi các chi phí có liên quan được quy định như sau:  a) Đối với tiền thu được từ khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt địa phương, chính quyền địa phương cấp tỉnh giữ lại 100%;  b) Đối với tiền thu được từ khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt quốc gia, chính quyền địa phương cấp tỉnh giữ lại 50% và nộp 50% vào ngân sách trung ương. | Bộ Tư pháp | Khoản 5 Điều 25 c đường sắt sau khi trừ đi các chi phí có liên quan. Tuy nhiên, liên quan đến việc sử dụng đối với tiền thu được từ khai thác quỹ đất thì khoản 4 Điều 118 Luật Quản lý, sử dụng tài sản công quy định *số tiền thu được từ khai thác quỹ đất, sau khi trừ đi các chi phí có liên quan, phần còn lại được nộp toàn bộ vào ngân sách nhà nước và được bố trí trong kế hoạch đầu tư công và dự toán chi ngân sách nhà nước để thực hiện dự án đầu tư được cơ quan, người có thẩm quyền tại khoản 2 Điều này phê duyệt theo quy định của pháp luật về đầu tư công, pháp luật về ngân sách nhà nước và pháp luật có liên quan*. Do đó, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo nghiên cứu đề xuất phương án xử lý tại Dự thảo để đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và chỉnh lý như sau:  “4. Việc sử dụng tiền thu từ khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt sau khi trừ đi các chi phí có liên quan được quy định như sau:  a) Đối với tiền thu được từ khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt địa phương, nộp toàn bộ vào ngân sách địa phương cấp tỉnh;  b) Đối với tiền thu được từ khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt quốc gia, nộp 50% vào ngân sách địa phương cấp tỉnh và nộp 50% vào ngân sách trung ương. Trường hợp quy định này khác với quy định tại Luật Thủ đô và các nghị quyết về một số cơ chế, chính sách đặc thù cho các địa phương đã được Quốc hội ban hành thì áp dụng theo quy định này.” |
|  | Bộ Kế hoạch và Đầu tư | Tại khoản 5 Điều 25 dự kiến quy định: "*5. Việc sử dụng tiền thu từ khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt sau khi trừ đi các chi phí có liên quan được quy định như sau: a) Đối với tiền thu được từ khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt địa phương, nộp toàn bộ vào ngân sách địa phương cấp tỉnh; b) Đối với tiền thu được từ khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt quốc gia, nộp 50% vào ngân sách địa phương cấp tỉnh và nộp 50% vào ngân sách trung ương.*". Đề nghị rà soát đảm bảo phù hợp với quy định tại khoản 4 Điều 118 Luật Quản lý, sử dụng tài sản công, Luật Ngân sách nhà nước; làm rõ cơ sở, xác định tỷ lệ giữ/ nộp giữa ngân sách địa phương và ngân sách trung ương đối với số tiền nêu trên. | Về nội dung này đã được Bộ GTVT tiếp thu, chỉnh lý như ý kiến của Bộ Tư pháp. |
|  | Bộ Kế hoạch và Đầu tư | Ngoài ra, đề nghị làm rõ hình thức đầu tư của các dự án khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt, công trình đường sắt, đầu tư xây dựng công trình hạ tầng kỹ thuật tại Điều 23, 24, 25 là dự án đầu tư công hay dự án đầu tư kinh doanh. Trên cơ sở đó có quy định bảo đảm thống nhất, đồng bộ (trong đó lưu ý đến thẩm quyền chấp thuận chủ trương đầu tư). | Đối với nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Các dự án khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt, công trình đường sắt, đầu tư xây dựng hạ tầng kỹ thuật (trừ các dự án thuộc đường sắt chuyên dùng) là các dự án đầu tư công.  Lý do:  - Khoản 3 Điều 25 của Dự thảo đã quy định thẩm quyền quyết định đối với dự án khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt, trong đó Nội dung, trình tự, thủ tục, thẩm quyền lập, thẩm định được thực hiện như dự án nhóm A thuộc thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư của Hội đồng nhân dân cấp tỉnh theo quy định của pháp luật về đầu tư công.  - Trách nhiệm tổ chức thực hiện đầu tư xây dựng công trình đường sắt được quy định đã được quy định tại khoản 2 Điều 23 của dự thảo.  - Đối với hình thức đầu tư đường sắt chuyên dùng sẽ do tổ chức, cá nhân chủ sở hữu tự quyết định. |
|  | Bộ Tài chính | Về quản lý, sử dụng số tiền thu được từ khai thác quỹ đất:  - Tại khoản 1 Điều 25 dự thảo Luật quy định: *“1. Khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt là việc Nhà nước quy hoạch, thu hồi đất vùng phụ cận ga đường sắt, đầu tư hạ tầng kỹ thuật nếu có để giao đất, cho thuê đất phát triển các khu đô thị, thương mại, dịch vụ theo quy định của pháp luật”* và khoản 5 Điều 25 quy định về việc sử dụng tiền thu từ khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt sau khi trừ đi các chi phí có liên quan thì: (i) Chính quyền địa phương cấp tỉnh giữ lại 100% đối với tiền thu được từ khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt địa phương; (ii) Chính quyền địa phương cấp tỉnh giữ lại 50% và nộp 50% vào ngân sách trung ương đối với tiền thu được từ khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt quốc gia.  - Tại Điều 118 Luật Quản lý, sử dụng tài sản công quy định việc khai thác quỹ đất để tạo vốn phát triển kết cấu hạ tầng (trong đó có hạ tầng đường sắt):  *“1. Khai thác quỹ đất để tạo vốn phát triển kết cấu hạ tầng là việc Nhà nước áp dụng cơ chế thu hồi đất vùng phụ cận của đất phục vụ dự án đầu tư xây dựng công trình kết cấu hạ tầng theo quy định của pháp luật về đất đai nhằm tạo quỹ đất tạo vốn phát triển kết cấu hạ tầng”.*  *“4. Số tiền thu được từ khai thác quỹ đất, sau khi trừ đi các chi phí có liên quan, phần còn lại được nộp toàn bộ vào ngân sách nhà nước và được bố trí trong kế hoạch đầu tư công và dự toán chi ngân sách nhà nước để thực hiện dự án đầu tư được cơ quan, người có thẩm quyền tại khoản 2 Điều này phê duyệt theo quy định của pháp luật về đầu tư công, pháp luật về ngân sách nhà nước và pháp luật có liên quan”*.  - Tại Điều 79 Luật Đất đai năm 2024 quy định về thu hồi đất để phát triển kinh tế - xã hội vì lợi ích quốc gia, công cộng: *“26. Dự án vùng phụ cận các điểm kết nối giao thông và các tuyến giao thông có tiềm năng phát triển”.*  Căn cứ quy định nêu trên: Việc khai thác quỹ đất để tạo vốn phát triển kết cấu hạ tầng (trong đó có hạ tầng đường sắt) thực hiện theo quy định của pháp luật về đất đai (khoản 26 Điều 79 Luật Đất đai năm 2024); do đó, đề nghị Bộ GTVT tổng hợp ý kiến của Bộ Tài nguyên và Môi trường về nội dung này. Việc quản lý, sử dụng số tiền thu được từ khai thác quỹ đất, sau khi trừ đi các chi phí có liên quan thực hiện theo quy định tại khoản 4 Điều 118 Luật Quản lý, sử dụng tài sản công, Luật ngân sách nhà nước. | Về nội dung này đã được Bộ GTVT tiếp thu, chỉnh lý như ý kiến của Bộ Tư pháp. |
| **Điều 26. Quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt** |  |  |  |
| 2. Trách nhiệm quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt:  a) Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định việc quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia; tổ chức quản lý bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư; | Bộ Tài chính | Căn cứ Luật Quản lý, sử dụng tài sản công, Luật Đường sắt, Chính phủ đang quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản KCHTĐSQG (bao gồm cả công tác bảo trì) tại Nghị định 46/2018/NĐ-CP ngày 14/3/2018. Tại điểm a khoản 2 Điều 26 dự thảo Luật quy định: Bộ trưởng Bộ GTVT quy định việc quản lý, bảo trì KCHTĐSQG. Theo đó, đề nghị Bộ GTVT rà soát, dự thảo quy định thẩm quyền quy định việc quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia phù hợp với thẩm quyền tại Luật Quản lý, sử dụng tài sản công. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và làm rõ như sau:  1. Tiếp thu và chỉnh lý khoản 2 Điều 26 như sau:  “2. Trách nhiệm quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt:  a) Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định việc quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia; tổ chức quản lý bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư;  b) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định và tổ chức quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt địa phương, trừ quy định tại điểm c khoản này;  c) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh được giao là cơ quan chủ quản đầu tư quy định tại điểm d khoản 2 Điều 21 của Luật này có trách nhiệm quy định và tổ chức quản lý, bảo trì tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt vùng;  d) Tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư thực hiện bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt theo quy định của pháp luật; tổ chức lập hồ sơ quản lý đất dành cho đường sắt do mình quản lý;  đ) Tổ chức, cá nhân quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt do mình đầu tư theo quy định của pháp luật.”.  2. Về thẩm quyền ban hành quy định việc quản lý, bảo trì KCHTĐS, Bộ GTVT giải trình như sau:  - Theo quy định của Luật Quản lý, sử dụng tài sản công, nội dung bảo trì tài sản thuộc phạm vi điều chỉnh của Luật. Theo đó khoản 1 Điều 12 quy định nội dung quản lý nhà nước về tài sản công gồm ban hành và tổ chức thực hiện văn bản quy phạm pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công; khoản 2 Điều 16 quy định quyền hạn quy định tại khoản 1 Điều này, Bộ, cơ quan ngang Bộ trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm quản lý nhà nước về tài sản công.  Luật Quản lý, sử dụng tài sản công không phân chia tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt của địa phương và trung ương (đường sắt quốc gia và đường sắt địa phương), do đó nội dung Dự thảo Luật quy định giao Bộ trưởng Bộ GTVT quy định chung việc quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt (bao gồm cả đường sắt quốc gia và đường sắt địa phương).  - Luật Quản lý, sử dụng tài sản công quy định tại Điều 79 về bảo trì tài sản kết cấu hạ tầng, Nghị định 46/2018/NĐ-CP quy định tại Điều 9 về bảo trì tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, trong đó mới chỉ quy định các nội dung về các hình thức bảo trì tài sản và trách nhiệm của Bộ GTVT quyết định hoặc phân cấp thẩm quyền quyết định việc áp dụng hình thức bảo trì tài sản, lựa chọn hình thức bảo trì và kinh phí bảo trì tài sản. Các nội dung này chưa đủ chi tiết về trình tự thực hiện từ bước lập, phê duyệt, tổ chức thực hiện bảo trì, quản lý chất lượng công tác bảo trì…Do đó, việc ban hành thông tư quy định chi tiết là cần thiết. Thực tế hiện nay 05 lĩnh vực giao thông đường bộ, hàng không, hàng hải, đường sắt, đường thủy nội địa đều có thông tư quy định chi tiết việc quản lý, bảo trì. |
| **Điều 27. 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** |  |  |  |
| 2. Công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối với công trình đường sắt phải được các cơ quan, tổ chức quản lý tài sản thống nhất về phạm vi, trách nhiệm quản lý, bảo trì và khai thác. | UBND tỉnh Thanh Hoá | Tại khoản 2, Điều 27 của Dự thảo quy định *“2. Công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối với công trình đường sắt phải được các cơ quan, tổ chức quản lý tài sản thống nhất về phạm vi, trách nhiệm quản lý, bảo trì và khai thác”.*  Để phù hợp, thống nhất với quy định tại khoản 3, Điều 27 của Dự thảo *“3. Chính phủ quy định chi tiết Điều này”*; đề nghị xem xét sửa đổi như sau: *“Công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối với công trình đường sắt* ***được quy định về phạm vi, trách nhiệm quản lý, bảo trì và khai thác giữa các cơ quan, tổ chức quản lý tài sản****”.* | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Khoản này quy định về việc trước khi các công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối với công trình đường sắt, các cơ quan quản lý về tài sản (đường sắt và công trình điện, cấp, thoát nước, đường bộ) phải thống nhất về phạm vi quản lý, bảo trì và khai thác đối với công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối. Việc quy định cụ thể nội dung này sẽ giao Chính phủ quy định chi tiết. |
| **Điều 28.****Kinh phí cho quản lý, bảo trì và bảo vệ tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt** | Bộ Kế hoạch và đầu tư | a) Đề nghị Bộ Giao thông vận tải rà soát, đảm bảo phù hợp với quy định tại khoản 6 Điều 79 Luật Quản lý, sử dụng tài sản công. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và sửa đổi, bổ sung vào khoản 2, khoản 3 Điều 28 của Dự thảo. |
|  | Bộ Kế hoạch và đầu tư | Về đầu tư xây dựng, quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt quy định tại Mục 2 Chương II: thực tế khả năng cân đối bố trí từ ngân sách nhà nước đầu tư cho đường sắt còn nhiều khó khăn. Các cơ chế ưu đãi để huy động vốn đầu tư cần được quy định cụ thể. Đề nghị nghiên cứu bổ sung cơ chế ưu đãi khi thực hiện dự án đầu tư phát triển đường sắt theo hướng kết nối với giao thông công cộng (TOD) tại các đô thị, cũng như tận dụng các quỹ đất để tạo sức hút hấp dẫn đối với các thành phần kinh tế đầu tư cho đường sắt. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  - Điều 6 của Dự thảo đã có quy định nội dung về ưu đãi, hỗ trợ trong hoạt động đường sắt.  - Điều 25 của Dự thảo đã quy định nội dung về chính sách khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt để tận dụng các quỹ đất để tạo sức hút hấp dẫn đối với các thành phần kinh tế đầu tư cho đường sắt |
|  | UBND tỉnh Bình Dương | Tại Điều 28 quy định kinh phí cho quản lý, bảo trì và bảo vệ tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt: kiến nghị bổ sung quy định đối với doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt phải bố trí kinh phí quản lý, bảo trì và bảo vệ kết cấu tài sản đường sắt do mình quản lý, kinh doanh và khai thác. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải làm rõ như sau:  Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng thực hiện nghĩa vụ bảo trì, bảo vệ tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt thông qua việc trả phí/giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt là phù hợp với thông lệ quốc tế và quy định hiện hành. Vì vây, Bộ Giao thông vận tải đề nghị giữ nguyên như dự thảo. |
|  | UBND thành phố Đà Nẵng | Điều 28. Kinh phí cho quản lý, bảo trì và bảo vệ tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt  Kinh phí cho quản lý, bảo trì: Điều 28 quy định về kinh phí quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt được bảo đảm từ nguồn ngân sách nhà nước. Nên xem xét áp dụng cơ chế huy động vốn xã hội hóa trong công tác bảo trì, chẳng hạn như hình thức hợp tác công tư (PPP), để giảm tải gánh nặng ngân sách và tăng cường hiệu quả trong việc bảo trì hạ tầng đường sắt. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải làm rõ như sau:  Đối với tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư, công tác quản lý, bảo trì thực hiện theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công, xây dựng.  Mặt khác, để tạo cơ chế huy động vốn xã hội hóa cho công tác quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt, giảm gánh nặng cho ngân sách nhà nước, dự thảo Luật đã quy định việc cho thuê, chuyển nhượng có thời hạn tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt, theo đó, cơ quan, tổ chức khi được cho thuê hoặc chuyển nhượng có thời hạn tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt có trách nhiệm quản lý, sử dụng, khai thác, bảo trì và bảo vệ tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt theo quy định của pháp luật.  Vì vây, Bộ Giao thông vận tải đề nghị giữ nguyên như dự thảo. |
|  | Tổng công ty ĐSVN | Tổng công ty ĐSVN kiến nghị bổ sung thêm một khoản như sau:  “6. Đối tượng được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị được giao nguồn tài chính để thực hiện quản lý, bảo trì, duy trì, phát triển, bảo vệ tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị theo chế độ quy định.”.  Lý do: Hiện nay, Đề án quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư, quản lý đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 797/QĐ-TTg ngày 05/8/2024. Trong Quyết định phê duyệt cũng đã nêu phương án giao quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư, quản lý cho Tổng công ty ĐSVN (doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước nắm giữ 100% vốn điều lệ) theo hình thức không tính thành phần vốn nhà nước tại doanh nghiệp cho đến hết năm 2030.  Đồng thời, việc quy định cụ thể “*Đối tượng được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị được giao nguồn tài chính để thực hiện quản lý, bảo trì, duy trì, phát triển, bảo vệ tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị theo chế độ quy định*” còn phù hợp với quy định tại điểm c khoản 2 Điều 76 Luật Quản lý tài sản công. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải làm rõ như sau: tại khoản 7 Điều 4 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 đã sửa đổi nội dung này. |
| 2. Bộ Giao thông vận tải quản lý, sử dụng nguồn kinh phí được bố trí cho công tác quản lý, bảo trì, bảo vệ tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư, công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối với công trình đường sắt và các hạng mục công trình đường sắt sử dụng chung với đường bộ khi được giao quản lý. |  |  | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu ý kiến của Bộ KH&ĐT và sửa đổi, bổ sung như sau:  “*2. Bộ Giao thông vận tải quản lý, sử dụng nguồn kinh phí được bố trí cho công tác quản lý, bảo trì, bảo vệ tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư, công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối với công trình đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư và các hạng mục công trình đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư sử dụng chung với đường bộ do mình quản lý.”* |
| 3. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quản lý, sử dụng nguồn kinh phí được bố trí cho công tác quản lý, bảo trì, bảo vệ tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt địa phương, công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối với công trình đường sắt và các hạng mục công trình đường sắt sử dụng chung với đường bộ khi được giao quản lý, trừ quy định tại khoản 4 Điều này. |  |  | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu ý kiến của Bộ KH&ĐT và sửa đổi, bổ sung như sau:  “3. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh bố trí và quản lý, sử dụng nguồn kinh phí được phân bổ cho công tác quản lý, bảo trì, bảo vệ tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt địa phương do mình đầu tư hoặc tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt được giao quản lý, công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối với công trình đường sắt địa phương do mình đầu tư và các hạng mục công trình đường sắt địa phương do mình đầu tư sử dụng chung với đường bộ, trừ quy định tại khoản 4 Điều này. ”  Lý do:  - Khoản 4 Điều 9 Luật NSNN năm 2015 quy định "*4. Nhiệm vụ chi thuộc ngân sách cấp nào do ngân sách cấp đó bảo đảm; việc ban hành và thực hiện chính sách, chế độ mới làm tăng chi ngân sách phải có giải pháp bảo đảm nguồn tài chính, phù hợp với khả năng cân đối của ngân sách từng cấp; việc quyết định đầu tư các chương trình, dự án sử dụng vốn ngân sách phải bảo đảm trong phạm vi ngân sách theo phân cấp.*"  Như vậy, UBND cấp tỉnh có trách nhiệm bảo đảm ngân sách địa phương để quản lý, bảo trì, bảo vệ tài sản KCHTĐS địa phương. |
|  | UBND tỉnh Bình Định | Điều chỉnh khoản 3 Điều 28 thành: “Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quản lý, sử dụng nguồn kinh phí được bố trí cho công tác quản lý, bảo trì, bảo vệ tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt địa phương, công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối với công trình đường sắt”. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải làm rõ như sau:  Trong thực tiễn, một số công trình sử dụng chung với kết cấu hạ tầng đường sắt nhưng chưa có quy định cho việc đầu tư xây dựng, quản lý, bảo trì, bố trí nguồn kinh phí cho công tác bảo trì. Vì vậy, tại Điều 24 dự thảo Luật đã bổ sung quy định về đầu tư xây dựng công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung với công trình đường sắt, cùng với đó tại Điều 26 quy định về quản lý, bảo trì cho công trình. Do đó, cần quy định trách nhiệm của các cơ quan được giao quản lý tài sản có trách nhiệm quản lý, bảo trì, bảo vệ kết cấu hạ tầng khi được giao.  Vì vậy, các hạng mục công trình đường sắt sử dụng chung với đường bộ **khi được giao quản lý** thì cơ quan quản lý có trách nhiệm bảo trì là phù hợp với quy định của pháp luật. |
|  |  |  |  |
| **Mục 3. BẢO VỆ KẾT CẤU HẠ TẦNG ĐƯỜNG SẮT** |  |  |  |
| **Điều 29. Bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt** |  |  |  |
| 3. Hành lang an toàn giao thông đường sắt là dải đất dọc hai bên đường sắt, tính từ mép ngoài phần đất thuộc phạm vi bảo vệ đường sắt để bảo đảm an toàn giao thông đường sắt và hạn chế ảnh hưởng đến môi trường xung quanh. | UBND tỉnh Bắc Ninh | Tại khoản 3, điều 29: Hành lang an toàn giao thông đường sắt là dải đất dọc hai bên đường sắt, tính từ mép ngoài phần đất thuộc phạm vi bảo vệ đường sắt để bảo đảm an toàn giao thông đường sắt và hạn chế ảnh hưởng đến môi trường xung quanh.  Đề nghị bổ sung thêm quy định về giới hạn hành lang an toàn giao thông đường sắt. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Dự thảo Luật chỉ quy định về phạm vi bảo vệ công trình đường sắt, hàng lang an toàn giao thông đường sắt. Quy định cụ thể về giới hạn sẽ được giao Chính phủ quy định chi tiết.  Đồng thời, Luật Đường sắt 2017 đã giao Chính phủ quy định chi tiết nội dung này và đã được cụ thể hóa tại Nghị định của Chính phủ (Nghị định 56/2018/NĐ-CP). Kế thừa Luật Đường sắt 2017, dự thảo Luật tiếp tục giữ nguyên nội dung này.  Vì vậy, Bộ GTVT đề nghị giữ nguyên như dự thảo. |
| 4. Tuyến đường sắt có tốc độ thiết kế từ 120km/h trở lên phải xây dựng hàng rào bảo vệ, tránh mọi hành vi xâm nhập trái phép, trừ trường hợp đường sắt đã được cách ly riêng biệt đi trên cao hoặc trong hầm. | UBND tỉnh Hưng Yên | Khoản 4, điều 29 và điểm b, khoản 5 điều 29 quy định về ***xây dựng hàng rào giữa đường bộ và đường sắt***; đề nghị quy định cụ thể hơn về khoảng cách hàng rào với đường ray đường sắt hay mái ta luy đường sắt; loại hình hàng rào như thế nảo? | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  1. Nội dung xây dựng hàng rào giữa đường bộ và đường sắt đã được quy định tại Điều 19 dự thảo Luật.  2. Các nội dung chi tiết về khoảng cách hàng rào với đường ray đường sắt hay mái ta luy đường sắt; loại hình hàng rào… sẽ được xây dựng theo tiêu chuẩn tương ứng với từng điều kiện địa hình khác nhau, không nên quy định cứng trong luật. |
| 5. Xây dựng công trình trong phạm vi bảo vệ công trình, hành lang an toàn giao thông đường sắt: | UBND tỉnh Bình Định | Nghiên cứu điều chỉnh, bổ sung thêm nội dung quy định tại khoản 5 Điều 29 theo hướng: đối với đường sắt trong phạm vi đô thị đã xây dựng hàng rào ngăn cách thì ngoài phạm vi bảo vệ đường sắt, địa phương có thể đầu tư xây dựng các hạng mục công trình phục vụ chỉnh trang đô thị theo đúng với quy hoạch đã được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  1. Hiện nay nhiều vị trí đường sắt quốc gia đã có hàng rào ngăn cách giữa đường sắt với đường bộ. Khoảng cách từ hàng rào đến mép ray đường sắt thông thường dao động từ 3m-6m, do đó ngoài phạm vi hàng rào vẫn thuộc phạm vi bảo vệ công trình, hành lang an toàn giao thông đường sắt.  2. Việc thi công công trình hạ tầng kỹ thuật tuy ngoài hàng rào ngăn cách nhưng có nhiều công trình với hố móng sâu, phương án thi công, kết cấu công trình phức tạp vẫn tiềm ẩn nguy cơ gây mất an toàn cho công trình đường sắt, ảnh hưởng đến an toàn chạy tàu.  3. Việc đầu tư xây dựng các hạng mục công trình chỉnh trang đô thị như trồng cây xanh thì được phép xây dựng theo quy định tại Nghị định quy định về quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt.  Vì vậy, Bộ GTVT đề nghị giữ nguyên như dự thảo. |
| a) Các công trình được phép xây dựng trong phạm vi bảo vệ công trình, hành lang an toàn giao thông đường sắt gồm: công trình thiết yếu phục vụ quốc phòng, an ninh, kinh tế - xã hội không thể bố trí ngoài phạm vi đất dành cho đường sắt; công trình dùng cho mục đích tuyên truyền theo yêu cầu của cơ quan nhà nước;  Khi có yêu cầu của cơ quan có thẩm quyền, chủ đầu tư công trình phải tự bố trí kinh phí và thực hiện tháo dỡ, di chuyển công trình xây dựng trong phạm vi bảo vệ công trình, hành lang an toàn giao thông đường sắt mà không được bồi thường công trình đã xây dựng. | Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn | Đề nghị bổ sung cụm từ “phòng, chống thiên tai” vào điểm a khoản 5 Điều 29 Dự thảo Luật, cụ thể: “a) Các công trình được phép xây dựng trong phạm vi bảo vệ công trình, hành lang an toàn giao thông đường sắt gồm: công trình thiết yếu phục vụ quốc phòng, an ninh, ***phòng chống thiên tai,*** kinh tế xã hội…”. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và sửa đổi, bổ sung điểm này như sau:  “a) Các công trình được phép xây dựng trong phạm vi bảo vệ công trình, hành lang an toàn giao thông đường sắt gồm: công trình thiết yếu phục vụ quốc phòng, an ninh, ***phòng chống thiên tai***, kinh tế - xã hội…”. |
| b) Được phép xây dựng đường gom để xóa bỏ lối đi tự mở qua đường sắt quốc gia hiện có trong phạm vi bảo vệ công trình, hành lang an toàn giao thông đường sắt trong trường hợp đường gom không thể bố trí ngoài phạm vi đất dành cho đường sắt, đồng thời phải xây dựng hàng rào ngăn cách giữa đường sắt với đường gom; | Tập đoàn Công nghiệp Than - Khoáng sản Việt Nam | Tại Điểm b, Khoản 5, Điều 29 của dự thảo có quy định: “Được phép xây dựng đường gom để xóa bỏ lối đi tự mở qua đường sắt quốc gia hiện có trong phạm vi bảo vệ công trình, hành lang an toàn giao thông đường sắt trong trường hợp đường gom không thể bố trí ngoài phạm vi đất dành cho đường sắt, đồng thời phải xây dựng hàng rào ngăn cách giữa đường sắt với đường gom.”  Đề nghị sửa lại thành: “Được phép xây dựng đường gom để xóa bỏ lối đi tự mở qua đường sắt quốc gia, ***đường sắt chuyên dùng*** hiện có trong phạm vi bảo vệ công trình, hành lang an toàn giao thông đường sắt trong trường hợp đường gom không thể bố trí ngoài phạm vi đất dành cho đường sắt, đồng thời phải xây dựng hàng rào ngăn cách giữa đường sắt với đường gom.”  Lý do nội dung Ý kiến góp ý 2: TKV đề nghị như trên vì tính tương đồng giữa đường sắt quốc gia và đường sắt chuyên dùng trong việc xây dựng đường gom. Giống như đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng hiện có cũng rất cần thiết phải xây dựng đường gom để xóa bỏ lối đi tự mở qua đường sắt. Do tính lịch sử nên trên đường sắt chuyên dùng hiện có cũng đang tồn lại nhiều vị trí đường gom không thể bố trí ngoài phạm vi đất dành cho đường sắt. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và sửa đổi, bổ sung điểm này như sau:  b) Được phép xây dựng đường gom trong phạm vi bảo vệ công trình, hành lang an toàn giao thông đường sắt của đường sắt quốc gia hiện có, ***đường sắt chuyên dùng*** trong trường hợp đường gom không thể bố trí ngoài phạm vi đất dành cho đường sắt, đồng thời phải xây dựng hàng rào ngăn cách giữa đường sắt với đường gom; |
|  | UBND tỉnh Quảng Ninh | Tại điểm b, khoản 5, Điều 29 của dự thảo: Đề nghị xem xét chỉnh sửa nội dung *“Được phép xây dựng đường gom để xóa bỏ lối đi tự mở qua đường sắt quốc gia hiện có trong phạm vi bảo vệ công trình, hành lang an toàn giao thông đường sắt trong trường hợp đường gom không thể bố trí ngoài phạm vi đất dành cho đường sắt, đồng thời phải xây dựng hàng rào ngăn cách giữa đường sắt với đường gom”* thành *“Được phép xây dựng đường gom để xóa bỏ lối đi tự mở qua đường sắt* **~~quốc gia~~** *hiện có trong phạm vi bảo vệ công trình, hành lang an toàn giao thông đường sắt trong trường hợp đường gom không thể bố trí ngoài phạm vi đất dành cho đường sắt, đồng thời phải xây dựng hàng rào ngăn cách giữa đường sắt với đường gom”*. Lý do: Bỏ từ quốc gia để khoản này áp dụng cho tất cả các loại hình đường sắt (quốc gia, địa phương, chuyên dùng); các loại hình đường sắt đều cần thiết phải xây dựng đường gom để xóa bỏ lối đi tự mở qua đường sắt, do tính lịch sử hiện có cũng đang tồn lại nhiều vị trí đường gom không thể bố trí ngoài phạm vi đất dành cho đường sắt. | Về nội dung này, Bộ GTVT đã được tiếp thu theo ý kiến góp ý của Tập đoàn Công nghiệp Than - Khoáng sản Việt Nam. Đồng thời đề nghị chỉ sửa đổi để bổ sung quy định cho phép xây dựng đường gom trong phạm vi bảo vệ, hành lang của đường sắt chuyên dùng. Với đường sắt xây dựng mới đã được quy định tại khoản 4 Điều này thì phải xây dựng các tuyến hàng rào bảo vệ. |
| **Điều** **30.** **Trách nhiệm bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt** |  |  |  |
| 2. Ủy ban nhân dân các cấp có trách nhiệm:  a) Tổ chức và hướng dẫn thực hiện việc bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt địa phương; | UBND tp Hà Nội | Đề nghị sửa thành:  2. Ủy ban nhân dân các cấp có trách nhiệm:  a) Tổ chức và hướng dẫn thực hiện việc bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị; | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Nội dung Dự thảo Luật đưa ra khái niệm đường sắt địa phương là đường sắt do địa phương quản lý, bao gồm: đường sắt đô thị phục vụ nhu cầu vận tải hành khách ở đô thị và vùng phụ cận; đường sắt phục vụ nhu cầu vận tải hành khách và hàng hóa trong địa giới hành chính của một tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương; đường sắt vùng là đường sắt đi qua địa giới hành chính của hai tỉnh, thành phố trở lên.  Theo Quyết định 1769/QĐ-TTg ngày 19/10/2021 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch mạng lưới đường sắt đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050, mạng lưới đường sắt quốc gia đến năm 2050, hiện nay, có một số địa phương đã có nhu cầu đầu tư xây dựng các tuyến đường sắt chạy trong địa bàn tỉnh và đường sắt vùng. Các tuyến đường sắt địa phương đầu tư sẽ do địa phương tổ chức và hướng dẫn thực hiện việc bảo vệ. |
| b) Chủ trì, phối hợp với cơ quan, tổ chức được giao quản lý, sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt tổ chức phòng ngừa, ngăn chặn và xử lý kịp thời hành vi xâm phạm kết cấu hạ tầng đường sắt và an toàn giao thông đường sắt trên địa bàn. | UBND thành phố Đà Nẵng | Điểm b, Khoản 2, Sở GTVT chủ trì, phối hợp với cơ quan, tổ chức được giao quản lý, sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt tổ chức phòng ngừa, ngăn chặn và xử lý kịp thời hành vi xâm phạm kết cấu hạ tầng đường sắt và an toàn giao thông đường sắt trên địa bàn.  Đề nghị điều chỉnh thành: Các cơ quan, đơn vị quản lý, sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt chủ trì, phối hợp với cơ quan, tổ chức được giao quản lý, sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt tổ chức phòng ngừa, ngăn chặn và xử lý kịp thời hành vi xâm phạm kết cấu hạ tầng đường sắt và an toàn giao thông đường sắt trên địa bàn. (Vì tổ chức được giao quản lý, sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt là cơ quan, đơn vị kịp thời phát hiện hành vi xâm phạm kết cấu hạ tầng đường sắt và an toàn giao thông đường sắt. Vì vậy, địa phương là đơn vị phối hợp xử lý đúng thẩm quyền) | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu một phần và làm rõ như sau:  1. Tiếp thu chỉnh sửa điểm này như sau:  “b) Chủ trì, phối hợp với cơ quan, tổ chức được giao quản lý, sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt tổ chức phòng ngừa, ngăn chặn, ~~và~~ xử lý kịp thời hành vi ~~xâm phạm kết cấu hạ tầng đường sắt và an toàn giao thông đường sắt~~ ***phá hoại công trình đường sắt và các hành vi vi phạm hành lang an toàn giao thông đường sắt, phạm vi bảo vệ công trình đường sắt*** trên địa bàn”.  2. Ngoài ra, theo quy định tại Điều 21, Điều 28, Điều 35 Luật Tổ chức chính quyền địa phương, theo đó, UBND các cấp thực hiện nhiệm vụ đảm bảo an ninh, trật tự, an toàn xã hội... trên địa bàn quản lý.  Mặt khác, trách nhiệm của cơ quan, tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt đã được quy định tại khoản 3 Điều này. |
| 4. Tổ chức, cá nhân khi phát hiện công trình đường sắt bị hư hỏng hoặc hành vi xâm phạm kết cấu hạ tầng đường sắt phải kịp thời báo cho Ủy ban nhân dân hoặc cơ quan Công an hoặc tổ chức, cá nhân quản lý đường sắt nơi gần nhất. Người nhận được tin báo phải kịp thời thực hiện các biện pháp xử lý để bảo đảm an toàn giao thông vận tải đường sắt. | UBND tỉnh Bình Dương | Theo điểm 4 Khoản 2 Điều 30 Luật Đường sắt (sửa đổi) quy định trách nhiệm bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt: cụ thể “Tổ chức, cá nhân khi phát hiện công trình đường sắt bị hư hỏng hoặc hành vi xâm phạm kết cấu hạ tầng đường sắt phải kịp thời báo cho Ủy ban nhân dân hoặc cơ quan công an hoặc tổ chức, cá nhân quản lý đường sắt nơi gần nhất. Người nhận được tin báo phải kịp thời thực hiện các biện pháp xử lý để bảo đảm an toàn giao thông vận tải đường sắt”. Theo quy định này việc phát hiện báo cáo như trên là chưa đảm bảo tính kịp thời cho đơn vị quản lý đường sắt xử lý, điều tiết phương tiện đường sắt. Do đó, kiến nghị điều chỉnh đơn vị cần được nhận tin báo đầu tiên là cơ quan quản lý đường sắt và UBND địa phương cấp xã, huyện, cơ quan công an nơi gần nhất; việc điều chỉnh này mục đích để đơn vị quản lý đường sắt được tiếp cận thông tin sớm nhất, kịp thời xử lý thông tin, khắc phục và các đơn vị quản lý nhà nước của địa phương kịp thời phối hợp, giám sát công tác khắc phục hư hỏng. Bên cạnh đó, đề nghị bổ sung quy định về việc cung cấp thông tin đơn vị quản lý đường sắt để người dân dễ dàng nắm bắt và kịp thời báo cáo. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và sửa đổi, bổ sung khoản này như sau:  “4. Tổ chức, cá nhân khi phát hiện công trình đường sắt bị hư hỏng hoặc hành vi xâm phạm kết cấu hạ tầng đường sắt phải kịp thời báo cho tổ chức, cá nhân quản lý đường sắt hoặc Ủy ban nhân dân hoặc cơ quan Công an nơi gần nhất. Người nhận được tin báo phải kịp thời thực hiện các biện pháp xử lý để bảo đảm an toàn giao thông vận tải đường sắt”.  Đồng thời, Bộ Giao thông vận tải làm rõ việc cung cấp thông tin như sau: theo quy định của dự thảo, trường hợp người cung cấp thông tin không có thông tin của tổ chức, cá nhân quản lý đường sắt thì đã có thông tin của UBND hoặc Công an nơi gần nhất. |
| **Điều 31. Phòng, chống thiên tai đối với kết cấu hạ tầng đường sắt** |  |  |  |
| 1. Các dự án đầu tư xây dựng công trình đường sắt phải được thiết kế, xây dựng bền vững, thích ứng với biến đổi khí hậu, tuân thủ các quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật, bảo đảm yêu cầu về phòng, chống thiên tai theo quy định của pháp luật. | Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn | Đề nghị bổ sung cụm từ “*và kết cấu hạ tầng đường sắt*” tại khoản 1 Điều 31 Dự thảo Luật, cụ thể như sau: “1. Các dự án đầu tư xây dựng công trình đường sắt *và kết cấu hạ tầng đường sắt* phải được thiết kế, xây dựng bền vững, thích ứng với biến đổi khí hậu, tuân thủ các quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật, bảo đảm yêu cầu về phòng, chống thiên tai theo quy định của pháp luật. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Khái niệm kết cấu hạ tầng đường sắt được quy định tại khoản 11 Điều 3: “11. Kết cấu hạ tầng đường sắt là công trình đường sắt, phạm vi bảo vệ công trình đường sắt và hành lang an toàn giao thông đường sắt.” Do đó, quy định yêu cầu về phòng chống thiên tai là yêu cầu đối với các công trình đường sắt và không bao gồm phạm vi bảo vệ công trình đường sắt và hành lang an toàn giao thông đường sắt. |
| 2. Trách nhiệm thực hiện phòng, chống thiên tai đối với các tuyến đường sắt đang khai thác: |  |  |  |
| b) Cơ quan, tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt có trách nhiệm thực hiện phòng, chống thiên tai đối với đường sắt được giao quản lý theo quy định của Luật này, pháp luật khác có liên quan; sửa chữa, khắc phục ngay hư hỏng công trình đường sắt đối với các trường hợp không đảm bảo an toàn cho người, phương tiện tham gia giao thông trên các đoạn, tuyến đường sắt; tổ chức kiểm tra các công trình, vị trí xung yếu có nguy cơ mất an toàn công trình đường sắt, công trình liền kề; | Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn | Đề nghị bổ sung cụm từ “*pháp luật về phòng, chống thiên tai*” vào điểm b khoản 2 Điều 31 Dự thảo Luật thành: “b) Cơ quan, tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt có trách nhiệm thực hiện *phòng, chống thiên tai* đối với đường sắt được giao quản lý theo quy định của Luật này, ***pháp luật về phòng, chống thiên tai và*** pháp luật khác có liên quan; ….;” | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và sửa đổi, bổ sung điểm này như sau:  b) Cơ quan, tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt có trách nhiệm thực hiện phòng, chống thiên tai đối với đường sắt được giao quản lý theo quy định của Luật này, ***pháp luật về phòng, chống thiên tai và*** pháp luật khác có liên quan; sửa chữa, khắc phục ngay hư hỏng công trình đường sắt đối với các trường hợp không đảm bảo an toàn cho người, phương tiện tham gia giao thông trên các đoạn, tuyến đường sắt; tổ chức kiểm tra các công trình, vị trí xung yếu có nguy cơ mất an toàn công trình đường sắt, công trình liền kề; |
| **Chương** **III**  **PHÁT TRIỂN CÔNG NGHIỆP ĐƯỜNG SẮT, PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG ĐƯỜNG SẮT**  **Mục 1. PHÁT TRIỂN CÔNG NGHIỆP ĐƯỜNG SẮT** |  |  |  |
| **Điều 32. Công nghiệp đường sắt** | UBND thành phố Đà Nẵng | Điều 32. Công nghiệp đường sắt  Phần sản xuất, lắp ráp, sửa chữa phương tiện giao thông đường sắt nên đề cập đến việc phát triển các công nghệ xanh và giảm phát thải. Sự phát triển công nghiệp đường sắt cần phải gắn liền với các tiêu chuẩn môi trường, đặc biệt trong bối cảnh toàn cầu hóa về bảo vệ khí hậu và giảm khí thải. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau: Nội dung tại Điều 32 chỉ quy định về phạm vi của công nghiệp đường sắt và sản phẩm công nghiệp đường sắt. Vấn đề về phát triển các công nghệ xanh và giảm phát thải (gọi chung là bảo vệ môi trường) là nội dung trong yêu cầu phát triển đường sắt và đã được quy định tại Điều 33 dự thảo Luật. |
| 1. Công nghiệp đường sắt bao gồm:  a) Sản xuất, lắp ráp, sửa chữa, hoán cải phương tiện giao thông đường sắt;  b) Sản xuất phụ kiện, phụ tùng, vật tư, thiết bị chuyên dùng cho đường sắt. | Tổng công ty ĐSVN | Đối với quy định về công nghiệp đường sắt tại khoản 1 Điều 32 Dự thảo Luật, đề nghị Bộ Giao thông vận tải xem xét, cân nhắc việc bổ sung thêm các vật tư, thiết bị liên quan đến ***hệ thống cấp điện sức kéo đường sắt.*** | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải đã tiếp thu ý kiến của Bộ Kế hoạch và Đầu tư và đã bổ sung nội dung này vào khoản 1, khoản 2 Điều này. |
| 2. Sản phẩm công nghiệp đường sắt gồm: thiết bị thông tin, tín hiệu, đầu máy, toa xe, ray, phụ kiện liên kết ray và thiết bị có yêu cầu kỹ thuật đặc biệt thuộc Danh mục công nghệ cao được ưu tiên đầu tư phát triển theo quyết định của Thủ tướng Chính phủ. | Bộ Kế hoạch và Đầu tư | Tại khoản 2 Điều 32 dự kiến quy định về sản phẩm công nghiệp đường sắt, có thể chia thành 03 nhóm chính: đầu máy, toa xe; hệ thống thông tin - tín hiệu đường sắt và vật tư, phụ tùng đường sắt. Theo đó, tại khoản 1 Điều 32 về danh mục công nghiệp đường sắt, đề nghị bổ sung nhóm ngành hệ thống thông tin - tín hiệu đường sắt.  Ngoài ra, đề nghị rà soát phân loại công nghiệp đường sắt và sản phẩm công nghiệp đường sắt cho phù hợp với Quyết định số 27/2018/QĐ- TTg ngày 06/7/2018 của Thủ tướng Chính phủ về ban hành hệ thống ngành kinh tế Việt Nam. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và và làm rõ như sau:  1. Tiếp thu và bổ sung Điều này như sau:  "1. Công nghiệp đường sắt bao gồm:  a) Sản xuất, lắp ráp, sửa chữa, hoán cải phương tiện giao thông đường sắt;  b) Sản xuất, chế tạo linh kiện, thiết bị của hệ thống thông tin, tín hiệu đường sắt, hệ thống cấp điện sức kéo đường sắt;  c) Chế tạo máy móc; sản xuất ray, phụ kiện, phụ tùng, vật tư, thiết bị có yêu cầu kỹ thuật đặc biệt chuyên dùng cho đường sắt.  2. Sản phẩm công nghiệp đường sắt gồm: đầu máy, toa xe, hệ thống thông tin, tín hiệu, hệ thống cấp điện sức kéo đường sắt, ray, phụ kiện liên kết ray và phụ tùng, vật tư, thiết bị có yêu cầu kỹ thuật đặc biệt thuộc Danh mục công nghệ cao được ưu tiên đầu tư phát triển theo quyết định của Thủ tướng Chính phủ”.  2. Bộ Giao thông vận tải đã rà soát phân loại công nghiệp đường sắt và sản phẩm công nghiệp đường sắt cơ bản phù hợp với Quyết định số 27/2018/QĐ- TTg ngày 06/7/2018 của Thủ tướng Chính phủ về ban hành hệ thống ngành kinh tế Việt Nam, cụ thể như: sản xuất các vật liệu đường ray tàu hoả (đường sắt chưa lắp) bằng thép; động cơ đường sắt; tái tạo đầu máy và xe chạy đường sắt;... |
|  | Tổng công ty ĐSVN | Đề nghị sửa đổi, bổ sung: 2. Sản phẩm công nghiệp đường sắt gồm: thiết bị thông tin, tín hiệu, đầu máy, toa xe, ray, phụ kiện liên kết ray, **hệ thống truyền dẫn điện, thiết bị tiếp điện** và thiết bị có yêu cầu kỹ thuật đặc biệt thuộc Danh mục công nghệ cao được ưu tiên đầu tư phát triển theo quyết định của Thủ tướng Chính phủ.  Lý do: Để đảm bảo phù hợp với đường sắt đô thị và đường sắt điện khí hóa. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải đã tiếp thu ý kiến của Bộ Kế hoạch và Đầu tư và đã bổ sung nội dung này vào khoản 1, khoản 2 Điều này. |
| **Điều 33. Yêu cầu về phát triển công nghiệp đường sắt**  1. Phù hợp với quy hoạch mạng lưới đường sắt và chiến lược phát triển công nghiệp Việt Nam theo từng thời kỳ.  2. Đồng bộ với phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt, dịch vụ vận tải đường sắt và bảo đảm an toàn, bảo vệ môi trường theo quy định của pháp luật. | Bộ Kế hoạch và Đầu tư | Đề nghị bổ sung quy định tại Điều 33 theo hướng phát triển ngành công nghiệp đường sắt bảo đảm phát triển đồng bộ giữa kết cấu hạ tầng với công nghiệp đường sắt, trình độ khoa học công nghệ và nguồn nhân lực trong nước; phát triển ngành công nghiệp đường sắt gắn với cam kết Việt Nam với quốc tế và định hướng tăng trưởng xanh, phát triển bền vững và bảo vệ môi trường; phát triển công nghiệp đường sắt theo hướng hiện đại, đồng bộ với các ngành công nghiệp khác, từng bước tự chủ trong bảo trì, sản xuất một số loại vật tư, trang thiết bị cho lĩnh vực đường sắt; phù hợp với quy hoạch tổng thể quốc gia, quy hoạch mạng lưới đường sắt, chiến lược phát triển kinh tế - xã hội và chiến lược phát triển công nghiệp Việt Nam theo từng thời kỳ. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau: các nội dung này đã được Bộ Giao thông vận tải nghiên cứu, đề xuất bổ sung quy định, cụ thể: về phát triển đồng bộ giữa kết cấu hạ tầng với công nghiệp đường sắt; phát triển ngành công nghiệp đường sắt gắn với cam kết Việt Nam với quốc tế và định hướng tăng trưởng xanh, phát triển bền vững và bảo vệ môi trường (khoản 2); phát triển công nghiệp đường sắt theo hướng hiện đại, đồng bộ với các ngành công nghiệp khác, từng bước tự chủ trong bảo trì, sản xuất một số loại vật tư, trang thiết bị cho lĩnh vực đường sắt (khoản 3, khoản 4); phù hợp với quy hoạch tổng thể quốc gia, quy hoạch mạng lưới đường sắt, chiến lược phát triển kinh tế - xã hội và chiến lược phát triển công nghiệp Việt Nam theo từng thời kỳ (khoản 1). |
| 3. Dự án đầu tư xây dựng đường sắt có sử dụng công nghệ mới phải bao gồm công tác đào tạo vận hành, bảo trì; trường hợp cần thiết thực hiện việc chuyển giao công nghệ sản xuất, lắp ráp đối với máy móc, thiết bị, phương tiện giao thông đường sắt trong nước chưa sản xuất được theo quy định của pháp luật về chuyển giao công nghệ. | Tổng công ty ĐSVN | Đề nghị sửa đổi, bổ sung: 3. Dự án đầu tư xây dựng **công trình công nghiệp** đường sắt có sử dụng công nghệ mới phải bao gồm công tác đào tạo vận hành, bảo trì; trường hợp cần thiết thực hiện việc chuyển giao công nghệ sản xuất, lắp ráp đối với máy móc, thiết bị, phương tiện giao thông đường sắt trong nước chưa sản xuất được theo quy định của pháp luật về chuyển giao công nghệ. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và bổ sung, sửa đổi khoản 3 điều này như sau:  *"3. Dự án đầu tư xây dựng đường sắt, công trình công nghiệp đường sắt có gói thầu được tổ chức đấu thầu quốc tế, phải có điều kiện ràng buộc nhà thầu nước ngoài thực hiện chuyển giao công nghệ, đào tạo nguồn nhân lực cho đối tác Việt Nam để làm chủ công tác quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì và từng bước làm chủ công nghệ.”.* |
|  | Bộ Xây dựng | Khoản 3: Đề nghị nghiên cứu điều chỉnh nội dung quy định “trường hợp cần thiết thực hiện việc chuyển giao công nghệ, …” sang quy định “phải thực hiện chuyển giao công nghệ một phần hoặc toàn bộ về sản xuất, lắp ráp đối với máy móc, thiết bị, phương tiện …”. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  1. Công nghiệp đường sắt ở các nước chưa phát triển đều phụ thuộc vào các doanh nghiệp nước ngoài, ít được chuyển giao công nghệ hoặc có chuyển giao thì chi phí chuyển giao lớn. Luật Đường sắt 2017 chưa có quy định ràng buộc chuyển giao công nghệ cho doanh nghiệp trong nước, do đó để từng bước hình thành nền công nghiệp đường sắt cần cụ thể hóa các chính sách về chuyển giao công nghệ.  - Nội dung này nhằm 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”*.  2. Về quy định thực hiện chuyển giao công nghệ một phần hoặc toàn bộ: Hình thức và phương thức chuyển giao công nghệ đã được quy định cụ thể tại Luật Chuyển giao công nghệ tại các Điều 5, Điều 6, Điều 22, Điều 23... |
| 4. Việc đầu tư, nhập khẩu dây chuyền công nghệ sản xuất, lắp ráp máy móc, thiết bị, phương tiện giao thông đường sắt phải bảo đảm tính đồng bộ, tiên tiến, hiện đại; ưu tiên thực hiện chuyển giao công nghệ theo quy định của pháp luật về chuyển giao công nghệ. | Bộ Xây dựng | Khoản 4: Đề nghị nghiên cứu điều chỉnh nội dung quy định “ưu tiên thực hiện chuyển giao công nghệ theo quy định của pháp luật về chuyển giao công nghệ” sang quy định “phải thực hiện chuyển giao công nghệ một phần hoặc toàn bộ theo quy định của pháp luật về chuyển giao công nghệ”. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và chỉnh lý khoản này như sau:  *“4. Việc đầu tư, nhập khẩu dây chuyền công nghệ sản xuất, lắp ráp máy móc, thiết bị, phương tiện giao thông đường sắt phải bảo đảm tính đồng bộ, tiên tiến, hiện đại; phải thực hiện chuyển giao công nghệ một phần hoặc toàn bộ theo quy định của pháp luật về chuyển giao công nghệ.”.* |
| **Điều 34. Đầu tư phát triển công nghiệp đường sắt**  1. Nhà nước khuyến khích tổ chức, cá nhân trong nước và nước ngoài đầu tư, phát triển công nghiệp đường sắt, chuyển giao công nghệ đường sắt. | Bộ Kế hoạch và Đầu tư | Đề nghị bổ sung quy định tại Điều 34 dự thảo Luật theo hướng Nhà nước khuyến khích, hỗ trợ các doanh nghiệp trong nước chủ động, tích cực liên doanh, nghiên cứu và chuyển giao công nghệ phát triển công nghiệp đường sắt. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và chỉnh sửa khoản này như sau:  "1. Nhà nước khuyến khích tổ chức, cá nhân trong nước, nước ngoài, doanh nghiệp trong nước liên doanh nghiên cứu, đầu tư phát triển công nghiệp đường sắt, chuyển giao công nghệ đường sắt”. |
| 2. Nhà nước đầu tư xây dựng, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt kết nối từ đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương đến các cơ sở công nghiệp đường sắt sản xuất đầu máy, toa xe. | Bộ Công an | Tại khoản 2 Điều 34 dự thảo Luật: Đề nghị chỉnh lý nội dung “đến các cơ sở công nghiệp đường sắt sản xuất đầu máy, toa xe” thành “đến các cơ sở công nghiệp đường sắt sản xuất, lắp ráp, sửa chữa, hoán cải phương tiện giao thông đường sắt”. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải tiếp thu và chỉnh sửa khoản này như sau:  “2. Nhà nước đầu tư xây dựng, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt kết nối từ đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương đến các cơ sở công nghiệp đường sắt sản xuất, lắp ráp, sửa chữa, hoán cải phương tiện giao thông đường sắt.” |
| 3. Đề xuất 02 Phương án:  ***Phương án 1:***  “3. Chính phủ quy định Danh mục sản phẩm công nghiệp đường sắt thuộc đối tượng giao nhiệm vụ hoặc đặt hàng và tiêu chí lựa chọn tổ chức, doanh nghiệp Việt Nam được giao nhiệm vụ hoặc đặt hàng nghiên cứu, ứng dụng, chuyển giao công nghệ, đầu tư phát triển công nghiệp đường sắt trọng điểm, sản phẩm công nghệ cao chuyên dùng cho đường sắt.”  ***Ưu điểm:***  - Thu hút được các doanh nghiệp sở hữu công nghệ đường sắt và các thành phần kinh tế ngoài nhà nước tham gia đầu tư, phát triển công nghiệp đường sắt, bao gồm cả doanh nghiệp tư nhân và doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài.  - Bảo đảm bình đẳng giữa các doanh nghiệp tham gia phát triển công nghiệp đường sắt.  ***Nhược điểm:***  - Nguồn lực của nhà nước để thực hiện các ưu đãi không chỉ cho doanh nghiệp nhà nước mà cho cả doanh nghiệp tư nhân và doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài.  - Nhà nước khó định hướng, điều tiết để phát triển công nghiệp đường sắt lâu dài khi mục tiêu của doanh nghiệp ngoài nhà nước chủ yếu là lợi nhuận.  ***Phương án 2:***  “3. Chính phủ quy định Danh mục sản phẩm công nghiệp đường sắt thuộc đối tượng giao nhiệm vụ hoặc đặt hàng và tiêu chí lựa chọn tổ chức, doanh nghiệp Nhà nước được giao nhiệm vụ hoặc đặt hàng nghiên cứu, ứng dụng, chuyển giao công nghệ, đầu tư phát triển công nghiệp đường sắt trọng điểm, sản phẩm công nghệ cao chuyên dùng cho đường sắt.”  ***Ưu điểm:***  - Nguồn lực của nhà nước để thực hiện các ưu đãi tập trung cho doanh nghiệp nhà nước; qua đó có thể tạo điều kiện hình thành các doanh nghiệp nhà nước đủ năng lực, tham gia vào chuỗi giá trị toàn cầu.  - Nhà nước có thể định hướng, điều tiết được thị trường công nghiệp đường sắt.  ***Nhược điểm:***  - Không hấp dẫn các nhà đầu tư nước ngoài, doanh nghiệp tư nhân tham gia đầu tư vào các doanh nghiệp sản xuất công nghiệp đường sắt do đối tượng này không được nắm quyền chi phối trong các doanh nghiệp.  - Không bảo đảm bình đẳng giữa các doanh nghiệp nhà nước và doanh nghiệp ngoài nhà nước tham gia phát triển công nghiệp đường sắt. | Bộ Công thương | Đối với nội dung tại khoản 3 Điều 34: Đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo có đánh giá kỹ lưỡng, tổng thể và bổ sung đánh giá sự phù hợp của các phương án tại dự thảo với quy định của pháp luật hiện hành để cấp thẩm quyền có sơ sở xem xét, cho ý kiến (ví dụ: Điều 51 Hiến pháp năm 2013, Điều 5 Luật Doanh nghiệp năm 2020, ...). | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và làm rõ như sau: Dự thảo Luật đã rà soát, đánh giá sự phù hợp của 02 Phương án tại Hồ sơ, cụ thể: Điều 51 Hiến pháp 2013, Điều 5 Luật Doanh nghiệp 2020,...  Trên cơ sở ý kiến góp ý của các bộ, ngành, địa phương, cơ bản lựa chọn Phương án 1. Do đó, Bộ GTVT đề xuất lựa chọn Phương án 1 và chỉnh lý khoản này thành "4. Chính phủ quy định tiêu chí lựa chọn tổ chức, doanh nghiệp nhà nước được giao nhiệm vụ hoặc tổ chức, doanh nghiệp Việt Nam được đặt hàng cung cấp dịch vụ, hàng hóa công nghiệp đường sắt; nghiên cứu, ứng dụng, nhận chuyển giao công nghệ.” Bảo đảm đồng bộ với Nghị quyết số 172/2024/QH15 về chủ trương đầu tư dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc – Nam mới được Quốc hội thông qua tại kỳ họp thứ 8 Quốc hội XV ngày 30/11/2024. |
|  | Bộ Ngoại giao | Về lựa chọn phương án tại Điều 34 của dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi), Bộ Ngoại giao ủng hộ lựa chọn Phương án 1 nhằm (i) mở rộng phạm vi đối tượng được giao nhiệm vụ đặt hàng; (ii) đảm bảo bình đẳng giữa các doanh nghiệp cả từ nhân và nhà nước; và (iii) tạo điều kiện thu hút đầu tư nước ngoài vào lĩnh vực công nghiệp đường sắt. |  |
|  | Bộ Nội vụ | Tại Điều 34 của dự thảo Luật, Bộ Nội vụ chọn Phương án 1 để thu hút được các doanh nghiệp sở hữu công nghệ đường sắt và các thành phần kinh tế ngoài nhà nước tham gia đầu tư, phát triển công nghiệp đường sắt, bao gồm cả doanh nghiệp tư nhân và doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài (đặc biệt là trong bối cảnh cần phát triển đường sắt cao tốc Bắc – Nam), bảo đảm bình đẳng giữa các doanh nghiệp tham gia phát triển công nghiệp đường sắt. |  |
|  | Bộ Quốc phòng | Đối với nội dung quy định tại khoản 3 Điều 34 (Đầu tư phát triển công nghiệp đường sắt) dự thảo nêu 02 phương án; đề nghị cơ quan soạn thảo nghiên cứu, đánh giá kỹ ưu, nhược điểm của từng phương án và đề xuất phương án chọn, đáp ứng yêu cầu phát triển của ngành công nghiệp đường sắt, nhằm thu hút đầu tư, tiếp thu được khoa học công nghệ đường sắt của các nước tiên tiến. |  |
|  | Uỷ ban trung ương MTTQ Việt Nam | Dự thảo nêu 2 phương án, chúng tôi đề nghị thực hiện Phương án 1 là phù hợp, vì đảm bảo bình đẳng giữa các doanh nghiệp, mọi thành phần kinh tế, huy động được nguồn lực phong phú, hiệu quả hơn. Vấn đề là cần phải chỉ định đúng doanh nghiệp có năng lực thực sự, đáp ứng các tiêu chi, quy định đề ra. |  |
|  | Bộ Tư pháp | Khoản 3 Điều 34 đề xuất 02 phương án và nêu ưu điểm, nhược điểm của từng các phương án nhưng lại chưa đề xuất lựa chọn phương án nào. Do đó, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo nghiên cứu chỉ quy định 01 phương án (lựa chọn) và có giải trình tại Hồ sơ dự án Luật việc lựa chọn Phương án cho phù hợp. Bên cạnh đó, Bộ Tư pháp cho rằng, để thúc đẩy công nghiệp đường sắt thì cần thu hút nguồn lực lực từ xã hội, do đó, không nên chỉ chỉ định tổ chức, doanh nghiệp nhà nước trong việc giao nhiệm vụ hoặc đặt hàng nghiên cứu. | Về nội dung này, Bộ GTVT và làm rõ như sau:  Nội dung này có 31 cơ quan, tổ chức có ý kiến, trong đó 26 ý kiến thống nhất lựa chọn phương án 1, 02 ý kiến cho rằng không có sự khác nhau giữa 02 phương án và có 03 ý kiến chọn PA2 (UBND tỉnh Bắc Ninh, UBND tỉnh An Giang, Tổng công ty ĐSVN). Vì vậy, Bộ GTVT đề xuất lựa chọn PA1 và sẽ giải trình tại Hồ sơ dự án Luật việc lựa chọn Phương án. |
|  | Bộ Công an | Tại khoản 3 Điều 34 dự thảo Luật đề xuất 02 phương án. Theo đó, việc lựa chọn phương án quy định cần bảo đảm phục vụ cho mục tiêu đầu tư chủ yếu nhất là phát triển công nghiệp đường sắt; đồng thời, bảo đảm tính công bằng giữa các doanh nghiệp và thu hút doanh nghiệp có năng lực, công nghệ cao. Do đó, đề nghị cân nhắc lựa chọn phương án 1. |  |
|  | Bộ Kế hoạch và Đầu tư | Tại khoản 3 Điều 34 dự thảo Luật, Bộ Giao thông vận tải đưa ra 02 phương án đầu tư phát triển công nghiệp đường sắt nhưng chưa kiến nghị phương án lựa chọn. Đề nghị làm rõ cơ sở đề xuất 02 phương án nêu trên, đồng thời đề xuất kiến nghị lựa chọn phương án đầu tư phát triển công nghiệp đường sắt. | Về nội dung này, Bộ GTVT và làm rõ như sau:  Nội dung này có 31 cơ quan, tổ chức có ý kiến, trong đó 26 ý kiến thống nhất lựa chọn phương án 1, 02 ý kiến cho rằng không có sự khác nhau giữa 02 phương án và có 03 ý kiến chọn PA2 (UBND tỉnh Bắc Ninh, UBND tỉnh An Giang, Tổng công ty ĐSVN). Vì vậy, Bộ GTVT đề xuất lựa chọn PA1 và sẽ giải trình tại Hồ sơ dự án Luật việc lựa chọn Phương án. |
|  | UBND tỉnh Cao Bằng | Tại “Khoản 3, Điều 34: Đầu tư phát triển công nghiệp đường sắt” nêu tại dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi). Đề nghị Cơ quan soạn thảo xem xét lựa  chọn Phương án 1: Có những ưu điểm, nhược điểm mà Cơ quan soạn thảo phân tích, đánh giá. |  |
|  | UBND tỉnh Sóc Trăng | Về đề xuất lựa chọn phương án đầu tư phát triển công nghiệp đường sắt. Đề nghị chọn Phương án 1 tại khoản 3 Điều 34 của dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi) với những ưu điểm và nhược điểm đã nêu trong dự thảo. |  |
|  | UBND tỉnh Điện Biên | Nhất trí lựa chọn theo Phương án 1 |  |
|  | UBND tỉnh Quảng Ngãi | Thống nhất đề nghị chọn phương án 1 |  |
|  | UBND tỉnh Quảng Nam | Tại khoản 3 Điều 34 về đầu tư phát triển công nghiệp đường sắt: Thống nhất chọn Phương án 1 “3. Chính phủ quy định Danh mục sản phẩm công  nghiệp đường sắt thuộc đối tượng giao nhiệm vụ hoặc đặt hàng và tiêu chí lựa chọn tổ chức, doanh nghiệp Việt Nam được giao nhiệm vụ hoặc đặt hàng nghiên cứu, ứng dụng, chuyển giao công nghệ, đầu tư phát triển công nghiệp đường sắt trọng điểm, sản phẩm công nghệ cao chuyên dùng cho đường sắt.” Lý do: tại khoản 1 Điều 34 quy định “Nhà nước khuyến khích tổ chức, cá nhân trong nước và nước ngoài đầu tư, phát triển công nghiệp đường sắt, chuyển giao công nghệ đường sắt”, nên cần có cơ chế để thu hút các doanh nghiệp trong nước và nước ngoài đẩy mạnh việc chuyển giao công nghệ, đầu tư phát triển công nghiệp đường sắt. |  |
|  | UBND tỉnh Bắc Ninh | Đề nghị chọn theo phương án 2: “3. Chính phủ quy định Danh mục sản phẩm công nghiệp đường sắt thuộc đối tượng giao nhiệm vụ hoặc đặt hàng và tiêu chí lựa chọn tổ chức, doanh nghiệp Việt Nam được giao nhiệm vụ hoặc đặt hàng nghiên cứu, ứng dụng, chuyển giao công nghệ, đầu tư phát triển công nghiệp đường sắt trọng điểm, sản phẩm công nghệ cao chuyên dùng cho đường sắt.”  Lý do: Thu hút được các doanh nghiệp sở hữu công nghệ đường sắt và các thành phần kinh tế ngoài nhà nước tham gia đầu tư, phát triển công nghiệp đường sắt, bao gồm cả doanh nghiệp tư nhân và doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài; Bảo đảm bình đẳng giữa các doanh nghiệp tham gia phát triển công nghiệp đường sắt. | Về nội dung này, Bộ GTVT và làm rõ như sau:  Nội dung này có 31 cơ quan, tổ chức có ý kiến, trong đó 26 ý kiến thống nhất lựa chọn phương án 1, 02 ý kiến cho rằng không có sự khác nhau giữa 02 phương án và có 03 ý kiến chọn PA2 (UBND tỉnh Bắc Ninh, UBND tỉnh An Giang, Tổng công ty ĐSVN). Vì vậy, Bộ GTVT đề xuất lựa chọn PA1 và sẽ giải trình tại Hồ sơ dự án Luật việc lựa chọn Phương án. |
|  | UBND tỉnh Quảng Ninh | Tại khoản 3, Điều 34 của dự thảo đưa ra 2 phương án[[14]](#footnote-14). Đề nghị nghiên cứu lựa chọn phương án 1. Lý do: Phương án 1 dự thảo huy động được các thành phần kinh tế ngoài nhà nước tham gia nghiên cứu đầu tư, phát triển công nghiệp đường sắt, bao gồm cả doanh nghiệp tư nhân và doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài có năng lực tài chính, kinh nghiệm, sở hữu công nghệ tiên tiến, hiện đại. Việc huy động được các nguồn lực, thành phần công nghệ tham gia nghiên cứu, ứng dụng, chuyển giao công nghệ, đầu tư phát triển công nghiệp đường sắt trọng điểm, sản phẩm công nghệ cao chuyên dùng cho đường sắt giúp đẩy nhanh quá trình hiện đại hóa ngành đường sắt, 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. |  |
|  | UBND tỉnh Quảng Trị | Khoản 3 Điều 34, đề xuất lựa chọn Phương án 1. |  |
|  | UBND tỉnh Bắc Kạn | Đề xuất lựa chọn phương án 1:  “3. Chính phủ quy định Danh mục sản phẩm công nghiệp đường sắt thuộc đối tượng giao nhiệm vụ hoặc đặt hàng và tiêu chí lựa chọn tổ chức, doanh nghiệp Việt Nam được giao nhiệm vụ hoặc đặt hàng nghiên cứu, ứng dụng, chuyển giao công nghệ, đầu tư phát triển công nghiệp đường sắt trọng điểm, sản phẩm công nghệ cao chuyên dùng cho đường sắt.” Việc quy định như trên sẽ đảm bảo được sự bình đẳng giữa các doanh nghiệp đủ điều kiện trên thị trường; không chỉ có doanh nghiệp nhà nước mà còn thu hút, hấp dẫn được sự tham gia của cả các doanh nghiệp tư nhân hay doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài cùng tham gia vào quá trình đầu tư nâng cấp, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt, phát triển công nghiệp đường sắt. Giúp mở rộng hơn sự lựa chọn tới các doanh nghiệp và có được sự lựa chọn phù hợp nhất với điều kiện, tiêu chí đã đặt ra. Đồng thời, tại dự thảo đề nghị cần bổ sung một số quy định về chính sách, ưu đãi, hỗ trợ cho phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt, vận tải đường sắt và công nghiệp đường sắt; các chính sách về hỗ trợ vốn đầu tư cơ sở vật chất, đổi mới công nghệ, phát triển các sản phẩm cơ khí đường sắt. Xây dựng cơ chế đặt hàng cho một số tập đoàn, doanh nghiệp trong nước có quy mô lớn, có đủ năng lực thực hiện nhiệm vụ có tính chiến lược, dẫn dắt quá trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa; nội địa hóa, liên doanh, liên kết giữa doanh nghiệp trong nước với doanh nghiệp nước ngoài khi đầu tư phát triển đường sắt. |  |
|  | UBND tỉnh Hà Tĩnh | Tại khoản 3 Điều 34 đề nghị chọn phương án 1 “Chính phủ quy định Danh mục sản phẩm công nghiệp đường sắt thuộc đối tượng giao nhiệm vụ hoặc đặt hàng và tiêu chí lựa chọn tổ chức, doanh nghiệp Việt Nam được giao nhiệm vụ hoặc đặt hàng nghiên cứu, ứng dụng, chuyển giao công nghệ, đầu tư phát triển công nghiệp đường sắt trọng điểm, sản phẩm công nghệ cao chuyên dùng cho đường sắt”. Vì sẽ thu hút được các doanh nghiệp và các thành phần kinh tế ngoài nhà nước tham gia đầu tư, phát triển công nghiệp đường sắt, bao gồm cả doanh nghiệp tư nhân và doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài. Đồng thời, bảo đảm bình đẳng giữa các doanh nghiệp tham gia phát triển công nghiệp đường sắt. |  |
|  | UBND tỉnh Yên Bái | Đề nghị cơ quan soạn thảo rà soát, xem xét lại nội dung Khoản 3 Điều 34 cho phù hợp, dự thảo đề xuất 02 phương án để phân tích lựa chọn; tuy nhiên nội dung 2 phương án giống nhau, không có sự khác biệt nội dung. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau: Tại 02 phương án của dự thảo có đưa ra lựa chọn doanh nghiệp được giao nhiệm vụ hoặc đặt hàng nghiên cứu, ứng dụng, chuyển giao công nghệ, đầu tư phát triển công nghiệp đường sắt trọng điểm, sản phẩm công nghệ cao chuyên dùng cho đường sắt là "Doanh nghiệp Việt Nam" hoặc "Doanh nghiệp Nhà nước" |
|  | UBND tỉnh Phú Thọ | Tại khoản 3 Điều 34 của dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi), thống nhất lựa chọn phương án 1: "3. Chính phủ quy định Danh mục sản phẩm công nghiệp đường sắt thuộc đối tượng giao nhiệm vụ hoặc đặt hàng và tiêu chí lựa chọn tổ chức, doanh nghiệp Việt Nam được giao nhiệm vụ hoặc đặt hàng nghiên cứu, ứng dụng, chuyển giao công nghệ, đầu tư phát triển công nghiệp đường sắt trọng điểm, sản phẩm công nghệ cao chuyên dùng cho đường sắt.". |  |
|  | UBND tỉnh Vĩnh Phúc | Về phương án nêu tại khoản 3 Điều 34 Dự thảo, trên cơ sở phân tích ưu, nhược điểm của từng phương án, đề nghị cơ quan chủ trì xây dựng Dự thảo đề xuất phương án chọn, đảm bảo khi triển khai thu hút được các doanh nghiệp sở hữu công nghệ đường sắt và các thành phần kinh tế tham gia, đáp ứng tính công bằng, minh bạch, tuân thủ theo các thông lệ quốc tế mà Việt Nam là thành viên. |  |
|  | UBND tỉnh Trà Vinh | đối với dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi) tại Điều 34. Đầu tư phát triển công nghiệp đường sắt, thống nhất đề nghị chọn phương án 1 “3. Chính phủ quy định Danh mục sản phẩm công nghiệp đường sắt thuộc đối tượng giao nhiệm vụ hoặc đặt hàng và tiêu chí lựa chọn tổ chức, doanh nghiệp Việt Nam được giao nhiệm vụ hoặc đặt hàng nghiên cứu, ứng dụng, chuyển giao công nghệ, đầu tư phát triển công nghiệp đường sắt trọng điểm, sản phẩm công nghệ cao chuyên dùng cho đường sắt.” Do ưu điểm của phương án này là thu hút được các doanh nghiệp sở hữu công nghệ đường sắt và các thành phần kinh tế ngoài nhà nước tham gia đầu tư, phát triển công nghiệp đường sắt, bao gồm cả doanh nghiệp tư nhân và doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài; đồng thời cũng phù hợp, thống nhất với khoản 1 Điều 34 dự thảo “1. Nhà nước khuyến khích tổ chức, cá nhân trong nước và nước ngoài đầu tư, phát triển công nghiệp đường sắt, chuyển giao công nghệ đường sắt”. |  |
|  | UBND tỉnh Bình Dương | Tại Điều 34 Đầu tư phát triển công nghiệp đường sắt: Đối với đề xuất 02 phương án đầu tư phát triển công nghiệp đường sắt của dự thảo Luật, kiến nghị Bộ Giao thông vận tải áp dụng theo phương án 1; theo đó “Chính phủ quy định Danh mục sản phẩm công nghiệp đường sắt thuộc đối tượng giao nhiệm vụ hoặc đặt hàng và tiêu chí lựa chọn tổ chức, doanh nghiệp Việt Nam được giao nhiệm vụ hoặc đặt hàng nghiên cứu, ứng dụng, chuyển giao công nghệ, đầu tư phát triển công nghiệp đường sắt trọng điểm, sản phẩm công nghệ cao chuyên dùng cho đường sắt.”. Phương án này tạo điều kiện thu hút mọi nguồn lực phát triển công nghiệp đường sắt, bảo đảm tính bình đẳng giữa các doanh nhiệp tham gia phát triển công nghiệp đường sắt. |  |
|  | UBND thành phố Đà Nẵng | Phương án 1 và Phương án 2: Cả hai phương án đều có ưu điểm và nhược điểm, tuy nhiên, cần có sự cân nhắc kỹ lưỡng về khả năng thu hút đầu tư từ cả các thành phần kinh tế ngoài nhà nước và khuyến khích đầu tư từ doanh nghiệp nhà nước. Có thể xem xét phương án kết hợp, trong đó ưu đãi cho doanh nghiệp nhà nước nhưng vẫn mở cửa cho doanh nghiệp tư nhân và có vốn đầu tư nước ngoài tham gia thông qua các cơ chế hợp tác công - tư (PPP). |  |
|  | UBND tp Hà Nội | Đề nghị cơ quan soạn thảo ưu tiên lựa chọn phương án 1 vì những ưu điểm: bảo đảm sự bình đẳng giữa các tổ chức, doanh nghiệp trong việc tham gia phát triển công nghiệp đường sắt; thu hút được các doanh nghiệp trong và ngoài nước có tiềm lực kinh tế, sở hữu công nghệ đường sắt tiên tiến tham gia đầu tư phát triển công nghiệp đường sắt trong bối cảnh đất nước ngày càng tham gia hội nhập sâu với kinh tế khu vực và quốc tế. |  |
|  | UBND tỉnh An Giang | Nhận thấy quy định theo phương án 2 là phù hợp, bởi nhà nước có thể định hướng, điều tiết được thị trường công nghiệp đường sắt. |  |
|  | Tổng công ty ĐSVN | Đối với nội dung tại khoản 3 Điều 34, Tổng công ty kiến nghị Bộ Giao thông vận tải xem xét, lựa chọn phương án 2. | Về nội dung này, Bộ GTVT và làm rõ như sau:  Nội dung này có 31 cơ quan, tổ chức có ý kiến, trong đó 26 ý kiến thống nhất lựa chọn phương án 1, 02 ý kiến cho rằng không có sự khác nhau giữa 02 phương án và có 03 ý kiến chọn PA2 (UBND tỉnh Bắc Ninh, UBND tỉnh An Giang, Tổng công ty ĐSVN). Vì vậy, Bộ GTVT đề xuất lựa chọn PA1 và sẽ giải trình tại Hồ sơ dự án Luật việc lựa chọn Phương án. |
| **Điều 35.** **Nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển giao công nghệ và đào tạo nguồn nhân lực phát triển công nghiệp đường sắt** | UBND tỉnh Bình Dương | Tại Điều 35 quy định Nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển giao công nghệ và đào tạo nguồn nhân lực phát triển công nghiệp đường sắt, kiến nghị xem xét bổ sung quy định khuyến khích nghiên cứu khoa học, công nghệ đường sắt đối với cơ sở đào tạo đại học, sau đại học, các viện, trung tâm nghiên cứu giao thông về lĩnh vực đường sắt, nhằm tận dụng các nguồn lực trong công tác nghiên cứu khoa học và phát triển công nghệ đường sắt cho cả nước. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau: Tại khoản 4, khoản 5 Điều này của dự thảo Luật đã quy định các chính sách nhằm khuyến khích ***tổ chức, cá nhân*** thực hiện nhiệm vụ khoa học và công nghệ phục vụ phát triển công nghiệp đường sắt. Như vậy, cụm từ "tổ chức, cá nhân" đã bao hàm cơ sở đào tạo đại học, sau đại học, các viện, trung tâm nghiên cứu. |
|  | Vụ Vận tải - Bộ GTVT | Điều 35. Nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển giao công nghệ và đào tạo nguồn nhân lực phát triển công nghiệp đường sắt: đề nghị bổ sung nội dung liên quan tới phát triển công nghiệp phụ trợ (chuyển giao công nghệ bảo trì và sửa chữa), tăng cường năng lực nội địa hóa công nghệ sản xuất linh kiện, phụ tùng, phát triển các giải pháp sáng tạo nội địa, phù hợp với điều kiện thực tế, tận dụng được nguồn lực trong nước. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  1. Về nội dung chuyển giao công nghệ bảo trì và sửa chữa đã được quy định tại khoản 3 Điều 33 dự thảo Luật.  2. Về nội dung tăng cường năng lực nội địa hóa công nghệ sản xuất linh kiện, phụ tùng... đã được quy định tại khoản 5 Điều 33. |
| 2. Việc đào tạo nguồn nhân lực phát triển công nghiệp đường sắt phải tuân thủ quy định của pháp luật về giáo dục, giáo dục đại học, giáo dục nghề nghiệp và đáp ứng yêu cầu quản lý, kinh doanh của doanh nghiệp. | UBND tỉnh Hà Tĩnh | Tại khoản 2, Điều 35: bổ sung nội dung “Ưu tiên quan tâm phát triển việc đào tạo nguồn nhân lực chất lượng cao cho ngành công nghiệp đường sắt” nhằm tạo hành lang pháp lý để phát triển ngành công nghiệp đường sắt theo hướng hiện đại, bền vững. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau: tại khoản 4 Điều 5 của dự thảo đã quy định về nội dung này. |
| 3. Doanh nghiệp nhà nước được trích 01% doanh thu của doanh nghiệp để lập Quỹ đầu tư mạo hiểm phục vụ đầu tư, nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển giao công nghệ phát triển công nghiệp đường sắt. Việc quản lý, sử dụng các nguồn vốn của Quỹ đầu tư mạo hiểm được thực hiện theo nguyên tắc thị trường, chấp nhận khả năng rủi ro, bảo đảm công khai, minh bạch.  Chính phủ quy định cơ chế quản lý, sử dụng Quỹ đầu tư mạo hiểm của doanh nghiệp nhà nước. | Bộ Nội vụ | Đề nghị làm rõ mục đích, tổ chức, hoạt động của Quỹ đầu tư mạo hiểm phục vụ đầu tư, nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển giao công nghệ phát triển công nghiệp đường sắt được quy định tại khoản 3 Điều 35 dự thảo Luật (là Quỹ tài chính ngoài ngân sách Nhà nước hay Quỹ xã hội, từ thiện). Đồng thời, không quy định việc giao Chính phủ quy định cơ chế quản lý, sử dụng Quỹ đầu tư mạo hiểm để phù hợp với Nghị quyết số 56/2017/QH14 ngày 24/11/2017 của Quốc hội về việc tiếp tục cải cách tổ chức bộ máy hành chính nhà nước tinh gọn, hoạt động hiệu lực, hiệu quả (không lồng ghép các quy định về tổ chức bộ máy, tổ chức biên chế vào các luật, pháp lệnh, nghị quyết của Quốc hội, Ủy ban Thường vụ Quốc hội không thuộc lĩnh vực tổ chức bộ máy).  Trong trường hợp mục đích và tôn chỉ là quỹ xã hội, từ thiện thì đề nghị bỏ quy định này tại Dự thảo Luật để thực hiện theo quy định pháp luật chuyên ngành về Quỹ xã hội, từ thiện được quy định tại Nghị định số 93/2019/NĐ-CP ngày 25/11/2023 của Chính phủ về tổ chức, hoạt động của quỹ xã hội, quỹ từ thiện. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Việc đầu tư, nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển giao công nghệ phát triển công nghiệp đường sắt có thể thành công hoặc không thành công với kết quả nghiên cứu. Do vậy, cần có cơ chế đặc biệt riêng để khuyến khích các tổ chức, cá nhân tham gia nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ mới.  Nội dung này tương đồng với quy định về Quỹ đầu tư mạo hiểm được quy định tại Điều 36 Luật Thủ đô 2024 mới được Quốc hội thông qua, Điều 25 Luật Công nghệ cao và Điều 63 Luật Khoa học và Công nghệ. Nguồn tài chính của Quỹ này được hình thành từ doanh thu sau thuế của doanh nghiệp và do doanh nghiệp tự quản lý theo quy định của pháp luật. Dự thảo Luật không quy định tổ chức bộ máy và biên chế theo yêu cầu tại Nghị quyết số 56/2017/QH14 ngày 24/11/2017 của Quốc hội.  Đây không phải là quỹ xã hội, từ thiện theo quy định tại Nghị định số 93/2019/NĐ-CP ngày 25/11/2023 của Chính phủ. |
|  | Bộ Kế hoạch và đầu tư | Tại khoản 3 Điều 35 quy định Doanh nghiệp nhà nước được trích 01% doanh thu của doanh nghiệp để lập Quỹ đầu tư mạo hiểm phục vụ đầu tư, nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển giao công nghệ phát triển công nghiệp đường sắt. Đề nghị nghiên cứu một số nội dung sau:  + Rà soát, làm rõ tỷ lệ trích lập trên lợi nhuận sau thuế hay doanh thu của doanh nghiệp nhà nước; cơ sở đề xuất tỷ lệ trích lập nêu trên, đảm bảo phù hợp với Luật Doanh nghiệp, Luật quản lý và đầu tư vốn nhà nước tại doanh nghiệp (sửa đổi); đánh giá tác động của tỷ lệ trích lập trên cơ sở cân đối tỷ lệ các khoản phân phối khác của doanh nghiệp nhà nước, đảm bảo sự chủ động cho doanh nghiệp tái đầu tư từ lợi nhuận hằng năm, nâng cao hiệu suất đầu tư từ phần vốn của nhà nước, đảm bảo nguồn thu cho Ngân sách nhà nước.  + Làm rõ sự cần thiết, khác biệt của Quỹ đầu tư mạo hiểm khi đã có Quỹ phát triển khoa học và công nghệ của doanh nghiệp quy định tại khoản 2 Điều 63 Luật Khoa học và công nghệ 2013. Đánh giá điều kiện bảo đảm thi hành để có cơ sở xem xét có ý kiến. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải tiếp thu và làm rõ như sau:  *1. Tiếp thu và chỉnh sửa khoản này như sau:*  *“**3. Doanh nghiêp tham gia đầu tư, nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển giao công nghệ phát triển công nghiệp đường sắt được trích tỷ lệ tối thiểu theo doanh thu của doanh nghiệp để bổ sung cho Quỹ phát triển khoa học và công nghệ*  *của doanh nghiệp. Việc quản lý, sử dụng Quỹ được thực hiện theo nguyên tắc thị trường, chấp nhận khả năng rủi ro, bảo đảm công khai, minh bạch.*  *6. Chính phủ quy định chi tiết khoản 3 Điều này.”*  Lý do: Việc quy định cứng 1% doanh thu có thể không phù hợp với điều kiện cụ thể của các doanh nghiệp[[15]](#footnote-15).  2. Quỹ này khác với quy định về Quỹ phát triển khoa học và công nghệ của doanh nghiệp quy định tại khoản 2 Điều 63 Luật Khoa học và công nghệ 2013 do: việc đầu tư, nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển giao công nghệ phát triển công nghiệp đường sắt có thể thành công hoặc không thành công với kết quả nghiên cứu. Do vậy, cần có cơ chế đặc biệt riêng để khuyến khích các tổ chức, cá nhân tham gia nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ mới.  Nội dung này tương đồng với quy định về Quỹ đầu tư mạo hiểm được quy định tại Điều 36 Luật Thủ đô 2024 mới được Quốc hội thông qua, Điều 25 Luật Công nghệ cao. |
| 4. Tổ chức, cá nhân thực hiện nhiệm vụ khoa học và công nghệ phục vụ phát triển công nghiệp đường sắt được áp dụng các chính sách sau đây:  a) Quyết định hình thức lựa chọn nhà thầu cung ứng dịch vụ, hàng hóa;  b) Nhận hỗ trợ từ ngân sách nhà nước để mua sắm, vận hành máy móc, thiết bị phục vụ thực hiện nhiệm vụ;  c) Hưởng ưu đãi như doanh nghiệp công nghệ cao theo quy định của pháp luật về công nghệ cao trong thời gian thực hiện nhiệm vụ khoa học và công nghệ phục vụ phát triển công nghiệp đường sắt;  d) Thu nhập từ việc thực hiện nhiệm vụ khoa học và công nghệ phục vụ phát triển công nghiệp đường sắt không chịu thuế thu nhập cá nhân. | Bộ Tư pháp | Khoản 4 Điều 35 quy định các chính sách đối với tổ chức, cá nhân thực hiện nhiệm vụ khoa học và công nghệ phục vụ phát triển công nghiệp đường sắt gồm: Quyết định hình thức lựa chọn nhà thầu cung ứng dịch vụ, hàng hóa; Nhận hỗ trợ từ ngân sách nhà nước để mua sắm, vận hành máy móc, thiết bị phục vụ thực hiện nhiệm vụ; Thu nhập từ việc thực hiện nhiệm vụ khoa học và công nghệ phục vụ phát triển công nghiệp đường sắt không chịu thuế thu nhập cá nhân. Đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo nghiên cứu đề xuất phương án xử lý tại Dự thảo để đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ vì:  - Về quyết định hình thức lựa chọn nhà thầu cung ứng dịch vụ, hàng hóa: hiện nay, hoạt động đấu thầu sử dụng ngân sách nhà nước thực hiện theo quy định của Luật Đấu thầu, trong đó, khoản 1 Điều 20 quy định các hình thức lựa chọn nhà thầu, Điều 23 quy định hình thức đấu thầu chỉ định thầu đối với gói thầu có tính chất nghiên cứu, thử nghiệm, mua bản quyền sở hữu trí tuệ, mua bản quyền chương trình phát sóng; gói thầu vận chuyển hàng dự trữ quốc gia để cứu trợ, viện trợ trong trường hợp phải giao hàng ngay (điểm e khoản 1 Điều 23). Do đó, việc thực hiện các hình thức lựa chọn thầu đối với cung ứng dịch vụ, hàng hóa sử dụng ngân sách nhà nước (để phục vụ nhiệm vụ khoa học và công nghệ) cần thực hiện theo quy định của Luật Đấu thầu, trường hợp cần có quy định khác thì nghiên cứu quy định cụ thể và có phương án để đảm bảo thống nhất với Luật Đấu thầu.  - Về nhận hỗ trợ từ ngân sách nhà nước để mua sắm, vận hành máy móc, thiết bị phục vụ thực hiện nhiệm vụ: đề nghị quy định rõ các trường hợp nhận hỗ trợ từ ngân sách nhà nước để mua sắm, vận hành máy móc, thiết bị phục vụ thực hiện nhiệm vụ, vì Luật Khoa học và Công nghệ cũng quy định chính sách ưu đãi đối với hoạt động khoa học và công nghệ như: Điều 6 quy định ưu đãi thuế đối với việc mua máy móc, thiết bị, phụ tùng, vật tư thuộc loại trong nước chưa sản xuất được cần nhập khẩu để sử dụng trực tiếp cho hoạt động nghiên cứu khoa học, phát triển công nghệ; Điều 65 có chính sách tín dụng đối với hoạt động khoa học và công nghệ, trong đó tài trợ không hoàn lại hoặc cho vay ưu đãi đối với hoạt động nghiên cứu khoa học và phát triển công nghệ (điểm a khoản 4 Điều 65)…  - Điều 4 Luật Thuế thu nhập cá nhân (được sửa đổi, bổ sung các năm 2012, 2014) không quy định trường hợp miễn thuế đối với thu nhập từ việc thực hiện nhiệm vụ khoa học và công nghệ phục vụ phát triển công nghiệp đường sắt. Bên cạnh đó, tại Dự thảo cũng không sửa đổi, bổ sung các điều khoản liên quan đến Luật Thuế thu nhập cá nhân, do đó, đề nghị nghiên cứu chỉnh lý cho phù hợp. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và chỉnh sửa như sau:  1. Đối với quy định tại điểm a, d khoản 4:  (1) Sửa đổi, bổ sung điểm a như sau: *"a) Tổ chức, cá nhân chủ trì hoạt động khoa học công nghệ được quyết định việc đấu thầu hạn chế, chỉ định thầu, đặt hàng để lựa chọn nhà thầu cung ứng dịch vụ, hàng hóa;”.*  (2) Bổ sung khoản 15 vào Điều 4 Luật Thuế thu nhập cá nhân số 04/2007/QH12 như sau: "15. Thu nhập từ việc thực hiện nhiệm vụ khoa học và công nghệ phục vụ phát triển công nghiệp đường sắt”.  2. Đối với điểm b khoản 4: Tiếp thu, sửa đổi như sau: “b) Nhận hỗ trợ từ ngân sách nhà nước để mua sắm, vận hành máy móc, thiết bị phục vụ thực hiện nhiệm vụ theo quy định của pháp luật về khoa học và công nghệ;” |
|  | Bộ Kế hoạch và Đầu tư | Tại khoản 4 Điều 35, đề nghị rà soát lại quy định “Tổ chức, cá nhân thực hiện nhiệm vụ khoa học và công nghệ phục vụ phát triển công nghiệp đường sắt được áp dụng các chính sách sau đây: Quyết định hình thức lựa chọn nhà thầu cung ứng dịch vụ, hàng hóa; ...” bảo đảm thống nhất với pháp luật về đấu thầu và pháp luật có liên quan. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải đã tiếp thu theo ý kiến của Bộ Tư pháp. |
| 5. Tổ chức, cá nhân tham gia đào tạo phát triển nguồn nhân lực công nghiệp đường sắt được hưởng các chính sách theo quy định của pháp luật về công nghệ cao. |  |  |  |
| **Mục 2. PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG ĐƯỜNG SẮT** |  |  |  |
| **Điều 37. Niên hạn sử dụng của phương tiện giao thông đường sắt** | UBND tỉnh Bình Dương | Tại Điều 37 quy định Niên hạn sử dụng của phương tiện giao thông đường sắt: đề nghị xem xét tính đảm bảo an toàn của phương tiện vận tải đường sắt đối với việc cho phép cải tạo để kéo dài niên hạn sử dụng đối với phương tiện đã hết niên hạn sử dụng. Vì sau thời gian dài khai thác hết niên hạn sử dụng theo quy chuẩn, tiêu chuẩn các kết cấu của phương tiện đường sắt đã giảm dưới mức an toàn về khả năng làm việc của phương tiện. Đồng thời, việc tái sử dụng phương tiện đường sắt hết niên hạn không tạo tính động lực thúc đẩy cho phát triển công nghiệp đường sắt, cụ thể là công nghiệp chế tạo phương tiện đường sắt. Do đó, kiến nghị Bộ Giao thông vận tải xem xét sự cần thiết của quy định này trong Luật Đường sắt. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải làm rõ như sau:  - Việc tái sử dụng phương tiện giao thông đường sắt hết niên hạn là biện pháp tránh lãnh phí đối với doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt.  - Phương tiện giao thông vận tải đường sắt được tái sử dụng phải theo quy định tại khoản 3 Điều này để đảm bảo an toàn vận hành.  - Trên thực tế, công nghiệp đường sắt trong nước chưa có khả năng sản xuất, chế tạo đầu máy. Do đó, việc thực hiện khoản 3 Điều này sẽ góp phần thúc đẩy công nghiệp đường sắt trong việc sản xuất, chế tạo phụ tùng, linh kiện để thay thế, hoán cải đầu máy.  - Mặt khác, qua rà soát, Bộ GTVT đề xuất gộp Điều này thành khoản 3 Điều 36 và có chỉnh lý nhằm thực hiện chỉ đạo của Tổng Bí thư tại Phiên khai mạc Kỳ họp thứ 8, Quốc hội khoá XV (ngày 21/10/2024) và các văn bản chỉ đạo của Chủ tịch Quốc hôi, Thủ tướng Chính phủ, cụ thể:  *"3. Niên hạn sử dụng phương tiện giao thông đường sắt:*  *a) Phương tiện giao thông đường sắt khi tham gia giao thông phải còn niên hạn sử dụng;*  *b) Không áp dụng quy định về niên hạn sử dụng đối với các phương tiện giao thông đường sắt sử dụng vào mục đích đặc biệt;*  *c) Chính phủ quy định chi tiết khoản này."* |
| 1. Phương tiện giao thông đường sắt khi tham gia giao thông, ngoài việc đáp ứng quy định tại khoản 1 Điều 36 phải còn niên hạn sử dụng. | Tổng công ty ĐSVN | Đề nghị sửa đổi, bổ sung: 1. Phương tiện giao thông đường sắt khi tham gia giao thông, ngoài việc đáp ứng quy định tại khoản 1 Điều 36. **Chủ phương tiện giao thông đường sắt chịu trách nhiệm đảm bảo chất lượng, an toàn trong quá trình khai thác sử dụng theo quy định của Bộ Giao thông vận tải.**  Lý do: Trên cơ sở nghiên cứu kinh nghiệm quốc tế, thực trạng bảo dưỡng, sửa chữa, khai thác các phương tiện giao thông đường sắt tại Việt Nam, Tổng công ty ĐSVN đã có báo cáo giải trình cụ thể tại Văn bản số 186/ĐS-ĐMTX ngày 18/01/2024 gửi Cục ĐSVN (*Văn bản gửi kèm theo*) | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải làm rõ như sau: trong quá trình lập Hồ sơ đề nghị xây dựng dự án Luật Đường sắt (sửa đổi), theo kiến nghị của Tổng công ty ĐSVN, Bộ GTVT đã đề xuất không quy định về niên hạn sử dụng của phương tiện giao thông đường sắt. Tuy nhiên, trong quá trình lấy ý kiến thành viên Chính phủ, Thường trực Chính phủ có ý kiến cần phải quy định về niên hạn sử dụng của phương tiện giao thông đường sắt. Trên cơ sở ý kiến góp ý, Bộ GTVT đã tiếp thu không đưa chính sách bỏ quy định niên hạn tại Hồ sơ đề nghị xây dựng Luật Đường sắt (sửa đổi). Vì vậy, dự thảo Luật Đường sắt đã thiết kế Điều này. Đồng thời, nội dung này cũng tương đồng với Luật Trật tự an toàn giao thông đường bộ mới được Quốc hội thông qua. |
| 2. Niên hạn sử dụng được tính bắt đầu từ năm sản xuất đến hết ngày 31 tháng 12 của năm hết niên hạn sử dụng. | Bộ Y tế | Đối với khoản 2 Điều 37 về niên hạn sử dụng của phương tiện giao thông đường sắt: cân nhắc quy định cụ thể số tháng được tính bắt đầu từ ngày tháng có hiệu lực trên giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt do cơ quan có thẩm quyền cấp | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Hiện nay, quy định về niên hạn sử dụng phương tiện giao thông đường sắt đã được Luật Đường sắt 2017 giao Chính quy định chi tiết (Nghị định số 65/2018/NĐ-CP), theo đó, thời điểm tính niên hạn sử dụng phương tiện giao thông đường sắt được tính từ thời điểm phương tiện đóng mới được cấp giấy chứng nhận chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của tổ chức đăng kiểm hoặc được cấp chứng chỉ chất lượng của nhà sản xuất.  Đồng thời, nội dung này cũng tương đồng với khoản 1 Điều 40 của Luật Trật tự an toàn giao thông đường bộ mới được Quốc hội thông qua. |
| 3. Phương tiện hết niên hạn sử dụng được phép cải tạo để kéo dài niên hạn sử dụng. | Bộ Tư pháp | Khoản 3 Điều 37 quy định phương tiện hết niên hạn sử dụng được phép cải tạo để kéo dài niên hạn sử dụng, đây là một nội dung mới so với Luật Đường sắt năm 2016 do xuất phát từ thực tiễn thực thi Luật này trong thời gian qua. Mặc dù các phương tiện này đã được đánh giá và phải đảm bảo tiêu chuẩn, chất lượng mới được tham gia giao thông, tuy nhiên, để đảm bảo an toàn cho phương tiện cũng như người tham gia giao thông, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo bổ sung điều kiện, các biện pháp bảo đảm chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường để được kéo dài niên hạn sử dụng, trách nhiệm của các cơ quan trong việc quản lý đối với phương tiện hết niên hạn. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  1. Các điều kiện, các biện pháp bảo đảm chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường để được kéo dài niên hạn sử dụng, trách nhiệm của các cơ quan trong việc quản lý đối với phương tiện hết niên hạn đã được dự thảo Luật quy định giao Chính phủ quy định tại khoản 5 Điều này và giao Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định tại điểm a khoản 6 Điều 39 (kế thừa quy định tại khoản 3, 4 Điều 32 Luật Đường sắt 2017). Theo đó, để triển khai cụ thể quy định của Luật Đường sắt 2017, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Thông tư số 29/2018/TT-BGTVT ngày 12/5/2018 quy định về việc kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông đường sắt; kiểm soát chất lượng sửa chữa, bảo dưỡng phương tiện bảo đảm quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường giữa hai kỳ kiểm tra; chủ sở hữu phương tiện giao thông đường sắt đã ban hành 14 tiêu chuẩn cơ sở[[16]](#footnote-16) theo quy định của Luật Tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật.  2. Qua rà soát, Bộ GTVT đề xuất gộp Điều này thành khoản 3 Điều 36 và có chỉnh lý nhằm thực hiện chỉ đạo của Tổng Bí thư tại Phiên khai mạc Kỳ họp thứ 8, Quốc hội khoá XV (ngày 21/10/2024) và các văn bản chỉ đạo của Chủ tịch Quốc hôi, Thủ tướng Chính phủ, cụ thể:  *"3. Niên hạn sử dụng phương tiện giao thông đường sắt:*  *a) Phương tiện giao thông đường sắt khi tham gia giao thông phải còn niên hạn sử dụng;*  *b) Không áp dụng quy định về niên hạn sử dụng đối với các phương tiện giao thông đường sắt sử dụng vào mục đích đặc biệt;*  *c) Chính phủ quy định chi tiết khoản này."* |
| 4. Không áp dụng quy định về niên hạn sử dụng phương tiện giao thông đường sắt đối với phương tiện thực hiện cứu hộ cứu nạn; dồn dịch trong ga, cảng, trong đề-pô, trong nội bộ nhà máy; điều chuyển giữa các ga, các đề-pô; các đầu máy hơi nước kéo đoàn tàu du lịch; toa xe mặt võng chuyên vận tải phục vụ an ninh, quốc phòng và các loại phương tiện chuyên dùng di chuyển trên đường sắt. | UBND tỉnh Quảng Ninh | Tại khoản 4, Điều 37. Niên hạn sử dụng của phương tiện giao thông đường sắt: Đề nghị xem xét chỉnh nội dung *“Không áp dụng quy định về niên hạn sử dụng phương tiện giao thông đường sắt đối với phương tiện thực hiện cứu hộ cứu nạn; dồn dịch trong ga, cảng, trong đề-pô, trong nội bộ nhà máy; điều chuyển giữa các ga, các đề-pô; các đầu máy hơi nước kéo đoàn tàu du lịch; toa xe mặt võng chuyên vận tải phục vụ an ninh, quốc phòng và các loại phương tiện chuyên dùng di chuyển trên đường sắt”* thành *“Không áp dụng quy định về niên hạn sử dụng phương tiện giao thông đường sắt đối với phương tiện thực hiện cứu hộ cứu nạn; dồn dịch trong ga, cảng, trong đề-pô, trong nội bộ nhà máy; điều chuyển giữa các ga, các đề-pô; các đầu máy hơi nước kéo đoàn tàu du lịch; toa xe mặt võng chuyên vận tải phục vụ an ninh, quốc phòng và các loại phương tiện chuyên dùng di chuyển trên đường sắt.* ***Các phương tiện tại khoản này, phải được tổ chức đăng kiểm định kỳ, kiểm tra cấp giấy chứng nhận kiểm tra định kỳ an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường****”*. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau: việc quy định các phương tiện tại khoản này phải được tổ chức đăng kiểm định kỳ, kiểm tra cấp giấy chứng nhận kiểm tra định kỳ an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường là không cần thiết. Vì theo quy định của Luật Đường sắt, các phương tiện không áp dụng quy định về niên hạn vẫn phải thực hiện đăng kiểm và được tổ chức đăng kiểm kiểm tra và cấp giấy chứng nhận kiểm tra định kỳ an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường tại điểm a khoản 1 Điều 36 và Điều 39 dự thảo Luật. |
| **Điều 38. Đăng ký phương tiện giao thông đường sắt** |  |  |  |
| 1. Việc cấp chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt lần đầu phải có nguồn gốc hợp pháp. | Bộ Công an | Tại khoản 1 Điều 38 dự thảo Luật: Đề nghị chỉnh lý nội dung “Việc cấp chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt lần đầu phải có nguồn gốc hợp pháp” thành “Phương tiện giao thông đường sắt được cấp Giấy chứng nhận đăng ký lần đầu phải có nguồn gốc hợp pháp và có Giấy chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường còn hiệu lực do cơ quan có thẩm quyền cấp”. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải tiếp thu và làm rõ như sau:  1. Tiếp thu một phần và sửa đổi khoản này như sau:  “1. Phương tiện giao thông đường sắt được cấp Giấy chứng nhận đăng ký lần đầu phải có nguồn gốc hợp pháp”.  2. Một số phương tiện giao thông đường sắt của doanh nghiệp kinh doanh đường sắt chưa được tổ chức đăng kiểm cấp Giấy chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường do hết niên hạn sử dụng. Do đó, cơ quan có thẩm quyền không cấp được chứng nhận đăng ký phương tiện do chưa đáp ứng được yêu cầu tại điểm b khoản 1 Điều 31 Luật Đường sắt 2017. Việc này dẫn đến cơ quan nhà nước có thẩm quyền khó quản lý được các phương tiện này; đồng thời các doanh nghiệp gặp nhiều khó khăn trong việc khai thác, vận dụng.  Việc đăng ký phương tiện chỉ cần có nguồn gốc hợp pháp sẽ được cấp Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt. Phương tiện chỉ tham gia giao thông đường sắt khi được tổ chức đăng kiểm cấp Giấy chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường được quy định tại Điều 39 của dự thảo Luật.  Quy định này tương tư như quy định tại Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ 2024. |
| 5. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định việc cấp lần đầu, cấp lại thông báo hết hiệu lực Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện đường sắt đối với đường sắt địa phương do mình đầu tư. | UBND tỉnh Hà Tĩnh | Tại khoản 5 Điều 38 quy định “Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định việc cấp lần đầu, cấp lại thông báo hết hiệu lực Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện đường sắt đối với đường sắt địa phương do mình đầu tư”. Tuy nhiên, việc giao cho các địa phương quy định như trên sẽ không đảm bảo sự đồng bộ và thống nhất trong phạm vi toàn quốc. Do đó, đề nghị cơ quan soạn thảo giữ nguyên quy định như Luật Đường sắt 2017 là giao thẩm quyền cho Bộ Trưởng Bộ Giao thông vận tải. Tương tự, sửa nội dung này tại Điều 42, Điều 47. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và chỉnh lý khoản 4, khoản 5 Điều này như sau:  "4. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định việc cấp, cấp lại, thông báo hết hiệu lực Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt.  5. Thẩm quyền cấp Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt:  a) Bộ Giao thông vận tải tổ chức cấp, cấp lại, thông báo hết hiệu lực Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt trên đường sắt quốc gia;  b) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức cấp, cấp lại, thông báo hết hiệu lực Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt trên đường sắt chuyên dùng, đường sắt địa phương trừ đường sắt vùng.  c) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh được giao là cơ quan chủ quản đầu tư tổ chức cấp, cấp lại, thông báo hết hiệu lực Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt vùng.”. |
|  | UBND tỉnh Điện Biên | Đề nghị sửa như sau để quy định được rõ ràng, chính xác, tránh gây nhầm lẫn  “5. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định việc cấp lần đầu, cấp lại, thông báo hết hiệu lực Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện đường sắt đối với đường sắt địa phương do mình đầu tư.” | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và đã chỉnh lý khoản 4, khoản 5 dự thảo như ý kiến của UBND tỉnh Hà Tĩnh. |
|  | UBND tỉnh Bình Dương | Tại Điều 38 quy định Đăng ký phương tiện giao thông đường sắt: theo đó quy định “Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định việc cấp lần đầu, cấp lại thông báo hết hiệu lực Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện đường sắt đối với đường sắt địa phương do mình đầu tư.”. Tuy nhiên, hiện nay UBND cấp tỉnh chưa có bộ máy chuyên môn về đường sắt, việc xây dựng bộ máy chuyên môn cần thời gian dài. Do đó việc quản lý đăng ký phương tiện đường sắt đề nghị Bộ Giao thông vận tải là cơ quan quản lý trực tiếp về đăng ký phương tiện giao thông đường sắt. Trường hợp khi UBND cấp tỉnh đáp ứng đủ điều kiện thì Bộ Giao thông vận tải có thể phân quyền quản lý về sau cho phù hợp. | Về nội dung, Bộ Giao thông vận tải làm rõ như sau:  Theo Nghị quyết 04/NQ-CP ngày 10/01/2022 của Chính phủ về đẩy mạnh phân cấp, phân quyền trong quản lý nhà nước, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Thông tư số 14/2023/TT-BGTVT ngày 30/6/2023 của Bộ GTVT, theo đó đã phân cấp cho 04 địa phương gồm: Quảng Ninh, Thái Nguyên, Hà Nôi, Tp. HCM thực hiện việc cấp Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt trên đường sắt chuyên dùng và đường sắt đô thị.  Tiếp tục kế thừa quy định trên và đẩy mạnh chủ trương phân cấp, phân quyền, dự thảo Luật đề xuất phân quyền cho UBND cấp tỉnh thực hiện việc cấp, cấp lại, thông báo hết hiệu lực Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt. Đồng thời, dự thảo Luật cũng thiết kế bổ sung khoản 7 Điều 80 theo hướng trường hợp UBND cấp tỉnh chưa thực hiện được các nhiệm vụ theo quy định tại khoản này thì Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm tiếp tục tổ chức thực hiện. |
|  | UBND tp Hà Nội | Đề nghị sửa thành:  5. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định việc cấp lần đầu, cấp lại, thông báo hết hiệu lực Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện đường sắt đối với đường sắt đô thị do mình đầu tư. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải làm rõ như sau: tại điểm b khoản 1 Điều 10 của Dự thảo đã quy định đường sắt địa phương bao gồm đường sắt đô thị, đường sắt vùng và đường sắt phục vụ nhu cầu vận tải hành khách và hàng hóa trong địa giới hành chính của một tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương. Cùng với đó, trong dự thảo Luật đã quy định thẩm quyền về đầu tư xây dựng, vận hành khai thác tương ứng với các loại hình đường sắt (Đường sắt địa phương sẽ do địa phương đầu tư xây dựng, vận hành khai thác). |
| **Điều****39.****Đăng kiểm phương tiện giao thông đường sắt**  1. Phương tiện giao thông đường sắt phải được tổ chức đăng kiểm kiểm tra và cấp Giấy chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường trong các trường hợp sau đây: |  |  |  |
| b) Phương tiện giao thông đường sắt có linh kiện, phụ tùng sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu thuộc Danh mục linh kiện, phụ tùng phải kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường. | Tổng công ty ĐSVN | Đề nghị sửa đổi, bổ sung: b) Phương tiện giao thông đường sắt có linh kiện, phụ tùng sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu thuộc Danh mục linh kiện, phụ tùng phải kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường **khác với thiết kế ban đầu (thay đổi nguyên thủy) của nhà chế tạo**.  Lý do: Trường hợp phương tiện giao thông đường sắt phải sửa chữa đột xuất (trong đó phải thay thế một số linh kiện, phụ tùng thuộc danh mục linh kiện, phụ tùng phải kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường), Phương tiện này sẽ phải thực hiện thủ tục đăng kiểm lại, gây chậm trễ trong hoạt động vận tải đường sắt và lãng phí cho doanh nghiệp. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau: trường hợp này cơ quan có thẩm quyền chỉ thực hiện việc đăng kiẻm với số linh kiện, phụ tùng thuộc danh mục linh kiện, phụ tùng phải kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường do Bộ trưởng Bộ GTVT ban hành mà không phải là thực hiện đăng kiểm cả phương tiện giao thông đường sắt. Mặt khác, nội dung Điều này đã được Bộ GTVT chỉnh lý như tại ý kiến của Bộ KH&ĐT |
| 6. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định: |  |  |  |
| c) Yêu cầu đối với cơ sở vật chất, kỹ thuật của tổ chức đăng kiểm; | Bộ Kế hoạch và Đầu tư | Về quy định các điều kiện nêu tại điểm c khoản 5 Điều 16, điểm c, d khoản 6 Điều 39  Khoản 3 Điều 7 Luật đầu tư quy định: "Điều kiện đầu tư kinh doanh đối với ngành, nghề quy định tại khoản 2 Điều này được quy định tại luật, nghị quyết của Quốc hội, pháp lệnh, nghị quyết của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, nghị định của Chính phủ và điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên. Bộ, cơ quan ngang Bộ, Hội đồng nhân dân, Ủy ban nhân dân các cấp, cơ quan, tổ chức, cá nhân khác không được ban hành quy định về điều kiện đầu tư kinh doanh".  Theo đó, đề nghị rà soát, đánh giá các nội dung quy định về yêu cầu, điều kiện và cân nhắc việc giao Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định về yêu cầu, điều kiện bảo đảm tuân thủ quy định tại Điều 7 Luật Đầu tư. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải tiếp thu và đã bỏ nội dung này tại dự thảo. Đồng thời cũng chỉnh lý Điều này để bảo đảm tính linh hoạt trong quá trình triển khai thực hiện. Cụ thể như sau:  "**Điều 36. Đăng kiểm phương tiện giao thông đường sắt**  1. Chủ phương tiện giao thông đường sắt chịu trách nhiệm đảm bảo an toàn giao thông đường sắt theo quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện trong quá trình khai thác, sử dụng.  2. Việc cấp Giấy chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với phương tiện do Tổ chức đăng kiểm thực hiện.  3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định:  a) Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với phương tiện giao thông đường sắt;  b) Các loại phương tiện giao thông đường sắt phải được tổ chức đăng kiểm cấp Giấy chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường khi tham gia giao thông;  c) Trình tự, thủ tục cấp, cấp lại, thu hồi Giấy chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với phương tiện;  d) Tiêu chuẩn đăng kiểm viên đường sắt." |
| **Điều 40. Thông tin, chỉ dẫn, trang thiết bị phục vụ khách hàng, thiết bị an toàn trên phương tiện giao thông đường sắt** |  |  |  |
| 1. Phương tiện giao thông đường sắt phải bảo đảm các yêu cầu sau đây:  a) Có thông tin, chỉ dẫn cần thiết phục vụ khách hàng và phục vụ công tác quản lý; ký hiệu, thông tin, chỉ dẫn phải rõ ràng, dễ hiểu bằng tiếng Việt và tiếng Anh; bố trí ở nơi dễ thấy, dễ đọc;  b) Có trang thiết bị, tiện nghi cần thiết để phục vụ khách hàng, thiết bị an toàn, dụng cụ thoát hiểm; thiết bị, dụng cụ và vật liệu chữa cháy; thuốc sơ cấp cứu và thiết bị cho người khuyết tật tiếp cận sử dụng. | Bộ Thông tin và Truyền thông | Thời gian tới, khi triển khai các tuyến đường sắt cao tốc, khi di chuyển với tốc độ cao, do đặc điểm về kỹ thuật thông tin di động, việc thông tin liên lạc của hành khách trên các phương tiện giao thông đường sắt có thể bị ảnh hưởng, để đảm bảo thông tin liên lạc của người dùng cần tạo điều kiện để các doanh nghiệp viễn thông lắp đặt thiết bị viễn thông (như thiết bị wifi, thiết bị trạm lặp thông tin di động…) trên các phương tiện giao thông đường sắt. Do đó, tại Khoản 1 Điều 40, đề nghị xem xét bổ sung thêm điểm c) như sau: *“c) Có khả năng lắp đặt các thiết bị viễn thông để cung cấp dịch vụ viễn thông cho hành khách”* | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải làm rõ như sau: nội dung đề nghị bổ sung đã được quy định tại điểm b khoản này, cụ thể "Có trang thiết bị, tiện nghi cần thiết để phục vụ khách hàng”. |
|  | UBND tỉnh Hà Tĩnh | Bổ sung tại khoản 1 Điều 40 (hoặc giao Bộ GTVT quy định tại khoản 2 Điều 40) các nội dung bảo đảm duy trì sự làm việc của hệ thống “Thông tin, chỉ dẫn, trang thiết bị phục vụ khách hàng, thiết bị an toàn trên phương tiện giao thông đường sắt” nhằm đáp ứng các tiêu chuẩn dịch vụ văn minh, hiện đại; lan tỏa hình ảnh đẹp về ngành đường sắt đến nhân dân và du khách quốc tế. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải làm rõ như sau: các nội dung tại khoản 1 Điều này là các quy định bắt buộc phương tiện giao thông đường sắt phải có các thông tin, thiết bị cần thiết nhằm phục vụ và bảo đảm an toàn cho khách hàng và các quy định này được duy trì trong suốt vòng đời của phương tiện. Quy định này được kế thừa từ Điều 33 Luật Đường sắt 2017, trong quá trình triển khai thực hiện không có tồn tại, vướng mắc. |
| **Chương** **IV**  **NHÂN VIÊN ĐƯỜNG SẮT TRỰC TIẾP PHỤC VỤ CHẠY TÀU** |  |  |  |
| **Điều 41. Nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu** |  |  |  |
| 2. Chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu bao gồm lái tàu và các chức danh nhân viên khác phù hợp với từng loại hình đường sắt. | Bộ Công an | Tại khoản 2 Điều 41 dự thảo Luật: Đề nghị quy định cụ thể các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu cho từng loại hình đường sắt (đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương, đường sắt đô thị, đường sắt tốc độ cao). Đối với loại hình đường sắt quốc gia, đề nghị quy định đầy đủ các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu như các chức danh tại khoản 1 Điều 35 Luật Đường sắt năm 2017; đồng thời, bổ sung thêm các chức danh như: Phó trưởng tàu khách phụ trách an toàn (Trưởng tàu an ninh), Nhân viên phụ trách toa xe (nhân viên khách vận), Nhân viên áp tải điện theo tàu (nhân viên thợ điện), Nhân viên áp tải kỹ thuật theo tàu (nhân viên kiểm tu), Nhân viên khám chữa toa xe tại ga. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải làm rõ như sau:  Hoạt động điều hành, tổ chức chạy tàu và khai thác vận tải đường sắt hiện nay đã ứng dụng nhiều khoa học công nghệ tiên tiến như: hệ thống điều khiển tập trung (không cần quay ghi thủ công), hệ thống kiểm soát vé tự động, hệ thống giám sát hành trình tuần đường, hệ thống cảnh báo sớm các chướng ngại vật tại các đường ngang đến lái tàu… nên một số chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu có thể không cần thiết như: chức danh nhân viên dồn tàu, lập tàu, gác ghi, gác đường ngang… Việc quy định cứng các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu như Luật Đường sắt 2017 làm cho doanh nghiệp kinh doanh đường sắt khó khăn, không chủ động linh hoạt trong hoạt động điều hành giao thông vận tải đường sắt và không phù hợp với loại hình đường sắt đô thị cũng như các tuyến đường sắt được đầu tư xây dựng mới áp dụng hệ thống thông tin, tín hiệu tự động.  Trên thực tế, do hoạt động giao thông vận tải đường sắt được điều hành thống nhất, tập trung (khoản 3 Điều 4 Luật Đường sắt 2017) nên chỉ có chức danh Lái tàu và Điều độ chạy tàu là chức danh được áp dụng chung cho tất cả các loại hình đường sắt. Tùy theo công nghệ các loại hình đường sắt như đường sắt đô thị, đường sắt cao tốc... sẽ có các chức danh nhân viên khác nhau theo yêu cầu của công nghệ và sẽ giao cho cơ quan quản lý (Bộ, UBND tỉnh) quy định chi tiết theo thẩm quyền.  - Mặt khác, thực hiện chỉ đạo của Tổng Bí thư tại Phiên khai mạc Kỳ họp thứ 8, Quốc hội khoá XV (ngày 21/10/2024) và các văn bản chỉ đạo của Chủ tịch Quốc hôi, Thủ tướng Chính phủ, Bộ GTVT đề xuất gộp khoản 1, khoản 2 Điều này thành: "1. Nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu là người trực tiếp tham gia các hoạt động bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt và được chia thành các chức danh khác nhau phù hợp với từng loại hình đường sắt. |
|  | Tổng công ty ĐSVN | Chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu – “Lái tàu” được quy định tại điểm a khoản 1 Điều 39 dự thảo còn chưa thống nhất với quy định tại Thông tư số 11/2020/TT-BLĐTBXH ngày 12/11/2020 của Bộ Lao động, Thương binh và Xã hội về danh mục nghề, công việc nặng nhọc, độc hại, nguy hiểm và nghề, công việc đặc biệt nặng nhọc, độc hại, nguy hiểm: “Lái đầu máy xe lửa”. Đề nghị Bộ Giao thông vận tải làm rõ nội dung này có gây ảnh hưởng đến việc áp dụng các quy định về chế độ, quyền lợi của người lao động khi làm công việc nặng nhọc, độc hại, nguy hiểm hay không. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau: Trong Luật đường sắt 2017 và các văn bản hướng dẫn thi hành Luật đường sắt hiện hành không quy định cho chức danh “Lái đầu máy xe lửa”. Việc Thông tư số 11/2020/TT-BLĐTBXH ngày 12/11/2020 của Bộ Lao động, Thương binh và Xã hội về danh mục nghề, công việc nặng nhọc, độc hại, nguy hiểm và nghề, công việc đặc biệt nặng nhọc, độc hại, nguy hiểm: “Lái đầu máy xe lửa” là chưa đúng với quy định của Luật đường sắt. Do vậy cần phải xem xét điều chỉnh TT 11/2020/TT-BLĐTBXH ngày 12/11/2020 của Bộ Lao động, Thương binh và Xã hội cho phù hợp. Vì vậy, Bộ Giao thông vận tải sẽ rà soát, kiến nghị Bộ Lao động - Thương binh và Xã hội sửa đổi để phù hợp với văn bản có hiệu lực pháp lý cao hơn. |
| 3. Nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu khi làm nhiệm vụ có trách nhiệm sau đây: |  |  |  |
| b) Tuyệt đối chấp hành mệnh lệnh chỉ huy chạy tàu; | Bộ Công an | Tại điểm b khoản 3 Điều 41 dự thảo Luật: Đề nghị chỉnh lý nội dung “Tuyệt đối chấp hành mệnh lệnh chỉ huy chạy tàu” thành “Tuyệt đối chấp hành các quy định của pháp luật và mệnh lệnh chỉ huy chạy tàu”. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và chỉnh sửa theo hướng giữ nguyên quy định tại điểm b khoản 3 Điều 35 Luật Đường sắt 2017.  “b) Chấp hành các quy định của pháp luật và mệnh lệnh chỉ huy chạy tàu”. |
| **Điều 42. Giấy phép lái tàu** |  |  |  |
| 1. Người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường sắt gồm: người điều khiển đầu máy, người điều khiển toa xe động lực, người điều khiển phương tiện động lực chuyên dùng (sau đây gọi là người lái tàu)  2. Giấy phép lái tàu được cấp cho người lái tàu theo quy định của Luật này.  3. Người lái tàu chỉ được điều khiển loại tàu đã quy định trong Giấy phép lái tàu. | Bộ Kế hoạch và Đầu tư | Dự thảo Luật bỏ quy định về độ tuổi khi cấp giấy phép lái tàu. Tuy nhiên, việc bỏ quy định về độ tuổi tối thiếu được cấp giấy phép lái tàu là không phù hợp. Việc đặt ra giới hạn độ tuổi tối thiểu cho người lái tàu để đảm bảo rằng người mang chức danh lái tàu đủ trưởng thành về mặt thể chất, tâm lý và kỹ năng cần thiết để vận hành tàu một cách an toàn và hiệu quả. Căn cứ vào thực tế đào tạo, tuyển dụng, sử dụng chức danh lái tàu và pháp luật của một số quốc gia trên thế giới, đề nghị bổ sung độ tuổi giới hạn được phép cấp giấy phép lái tàu phù hợp. Trong trường hợp cần thiết, có thể tách riêng các quy định về việc cấp giấy phép lái tàu đối với đường sắt tốc độ cao, đường sắt đô thị, đường sắt quốc gia trong đó có nội dung về giới hạn độ tuổi lái tàu. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và làm rõ như sau:  Trong quá trình thực hiện Luật Đường sắt 2017, quy định về độ tuổi được cấp giấy phép lái tàu còn một số tồn tại, vướng mắc sau:  a) Độ tuổi tối đa được cấp Giấy phép lái tàu  Khoản 2 Điều 169 Bộ luật Lao động quy định về độ tuổi nghỉ hưu của người lao động như sau: “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”.  Điểm a khoản 3 Luật Đường sắt 2017 quy định độ tuổi để được cấp Giấy phép lái tàu là “Có độ tuổi từ đủ 23 tuổi đến 55 tuổi đối với nam, từ đủ 23 tuổi đến 50 tuổi đối với nữ; có giấy chứng nhận đủ tiêu chuẩn sức khỏe”.  Vì vậy, có sự chênh lệch giữa độ tuổi tối đa được cấp Giấy phép lái tàu và độ tuổi nghỉ hưu của người lao động. Điều này dẫn đến vướng mắc, khó khăn cho doanh nghiệp kinh doanh đường sắt trong việc sử dụng, bố trí việc làm cho các chức danh lái tàu. Nhiều trường hợp, lái tàu đã hết độ tuổi được cấp Giấy phép lái tàu nhưng lại chưa đến tuổi nghỉ hưu trong khi các điều kiện về sức khỏe, nghiệp vụ vẫn đảm bảo tiếp tục thực hiện nhiệm vụ lái tàu. Theo báo cáo của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam nếu tính từ năm 2024 đến năm 2028 (năm bắt đầu tuổi nghỉ hưu của năm là 62 tuổi) có 214 trường hợp lao động lái tàu sẽ hết độ tuổi lái tàu theo quy định mới và doanh nghiệp sẽ bỏ thêm chi phí để đào tạo chuyển nghề cho các lao động này nếu còn có nhu cầu sử dụng lại các lao động này hoặc sẽ thực phải thực hiện chấm dứt hợp động lao động và trả trợ cấp thôi việc nếu không bố trí được các lao động này vào các công việc khác.  b) Độ tuổi tối thiểu để cấp Giấy phép lái tàu  Điểm a khoản 3 Luật Đường sắt 2017, độ tuổi để được cấp Giấy phép lái tàu là “Có độ tuổi từ đủ 23 tuổi đến 55 tuổi đối với nam, từ đủ 23 tuổi đến 50 tuổi đối với nữ; có giấy chứng nhận đủ tiêu chuẩn sức khỏe”. Theo đó, độ tuổi tối thiểu để được cấp Giấy phép lái tàu là 23 tuổi đối với cả nam và nữ. Quy định này chỉ có thể phù hợp với việc tuyển dụng, đào tạo, sử dụng đối với chức danh lái tàu trên tuyến đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng hiện hữu.  Tuy nhiên, đối với loại hình đường sắt đô thị thì quy định này chưa phù hợp với thực tế đào tạo, tuyển dụng và sử dụng chức danh này. Thời gian qua, một số tuyến đường sắt đô thị tại Việt Nam mới lần đầu tiên đưa vào khai thác đều có chương trình đào tạo, cấp chứng chỉ lái tàu cho các học viên. Theo đó, để học lái tàu trên đường sắt đô thị, học viên lái tàu sau khi tốt nghiệp trung học là 19 tuổi, thời gian học lái tàu trung bình từ 1 đến 1,5 năm; thời gian vận hành khai thác thử trung bình 03 - 06 tháng. Nếu áp dụng độ tuổi tối thiểu như quy định của Luật Đường sắt 2017 sẽ gây khó khăn cho các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đô thị trong việc đào tạo, tuyển dụng chức danh lái tàu trên đường sắt đô thị. Vì vậy, để bảo đảm tính khả thi cũng như đáp ứng yêu cầu của các loại hình đường sắt mới cần thiết điều chỉnh quy định về độ tuổi tối thiểu được cấp Giấy phép lái tàu.  Từ những tồn tại, vướng mắc nêu trên, để linh hoạt trong việc quy định độ tuổi cấp GPLT đối với từng loại hình đường sắt, Bộ Giao thông vận tải đề xuất chỉnh lý nội dung này như sau: “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;” |
| 4. Người được cấp Giấy phép lái tàu phải có các điều kiện sau đây:  a) Có giấy chứng nhận đủ tiêu chuẩn sức khỏe; | Bộ Y tế | Đối với điểm a khoản 4 Điều 42 về giấy chứng nhận đủ tiêu chuẩn sức khoẻ để cấp giấy phép lái tàu: đề nghị làm rõ một số nội dung liên quan đến việc cấp giấy chứng nhận sức khoẻ, cụ thể: (1) Việc đánh giá thực hiện theo tiêu chuẩn sức khoẻ nào? (2) Cơ quan thực hiện đánh giá? (3) Cơ quan này có cần điều kiện đặc thù gì không? | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và làm rõ một số nội dung sau:  1. Tiếp thu và sửa đổi điểm a khoản 4 Điều này như sau: *“a) Có giấy chứng nhận đủ tiêu chuẩn sức khỏe theo quy định của Bộ trưởng Bộ Y tế”.*  2. Về cơ quan thực hiện đánh giá: Trên cơ sở điểm a khoản này, Bộ trưởng Bộ Y tế sẽ ban hành Thông tư quy định tiêu chuẩn sức khỏe đối với lái tàu. Nội dung này được kế thừa theo quy định tại điểm b khoản 2 Điều 35 Luật Đường sắt 2017. Theo đó, Bộ trưởng Bộ Y tế đã ban hành Thông tư số 12/2018/TT-BYT ngày 04/5/2018 quy định tiêu chuẩn sức khỏe của nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu.  3. Về điều kiện đặc thù: theo chức năng, nhiệm vụ quản lý nhà nước của Bộ Y tế. |
|  | UBND tỉnh Bắc Kạn | “4. Người được cấp Giấy phép lái tàu phải có các điều kiện sau đây: a) Có giấy chứng nhận đủ tiêu chuẩn sức khỏe;” Mọi người điều khiển phương tiện giao thông nói chung đều cần có xác nhận về điều kiện sức khoẻ ổn định, phù hợp để đảm bảo tham gia giao thông an toàn, tránh gây nguy hiểm cho bản thân cũng như những người tham gia giao thông khác. Tại khoản 1, Điều 56 Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ quy định điều kiện của người điều khiển phương tiện tham gia giao thông đường bộ như sau:  “1. Người lái xe tham gia giao thông đường bộ phải đủ tuổi, sức khỏe theo quy định của pháp luật;” Do vậy điều kiện để được cấp giấy phép lái tàu trong trường hợp này cũng cần phải có xác nhận về sức khoẻ của cơ sở y tế có thẩm quyền, đặc biệt là đối với ngành vận tải đường sắt với đặc thù có nhiều hành khách, cần đảm bảo an toàn tuyệt đối, tránh rủi ro về sức khoẻ có thể xảy ra. Do vậy, để đảm bảo thống nhất trong quy định giữa các Luật, đề xuất bổ sung thêm nội dung “theo quy định của pháp luật” vào đoạn cuối điểm a Khoản 4 Điều 42 thành: “a) Có giấy chứng nhận đủ tiêu chuẩn sức khỏe theo quy định của pháp luật;” | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải đã tiếp thu ý kiến của Bộ Y tế. |
| d) Ngoài các quy định tại các điểm a, b, c, d khoản này, người được cấp Giấy phép lái tàu phải có thời gian làm thực tập lái tàu theo quy định. | Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch | Điều 42 (Giấy phép lái tàu): điểm d khoản 4 Điều 42 quy định “*Ngoài các quy định tại các điểm a, b, c,* ***d khoản này****, người được cấp Giấy phép lái tàu phải có thời gian làm thực tập lái tàu theo quy định*”. Cần xem xét, bỏ việc dẫn chiếu đến “điểm d khoản này”. Bên cạnh đó, cần quy định cụ thể thời gian làm thực tập lái tàu đối với người được cấp Giấy phép lái tàu. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải tiếp thu và bỏ chữ "d" tại điểm này. |
|  | UBND tỉnh Điện Biên | Điểm d khoản 4 Điều 42, đề nghị sửa như sau để bảo đảm tính chính xác:  “d) Ngoài các quy định tại các điểm a, b, c khoản này, người được cấp Giấy phép lái tàu phải có thời gian làm thực tập lái tàu theo quy định.” | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải tiếp thu và bỏ chữ "d" tại điểm này. |
|  | UBND tỉnh Sóc Trăng | Điểm d khoản 4 Điều 42 dự thảo Luật nêu: “Ngoài các quy định tại các điểm a, b, c, d khoản này, người được cấp Giấy phép lái tàu phải có thời gian làm thực tập lái tàu theo quy định.”, đề nghị cơ quan soạn thảo xem xét điều chỉnh thành: “Có thời gian làm thực tập lái tàu theo quy định.” để dự thảo phù hợp hơn. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải tiếp thu và bỏ chữ "d" tại điểm này. |
|  | Công ty TNHH MTV ĐSĐT số 1 | 4. Người được cấp Giấy phép lái tàu phải có các điều kiện sau đây:  d) Ngoài các quy định tại các điểm a, b, c khoản này, người được cấp Giấy phép lái tàu phải có thời gian làm thực tập lái tàu theo quy định. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải tiếp thu và bỏ chữ "d" tại điểm này. |
| 5. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định điều kiện, nội dung, quy trình sát hạch, cấp, cấp lại, thu hồi Giấy phép lái tàu trên đường sắt quốc gia, đường sắt vùng, đường sắt chuyên dùng. | Bộ Kế hoạch và Đầu tư | Về quy định các điều kiện nêu tại khoản 5, 6 Điều 42  Khoản 3 Điều 7 Luật đầu tư quy định: "Điều kiện đầu tư kinh doanh đối với ngành, nghề quy định tại khoản 2 Điều này được quy định tại luật, nghị quyết của Quốc hội, pháp lệnh, nghị quyết của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, nghị định của Chính phủ và điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên. Bộ, cơ quan ngang Bộ, Hội đồng nhân dân, Ủy ban nhân dân các cấp, cơ quan, tổ chức, cá nhân khác không được. ban hành quy định về điều kiện đầu tư kinh doanh".  Theo đó, đề nghị rà soát, đánh giá các nội dung quy định về yêu cầu, điều kiện và cân nhắc việc giao Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định về yêu cầu, điều kiện bảo đảm tuân thủ quy định tại Điều 7 Luật Đầu tư. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải làm rõ như sau:  Tại Điều 56 dự thảo Luật đã quy định trong lĩnh vực đường sắt chỉ có 02 ngành, nghề kinh doanh có điều kiện theo quy định tại khoản 3 Điều 7 Luật Đầu tư là kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt và kinh doanh vận tải đường sắt.  Bộ Giao thông vận tải đã rà soát các quy định về yêu cầu, điều kiện trong dự thảo Luật. Theo đó, dự thảo Luật chỉ quy định các điều kiện để xác định đủ tiêu chuẩn để được cấp GPLT. Đây là các điều kiện liên quan đến thủ tục hành chính của các cơ quan nhà nước đối với người dân và doanh nghiệp trong việc cấp Giấp phép lái tàu. |
| 6. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định điều kiện, nội dung, quy trình sát hạch, cấp, cấp lại, thu hồi Giấy phép lái tàu trên đường sắt địa phương. | UBND tỉnh Bình Dương | Tại Khoản 6 Điều số 42 quy định về giấy phép lái tàu, cụ thể: “6. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định điều kiện, nội dung, quy trình sát hạch, cấp, cấp lại, thu hồi Giấy phép lái tàu trên đường sắt địa phương”, để có cơ sở triển khai thực hiện, kiến nghị Bộ Giao thông vận tải bổ sung nhiệm vụ ban hành quy trình đào tạo và tổ chức đào tạo sát hạch viên đối với địa phương có đủ điều kiện làm cơ sở cho địa phương triển khai thực hiện. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và chỉnh sửa khoản 5, khoản 6 Điều này như sau:  “5. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định:  a) Hội đồng sát hạch; 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;  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;  c) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh được giao là cơ quan chủ quản đầu tư tổ chức cấp, cấp lại, thu hồi Giấy phép lái tàu trên đường sắt vùng.”. |
|  | UBND tp Hà Nội | Đề nghị sửa thành:  6. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định điều kiện, nội dung, quy trình sát hạch, cấp, cấp lại, thu hồi Giấy phép lái tàu trên đường sắt đô thị | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải làm rõ như sau: tại điểm b khoản 1 Điều 10 của Dự thảo đã quy định đường sắt địa phương bao gồm đường sắt đô thị, đường sắt vùng và đường sắt phục vụ nhu cầu vận tải hành khách và hàng hóa trong địa giới hành chính của một tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương. Cùng với đó, trong dự thảo Luật đã quy định thẩm quyền về đầu tư xây dựng, vận hành khai thác tương ứng với các loại hình đường sắt (Đường sắt địa phương sẽ do địa phương đầu tư xây dựng, vận hành khai thác). |
| **Chương V**  **TÍN HIỆU, QUY TẮC GIAO THÔNG VÀ BẢO ĐẢM TRẬT TỰ,**  **AN TOÀN GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐƯỜNG SẮT**  **Mục 1. TÍN HIỆU, QUY TẮC GIAO THÔNG ĐƯỜNG SẮT** |  |  |  |
| **Điều 43. Tín hiệu giao thông đường sắt**  1. Hệ thống tín hiệu giao thông đường sắt bao gồm hiệu lệnh của người tham gia điều khiển chạy tàu, hệ thống điều khiển chạy tàu, tín hiệu trên tàu, tín hiệu dưới mặt đất, biển báo hiệu, pháo hiệu phòng vệ, đuốc. Biểu thị của tín hiệu là mệnh lệnh và điều kiện chạy tàu, dồn tàu, dừng tàu.  2. Hệ thống tín hiệu giao thông đường sắt phải đầy đủ, chính xác, rõ ràng, bảo đảm an toàn và nâng cao hiệu suất chạy tàu.  3. Nhân viên đường sắt và người tham gia giao thông phải chấp hành tín hiệu giao thông đường sắt.  4. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về tín hiệu giao thông đường sắt. | Tổng công ty ĐSVN | Đề nghị sửa đổi, bổ sung: **Điều 43. Hệ thống tín hiệu giao thông đường sắt**  Lý do: Để đồng bộ với các khoản 1, khoản 2 Điều này có sử dụng cụm từ “hệ thống”. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và sửa đổi, bổ sung Điều này như sau:  **"Điều 43. Hệ thống tín hiệu giao thông đường sắt**  1. Hệ thống tín hiệu giao thông đường sắt bao gồm hiệu lệnh của người tham gia điều khiển chạy tàu, hệ thống điều khiển chạy tàu, tín hiệu trên tàu, tín hiệu dưới mặt đất, biển báo hiệu, pháo hiệu phòng vệ, đuốc. Biểu thị của tín hiệu là mệnh lệnh và điều kiện chạy tàu, dồn tàu, dừng tàu.  2. Hệ thống tín hiệu giao thông đường sắt phải đầy đủ, chính xác, rõ ràng, bảo đảm an toàn và nâng cao năng lực chạy tàu.  3. Nhân viên đường sắt và người tham gia giao thông phải chấp hành tín hiệu giao thông đường sắt.  4. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết Điều này." |
| **Mục 2. BẢO ĐẢM TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐƯỜNG SẮT** |  |  |  |
| **Điều 46.** **Hoạt động** **bảo đảm trật tự, an toàn giao thông vận tải đường sắt**  1. Hoạt động bảo đảm trật tự, an toàn giao thông vận tải đường sắt bao gồm: |  |  |  |
| c) Phòng ngừa, ngăn chặn, đấu tranh chống hành vi phá hoại công trình đường sắt và các hành vi vi phạm hành lang an toàn giao thông đường sắt, phạm vi bảo vệ công trình đường sắt; | Bộ Công an | Tại điểm c khoản 1 Điều 46 dự thảo Luật: Đề nghị chỉnh lý nội dung “Phòng ngừa, ngăn chặn, đấu tranh chống hành vi phá hoại công trình đường sắt và các hành vi vi phạm hành lang an toàn giao thông đường sắt, phạm vi bảo vệ công trình đường sắt” thành “Phòng ngừa, ngăn chặn, đấu tranh với các hành vi phá hoại công trình đường sắt; lấn chiếm hành lang an toàn giao thông đường sắt, phạm vi bảo vệ công trình đường sắt; tự mở lối đi qua đường sắt và các hành vi vi phạm pháp luật khác”. | Về việc này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  1. Hành vi lấn chiếm là một trong các hành vi vi phạm hành lang an toàn giao thông đường sắt, phạm vi bảo vệ công trình đường sắt và đã được quy định tại khoản 2 Điều 9 dự thảo Luật.  2. Khoản 1 Điều này là các hoạt động của các cơ quan quản lý nhà nước trong công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường sắt. Hành vi tự mở lối đi qua đường sắt là hành vi vi phạm của tổ chức, cá nhân đã được quy định tại khoản 3 Điều 9 dự thảo Luật. |
| **Điều 47. Điều hành giao thông vận tải đường sắt**  1. Điều hành giao thông vận tải đường sắt phải tuân thủ các nguyên tắc sau đây:  a) Thống nhất, tập trung;  b) Bảo đảm giao thông vận tải đường sắt an toàn, thông suốt;  c) Bình đẳng giữa các doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt.  2. Điều hành giao thông vận tải đường sắt bao gồm các nội dung sau đây:  a) Xây dựng, điều chỉnh và công bố biểu đồ chạy tàu;  b) Tổ chức chạy tàu theo biểu đồ chạy tàu, tín hiệu, quy tắc giao thông đường sắt và mệnh lệnh chạy tàu;  c) Chỉ huy xử lý các sự cố khẩn cấp hoặc bất thường xảy ra trên đường sắt;  d) Thu nhận và tổng hợp thông tin liên quan đến công tác điều hành giao thông vận tải đường sắt;  đ) Phối hợp điều hành giao thông vận tải đường sắt với các tổ chức đường sắt quốc tế;  e) Lưu trữ dữ liệu liên quan đến công tác điều hành theo quy định của pháp luật.  3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về điều hành giao thông vận tải đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng.  4. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định về điều hành giao thông vận tải đường sắt địa phương do mình đầu tư. | Tổng công ty ĐSVN | Đề nghị Bộ Giao thông vận tải rà soát, thống nhất quy định về thẩm quyền xây dựng, ban hành, công bố biểu đồ chạy tàu trong dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi) tránh chồng chéo như tại điểm a khoản 2 Điều 47 Dự thảo Luật (do đơn vị điều hành giao thông vận tải xây dựng, công bố), khoản 3 Điều 49 (do cơ quan, tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt công bố) và điểm c khoản 2 Điều 58 (doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt xây dựng, điều chỉnh, công bố). | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và làm rõ như sau:  1. Tiếp thu và chỉnh lý theo hướng gộp Điều 47 và Điều 49 dự thảo Luật thành 01 Điều như sau:  “**Điều 44. Biểu đồ chạy tàu và điều hành giao thông vận tải đường sắt**  1. Biểu đồ chạy tàu là cơ sở của việc tổ chức chạy tàu, được xây dựng hằng năm, điều chỉnh khi cần thiết cho từng tuyến, toàn mạng lưới đường sắt. Việc xây dựng biểu đồ chạy tàu theo nguyên tắc bảo đảm an toàn giao thông đường sắt, không phân biệt đối xử giữa các doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt, được công bố công khai.  2. Điều hành giao thông vận tải đường sắt là quá trình quản lý, điều phối, giám sát các hoạt động liên quan đến vận chuyển hành khách và hàng hóa nhằm bảo đảm vận tải đường sắt an toàn, hiệu quả, thông suốt và bình đẳng giữa các doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt.  3. Cơ quan, tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt, chủ sở hữu đường sắt chuyên dùng tổ chức xây dựng, công bố, điều chỉnh biểu đồ chạy tàu.  4. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết Điều này.”.  Lý do:  - Về nguyên tắc, biểu đồ chạy tàu được xây dựng trước và là cơ sở để tổ chức điều hành giao thông vận tải đường sắt. Do đó, việc gộp nội dung Điều 47 và Điều 49 dự thảo Luật thành 01 Điều là phù hợp.  - Việc quy định chung về trình tự xây dựng, công bố, điều chỉnh biểu đồ chạy tàu giao Bộ trưởng Bộ GTVT quy định để đảm bảo tính đồng bộ, thống nhất trong quản lý nhà nước. Việc tổ chức thực hiện xây dựng, công bố, điều chỉnh biểu đồ chạy tàu sẽ do các cơ quan, tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt thực hiện.  2. Bỏ điểm c khoản 2 Điều 58 do đã quy định rõ trách nhiệm của cơ quan, tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt phải xây dựng, công bố biểu đồ chạy tàu tại khoản 3 Điều 49 dự thảo Luật. |
| **Điều 48. Tải trọng, công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ**  1. Tải trọng đoàn tàu khai thác không được vượt tải trọng cho phép quy định trong công lệnh tải trọng cho từng khu đoạn, tuyến đường sắt. | Bộ Công an | Tại Khoản 1 Điều 48 dự thảo Luật: Đề nghị chỉnh lý nội dung “Tải trọng đoàn tàu khai thác không được vượt tải trọng cho phép quy định trong công lệnh tải trọng cho từng khu đoạn, tuyến đường sắt” thành “Tải trọng, tốc độ đoàn tàu khai thác không được vượt quá tải trọng, tốc độ cho phép quy định trong công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ cho từng khu gian, khu đoạn, tuyến đường sắt”. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải tiếp thu sửa đổi, bổ sung khoản này như sau:  “1. Tải trọng, tốc độ đoàn tàu khai thác không được vượt quá tải trọng, tốc độ cho phép quy định trong công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ cho từng khu gian, khu đoạn, tuyến đường sắt”. |
|  | Tổng công ty ĐSVN | Đề nghị sửa đổi, bổ sung: 1. Tải trọng đoàn tàu khai thác không được vượt quá tải trọng cho phép quy định trong công lệnh tải trọng cho **từng cầu, đoạn, khu gian, khu đoạn, tuyến đường sắt.**  Lý do: Để phù hợp với giải thích từ ngữ về “công lệnh tải trọng” quy định tại khoản 3 Điều 3. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Cầu, đoạn, khu gian đều nằm trong khu đoạn, tuyến đường sắt.  Thực tế hiện nay, công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ được xây dựng cho khu đoạn và tuyến đường sắt; các khu đoạn, cầu đều được xác định là các điểm trên tuyến. Ngoài ra, trong dự thảo Luật không xác định đoạn đường sắt |
| 4. Cơ quan, tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt công bố công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ trên đoạn, tuyến đường sắt.  5. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định trình tự xây dựng, công bố công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ trên đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng. | Công ty TNHH MTV ĐSĐT số 1 | Kiến nghị xem xét, rà soát để dự thảo đảm bảo đầy đủ về nội dung và nhất quán giữa các điều, khoản, đơn cử như:  - Tại khoản 4 Điều 48 nêu "Tải trọng, công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ chạy tàu", tuy nhiên chưa nêu "chủ thể xây dựng" công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ.  - Tại khoản 5 Điều 48: *"Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định trình tự xây dựng, công bố công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ trên đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng.":* không nhất quán với khoản 4 Điều 47 *"Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh quy định về điều hành giao thông vận tải đường sắt địa phương do mình đầu tư"* và khoản 5 Điều 49 *"Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định về xây dựng, điều chỉnh, công bố biểu đồ chạy tàu và tổ chức kiểm tra việc thực hiện biểu đồ chạy tàu trên đường sắt địa phương do mình đầu tư, đường sắt chuyên dùng không nối ray với đường sắt quốc gia."* | Về nội dung này, Bộ GTVT đã tiếp thu và chỉnh lý khoản 4, khoản 5 Điều này như sau:  “4. Cơ quan, tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt, chủ sở hữu đường sắt chuyên dùng tổ chức xây dựng, công bố công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ.  5. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết Điều này.”. |
| **Điều 49. Biểu đồ chạy tàu** |  |  |  |
| 3. Cơ quan, tổ chức được giao quản lý tài sảnkết cấu hạ tầng đường sắt công bố biểu đồ chạy tàu trên tuyến đường sắt do mình quản lý theo quy định. | Công ty TNHH MTV ĐSĐT số 1 | Đề nghị sửa đổi như sau để tránh trường hợp chủ thể quản lý khác với chủ thể kinh doanh: "3. Cơ quan, tổ chức được giao quản lý tài sảnkết cấu hạ tầng đường sắt công bố biểu đồ chạy tàu trên tuyến đường sắt do mình ~~quản lý~~ ***khai thác*** theo quy định. | Về nội dung này, Bộ GTVT đã tiếp thu và chỉnh lý theo ý kiến của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam. |
| **Điều 50.** **Đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống đường sắt tốc độ cao, đường sắt đô thị** | Bộ Công an | Tại Điều 50 dự thảo Luật: Đề nghị chỉnh lý lại theo hướng tất cả các loại hình đường sắt (đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương, đường sắt đô thị, đường sắt tốc độ cao) xây dựng mới hoặc nâng cấp trước khi đưa vào khai thác phải được đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu một phần và chỉnh lý Điều này như sau:  **"Điều 48. Đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống đường sắt**  1. Đường sắt tốc độ cao, đường sắt cấp I, đường sắt đô thị xây dựng mới hoặc nâng cấp trước khi đưa vào khai thác phải được đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống. Chủ đầu tư dự án phải lựa chọn đơn vị độc lập để thực hiện đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống theo quy định của pháp luật.  2. Tổ chức được giao vận hành, khai thác đường sắt tốc độ cao, đường sắt cấp I, đường sắt đô thị phải xây dựng và duy trì hệ thống quản lý an toàn vận hành.  3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết Điều này." |
|  | Tổng công ty ĐSVN | Dự thảo Luật có quy định riêng về quản lý an toàn đường sắt đô thị và quản lý an toàn đường sắt tốc độ cao nhưng chưa có nội dung đề cập đến công tác quản lý an toàn đối với đường sắt quốc gia (đặc biệt là các tuyến đường sắt mới dự kiến sẽ triển khai xây dựng theo quy hoạch) và đường sắt địa phương. | Nội dung này đã được Bộ GTVT giải trình tại ý kiến của Bộ Công an. |
| 1. Đường sắt tốc độ cao, đường sắt đô thị xây dựng mới hoặc nâng cấp trước khi đưa vào khai thác phải được đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống; tổ chức chứng nhận an toàn độc lập được chủ đầu tư dự án lựa chọn theo quy định của pháp luật thực hiện việc đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống. | Bộ Xây dựng | Khoản 1: Đề nghị xem xét làm rõ như sau: “tổ chức chứng nhận an toàn độc lập được chủ đầu tư dự án lựa chọn theo quy định của pháp luật thực hiện việc đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống”. Nội dung Điều này đang quy định về thực hiện việc đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống. Với quy định này không rõ việc lựa chọn tổ chức chứng nhận an toàn độc lập sẽ còn phải theo quy định của pháp luật nào về đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải làm rõ như sau: dự thảo Luật chỉ quy định mang tính nguyên tắc về an toàn hệ thống đường sắt đô thị và đường sắt tốc độ cao. Việc quy định cụ thể sẽ giao Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư quy định chi tiết tại khoản 3 Điều này của dự thảo. |
| 3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống và hệ thống quản lý an toàn vận hành đối với đường sắt tốc độ cao, đường sắt đô thị. | Bộ Xây dựng | Khoản 3: Đề nghị nghiên cứu làm rõ nội dung: “tổ chức chứng nhận an toàn độc lập được chủ đầu tư dự án lựa chọn theo quy định của pháp luật thực hiện việc đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống”. Nội dung Điều này đang quy định về thực hiện việc đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống. Với quy định này không rõ việc lựa chọn tổ chức chứng nhận an toàn độc lập sẽ còn phải theo quy định của pháp luật nào về đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải làm rõ như sau: dự thảo Luật chỉ quy định mang tính nguyên tắc về an toàn hệ thống đường sắt đô thị và đường sắt tốc độ cao. Việc quy định cụ thể sẽ giao Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành Thông tư quy định chi tiết tại khoản 3 Điều này của dự thảo. |
| **Điều 51. Trách nhiệm của tổ chức, cá nhân khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt** |  |  |  |
| 4. Ủy ban nhân dân các cấp nơi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt có trách nhiệm phối hợp với cơ quan Công an, doanh nghiệp kinh doanh đường sắt tổ chức cứu giúp người bị nạn, bảo vệ tài sản của cơ quan, tổ chức, cá nhân. Trường hợp có người chết không rõ tung tích, không có thân nhân hoặc thân nhân không có khả năng chôn cất thì Ủy ban nhân dân cấp xã nơi xảy ra tai nạn có trách nhiệm tổ chức chôn cất. | UBND tỉnh Bình Dương | Tại Khoản 4 Điều 51 quy định trách nhiệm của Tổ chức, cá nhân khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt, cụ thể: “4. Ủy ban nhân dân các cấp nơi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt có trách nhiệm phối hợp với cơ quan Công an, doanh nghiệp kinh doanh đường sắt tổ chức cứu giúp người bị nạn, bảo vệ tài sản của cơ quan, tổ chức, cá nhân. Trường hợp có người chết không rõ tung tích, không có thân nhân hoặc thân nhân không có khả năng chôn cất thì Ủy ban nhân dân cấp xã nơi xảy ra tai nạn có trách nhiệm tổ chức chôn cất”. Để có cơ chế cho UBND cấp xã thực hiện trách nhiệm trên, đề nghị bổ sung quy định về cơ chế phân bổ tài chính để địa phương có cơ sở thực hiện được thuận lợi. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Tại khoản 6 Điều 21 Luật Tổ chức chính quyền địa phương quy định "6. Thực hiện các nhiệm vụ về tổ chức và bảo đảm việc thi hành Hiến pháp và pháp luật, xây dựng chính quyền và địa giới hành chính, giáo dục, đào tạo, khoa học, công nghệ, văn hóa, thông tin, thể dục, thể thao, y tế, lao động, chính sách xã hội, dân tộc, tôn giáo, quốc phòng***, an ninh, trật tự, an toàn xã hội,*** ***hành chính tư pháp***, bổ trợ tư pháp và các nhiệm vụ, quyền hạn khác theo quy định của pháp luật".  Mặt khác, việc phân bổ tài chính cho địa phương thực hiện nhiệm vụ này được thực hiện theo quy định của Luật Ngân sách nhà nước.  Như vậy, việc phân bổ tài chính để thực hiện nhiệm vụ này được thực hiện theo quy định của Luật Ngân sách nhà nước và Luật Tổ chức chính quyền địa phương. |
| **Điều** **53.** **Trách nhiệm** **bảo vệ trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của doanh nghiệp kinh doanh đường sắt** | UBND tỉnh Bình Dương | Tại Điều 53 quy định Trách nhiệm bảo vệ trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của doanh nghiệp kinh doanh đường sắt: đề nghị bổ sung quy định “**Người đứng đầu đơn vị kinh doanh, quản lý đoạn, tuyến đường sắt** phải chịu trách nhiệm khi để xảy ra tai nạn giao thông đường sắt trên đoạn, tuyến đường sắt do mình quản lý theo quy định của pháp luật”. Nhằm tăng cường trách nhiệm đối với đơn vị quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt, căn cứ vào mức độ thiệt hại và lỗi, hành vi vi phạm của tổ chức, cá nhân, từ đó, cơ quan có thẩm quyền sẽ xác định trách nhiệm cụ thể của từng chủ thể để xử lý theo quy định của pháp luật.  Mặt khác, tại khoản 1 Điều này của dự thảo đã quy định "Doanh nghiệp kinh doanh đường sắt có trách nhiệm tổ chức bảo vệ trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt thuộc phạm vi quản lý của doanh nghiệp" và ***"chịu trách nhiệm trước pháp luật về quyết định của mình".*** Đồng thời, theo quy định tại Điều 13 của Luật Doanh nghiệp cũng đã quy định rõ trách nhiệm của người đại diện theo pháp luật của doanh nghiệp. |
|  | UBND tỉnh Vĩnh Phúc | Đồng thời, bổ sung thêm 03 khoản vào Điều 53 (Trách nhiệm bảo vệ trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của doanh nghiệp kinh doanh đường sắt) như sau: *(1) Quản lý, tăng cường các điều kiện an toàn giao thông tại lối đi tự mở; giảm, xóa bỏ các lối đi tự mở hiện có theo lộ trình; (2) Chịu trách nhiệm nâng cấp thành đường ngang, cảnh giới, đảm bảo an toàn đường sắt tại các lối đi tự mở hiện hữu cho đến khi được nâng cấp hoặc xóa bỏ; (3) Cơ quan quản lý đường sắt, doanh nghiệp kinh doanh đường sắt phải chịu trách nhiệm khi để xảy ra tai nạn giao thông đường sắt trên theo quy định của pháp luật*. Lý do: Cơ quan quản lý đường sắt, doanh nghiệp kinh doanh đường sắt có đủ nhân lực, vật lực... để thực hiện quản lý, khai thác, vận hành đường sắt thì phải chịu trách nhiệm đối với an toàn đường sắt, không thể chuyển trách nhiệm sang các địa phương. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  1. Về ý kiến (1), (2): Triển khai thực hiện quy định tại khoản 6 Điều 17 Luật Đường sắt 2017, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 65/2018/NĐ-CP quy định chi tiết thi hành một số Điều của Luật Đường sắt, theo đó tại các Điều 8, Điều 9, Điều 13, Điều 14 đã có quy định rõ trách nhiệm của doanh nghiệp kinh doanh đường sắt thực hiện việc quản lý, giảm, xoá bỏ các lối đi tự mở….  Kế thừa Luật Đường sắt 2017, tại khoản 5 Điều 80 của dự thảo tiếp tục quy định nội dung này theo hướng giao Chính phủ quy định việc xử lý các vị trí đường sắt giao nhau với đường sắt, đường sắt giao nhau với đường bộ không phù hợp với quy định của Luật này, các lối đi tự mở và lộ trình thực hiện.  2. Về ý kiến (3): Khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt, căn cứ vào mức độ thiệt hại và lỗi, hành vi vi phạm của tổ chức, cá nhân, từ đó, cơ quan có thẩm quyền sẽ xác định trách nhiệm cụ thể của từng chủ thể để xử lý theo quy định của pháp luật.  Mặt khác, tại khoản 1 Điều này của dự thảo đã quy định "Doanh nghiệp kinh doanh đường sắt có trách nhiệm tổ chức bảo vệ trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt thuộc phạm vi quản lý của doanh nghiệp" và ***"chịu trách nhiệm trước pháp luật về quyết định của mình".*** Đồng thời, theo quy định tại Điều 13 của Luật Doanh nghiệp cũng đã quy định rõ trách nhiệm của người đại diện theo pháp luật của doanh nghiệp. |
| 2. Lực lượng bảo vệ trên tàu được tổ chức trong doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt trên đường sắt quốc gia. | Tổng công ty ĐSVN | Đề nghị sửa đổi, bổ sung: 2. *Lực lượng bảo vệ trên tàu được ~~tổ chức trong doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt trên các tuyến đường sắt quốc gia~~* ***doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt tự tổ chức hoặc thuê lực lượng bảo vệ từ các tổ chức, doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ bảo vệ để thực hiện nhiệm vụ bảo vệ trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt thuộc phạm vi quản lý của doanh nghiệp.***  Lý do: Hiện nay, lực lượng bảo vệ trên tàu trong toàn ngành đường sắt còn rất mỏng, khoảng 100 người (tập trung tại 02 Công ty cổ phần Vận tải đường sắt: Hà Nội, Sài Gòn). Số lượng lao động này chỉ đáp ứng đủ nhu cầu của doanh nghiệp trong các giai đoạn thấp điểm. Trong các dịp cao điểm tết, hè, số lượng chạy tàu tăng cao sẽ không đảm bảo đủ lực lượng làm nhiệm vụ bảo vệ trên tàu theo quy định. Nếu tuyển dụng đủ số lượng lao động làm việc phục vụ cho giai đoạn cao điểm, các giai đoạn thấp điểm người lao động sẽ không có việc làm (do đặc thù vận tải theo mùa vụ). Vì vậy, Tổng công ty ĐSVN đề xuất bổ sung nội dung doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt được thuê lực lượng bảo vệ trên tàu từ các tổ chức, doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ bảo vệ như trên để vừa có thể tối ưu hoá nguồn lực xã hội, tháo gỡ khó khăn cho doanh nghiệp và vừa có thể đảm bảo được an ninh trật tự, an toàn trong hoạt động vận tải đường sắt. | Về nội dung nay, Bộ GTVT tiếp thu một phần và chỉnh lý khoản 2, khoản 3, khoản 4 Điều này để bảo đảm phù hợp với chỉ đạo của Tổng Bí thư tại Phiên khai mạc Kỳ họp thứ 8, Quốc hội khoá XV (ngày 21/10/2024) và các văn bản chỉ đạo của Chủ tịch Quốc hôi, Thủ tướng Chính phủ. Cụ thể như sau:  “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.”. |
|  | Công ty VTĐS Sài Gòn | **Tại khoản 2 Điều 53 đề nghị sửa đổi, bổ sung như sau**: Lực lượng bảo vệ trên tàu được tổ chức trong doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt quốc gia **hoặc thuê lực lượng bảo vệ từ các tổ chức, doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ bảo vệ để thực hiện nhiệm vụ bảo vệ trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt thuộc phạm vi quản lý của doanh nghiệp**.  Lý do: Hiện nay lực lượng Bảo vệ trên tàu trong toàn ngành đường sắt còn rất ít khoảng 100 người (tập trung tại 02 Công ty VTSG, VTHN), số lượng lao động này chỉ đáp ứng đủ nhu cầu của doanh nghiệp trong thời gian thấp điểm, trong các dịp cao điểm tết, hè số lượng chạy tàu tăng cao sẽ không đủ lực lượng làm nhiệm vụ bảo vệ trên tàu theo quy định. Nếu tuyển dụng đủ số lượng theo thời gian cao điểm, thời gian thấp điểm người lao động không có việc làm (do đặc thù vận tải theo mùa vụ). Việc doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt được thuê lực lượng bảo vệ trên tàu từ các tổ chức, doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ bảo vệnhư trên để tối ưu hoá nguồn lực xã hội, tháo gỡ khó khăn cho doanh nghiệp và đảm bảo an ninh trật tự, an toàn trong hoạt động vận tải đường sắt. | Nội dung này đã được giải trình tương tự ý kiến của Tổng công ty ĐSVN. |
| 4. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về tổ chức, trang phục, phù hiệu, nhiệm vụ, quyền hạn của lực lượng bảo vệ trên tàu. | Bộ Công an | Tại khoản 4 Điều 53 dự thảo Luật: Đề nghị chỉnh lý nội dung “Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về tổ chức, trang phục, phù hiệu, nhiệm vụ, quyền hạn của lực lượng bảo vệ trên tàu” thành “Chính phủ quy định về tổ chức, trang phục, phù hiệu, nhiệm vụ, quyền hạn của lực lượng bảo vệ trên tàu”. | Về nội dung nay, Bộ GTVT tiếp thu và chỉnh lý khoản 2, khoản 3, khoản 4 Điều này như sau:  “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.***”. |
| **Điều 54.** **Trách nhiệm bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của lực lượng Công an**  1. Lực lượng Công an trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm sau đây:  a) Kiểm tra, kiểm soát người và phương tiện tham gia giao thông đường sắt theo quy định của pháp luật;  b) Điều tra xác minh, giải quyết tai nạn giao thông đường sắt và xử lý hành vi vi phạm pháp luật về giao thông đường sắt;  c) Chủ trì, phối hợp với thanh tra giao thông, lực lượng bảo vệ đường sắt và cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan để tổ chức bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt. | UBND tỉnh Lạng Sơn | Đề nghị bổ sung Điều 54 dự thảo Luật nội dung: “Tham mưu, phối hợp ngành đường sắt, Ủy ban nhân dân các cấp thực hiện các biện pháp bảo vệ, chống lấn chiếm hành lang an toàn giao thông đường sắt; tăng cường các điều kiện an toàn giao thông tại lối đi tự mở; giảm, xóa các lối đi tự mở hiện có theo lộ trình”. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau: tại điểm c khoản 1 Điều 54 của dự thảo Luật đã có quy định lực lượng công an có trách nhiệm "Chủ trì, phối hợp với thanh tra giao thông, lực lượng bảo vệ đường sắt và cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan để tổ chức bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt". Nội dung này đã bao trùm việc "bảo vệ, chống lấn chiếm hành lang an toàn giao thông đường sắt; tăng cường các điều kiện an toàn giao thông tại lối đi tự mở; giảm, xóa các lối đi tự mở hiện có theo lộ trình" như đề xuất của UBND tỉnh Lạng Sơn. |
|  | UBND tỉnh Lạng Sơn | Tại điểm a khoản 1 Điều 54 dự thảo Luật quy định Trách nhiệm bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của lực lượng Công an, đề nghị sửa đổi, bổ sung như sau: *“Kiểm tra, kiểm soát người, phương tiện tham gia giao thông đường sắt theo quy định của pháp luật* ***và hàng hóa vận chuyển trên đường sắt khi có căn cứ cho rằng hàng hóa đó vi phạm pháp luật”.*** Nhằm đảm bảo kịp thời phát hiện, phòng ngừa, ngăn chặn, xử lý đối với các đối tượng lợi dụng đường sắt để vận chuyển hàng cấm, buôn lậu, gian lận thương mại vi phạm pháp luật. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu một phần và chỉnh lý điểm a như sau:  *“a) Kiểm tra, kiểm soát người,* ***hàng hóa*** *và phương tiện tham gia giao thông đường sắt theo quy định của pháp luật”.* |
| **Điều** **55.** **Trách nhiệm bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của Ủy ban nhân dân các cấp** |  |  |  |
| 4. Quản lý, tăng cường các điều kiện an toàn giao thông tại lối đi tự mở; giảm, xóa bỏ các lối đi tự mở hiện có theo lộ trình; chịu trách nhiệm trong việc phát sinh lối đi tự mở mới. | UBND tỉnh Vĩnh Phúc | Đề nghị sửa đổi Khoản 4 Điều 55 (Trách nhiệm bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của Ủy ban nhân dân các cấp) từ: *"Quản lý, tăng cường các điều kiện an toàn giao thông tại lối đi tự mở; giảm, xóa bỏ các lối đi tự mở hiện có theo lộ trình; chịu trách nhiệm trong việc phát sinh lối đi tự mở mới"* thành: *"Chịu trách nhiệm trong việc phát sinh lối đi tự mở mới".* Lý do: Các lối đi tự mở hiện hữu còn tồn tại chủ yếu là các lối đi được xếp là lối đi tự mở nhưng không phải do người dân tự ý mở mà đã có từ rất lâu, có nhiều phương tiện giao thông qua lại, phục vụ cả khu vực dân cư sinh sống, đường độc đạo, nối khu dân cư với nghĩa trang, cánh đồng..., gần như không thể xóa bỏ được. Vì vậy, để đảm bảo an toàn đường sắt và đồng bộ trong cả nước, ngành đường sắt cần thực hiện nâng cấp thành đường ngang cần chắn tự động hoặc đường ngang có người gác. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau: Triển khai thực hiện Luật Đường sắt 2017, công tác bảo đảm trật tự hành lang an toàn giao thông đường sắt trong 05 năm qua tiếp tục được duy trì và cải thiện. Ngoài việc thực hiện trách nhiệm của từng chủ thể trong công tác đảm bảo trật tư an toàn giao thông đường sắt mà Luật Đường sắt 2017 đã quy định, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 358/QĐ-TTg ngày 10/3/2020 phê duyệt Đề án đảm bảo trật tự hành lang an toàn giao thông đường sắt và xử lý dứt điểm lối đi tự mở qua đường sắt. Đến nay, đã hoàn thành việc lập hồ sơ chi tiết và tổ chức quản lý vị trí nguy hiểm, lối đi tự mở; có 34/34 tỉnh thành đã xây dựng kế hoạch, lộ trình thực hiện thu hẹp, giảm, xóa bỏ lối đi tự mở tại các địa phương. Nhìn chung, công tác giảm, thu hẹp, xóa bỏ lối đi tự mở trên các tuyến đường sắt đã được chính quyền các địa phương quan tâm. Đa số các lối đi tự mở nguy hiểm đã được cắm biển cảnh báo “Chú ý tàu hỏa”, rào thu hẹp bề rộng lối đi và tổ chức cảnh giới an toàn giao thông...; một số địa phương đã chủ động đầu tư kinh phí rào đóng xóa bỏ các lối đi tự mở nguy hiểm, duy trì cảnh giới an toàn giao thông, hỗ trợ giải phóng mặt bằng cho các dự án xây dựng hệ thống đường gom, hàng rào cách ly dọc đường sắt giúp việc đi lại của nhân dân được thuận lợi, an toàn.  Mặt khác, để đảm bảo an toàn đường sắt và đồng bộ trong cả nước, Bộ GTVT đã và đang chỉ đạo các đơn vị ngành đường sắt nghiên cứu nâng cấp thành đường ngang cần chắn tự động hoặc đường ngang có người gác trong thời gian tới nhằm giảm, xoá bỏ lối đi tự mở. |
| 8. Người đứng đầu địa phương có đường sắt phải chịu trách nhiệm khi để xảy ra tai nạn giao thông đường sắt trên địa bàn mình quản lý theo quy định của pháp luật. | UBND tỉnh Vĩnh Phúc | Đề nghị bỏ Khoản 8 Điều 55 (Trách nhiệm bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của Ủy ban nhân dân các cấp): *"Người đứng đầu địa phương có đường sắt phải chịu trách nhiệm khi để xảy ra tai nạn giao thông đường sắt trên địa bàn mình quản lý theo quy định của pháp luật".* | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Trong quá trình xây dựng Luật Đường sắt 2017, liên quan đến trách nhiệm của UBND các cấp trong công tác bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt, để giảm thiểu tai nạn giao thông đường sắt, Đại biểu Quốc hội yêu cầu trong dự thảo Luật phải xác định rõ trách nhiệm của người đứng đầu địa phương khi để xảy ra tai nạn giao thông đường sắt trên địa bàn mình quản lý theo quy định của pháp luật. Kế thừa Luật Đường sắt 2017, dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi) đề xuất giữ nguyên quy định này. |
| **Chương** **VI**  **KINH DOANH ĐƯỜNG SẮT**  **Mục 1. HOẠT ĐỘNG KINH DOANH ĐƯỜNG SẮT** | Bộ Tư pháp | Về hoạt động kinh doanh đường sắt (Chương VI), cần nghiên cứu quy định điều kiện để được thực hiện hoạt động kinh doanh, trên cơ sở đó giao cho Chính phủ quy định chi tiết mà không chỉ quy định nội dung của hoạt động kinh doanh. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Tại khoản 3 Điều 56 đã giao Chính phủ quy định chi tiết về điều kiện để được thực hiện hoạt động kinh doanh đường sắt. Nội dung này hiện nay đang được quy định cụ thể tại Nghị định số 65/2018/NĐ-CP. |
| **Điều 56. Hoạt động kinh doanh đường sắt** |  |  |  |
| 1. Kinh doanh đường sắt bao gồm:  a) Kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt;  b) Kinh doanh vận tải đường sắt. | Tổng công ty ĐSVN | Tổng công ty đề xuất bổ sung thêm 1 điểm vào khoản 1 Điều 56 như sau:  “c) Kinh doanh dịch vụ hỗ trợ vận tải đường sắt.”.  Đồng thời đề nghị bổ sung **Điều quy định về hoạt động kinh doanh dịch vụ hỗ trợ vận tải đường sắt** như đã được quy định tại Luật Đường sắt 2005 trước đây (ví dụ như Dịch vụ hỗ trợ vận tải đường sắt bao gồm: Điều hành giao thông vận tải đường sắt; Xếp, dỡ hàng hoá; Lưu kho, bảo quản hàng hoá; Giao nhận; Đại lý vận tải; thuê, mua phương tiện, sửa chữa phương tiện; trông giữ phương tiện cho khách đi tàu; Các dịch vụ khác liên quan đến việc tổ chức và thực hiện chuyên chở hành khách, hành lý, bao gửi và hàng hoá bằng đường sắt...).  Lý do: Hiện nay, Đề án quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, giao Tổng công ty ĐSVN (doanh nghiệp kinh doanh KCHTĐS do Nhà nước nắm giữ 100% vốn điều lệ) quản lý, sử dụng và 2005 khai thác tài sản KCHTĐS quốc gia theo hình thức không tính thành phần vốn nhà nước tại doanh nghiệp đến hết năm 2030. Bên cạnh đó, Luật Đất đai năm 2024 được ban hành cũng đã bổ sung một điều khoản quy định về **đất đường sắt**, trong đó quy định chính sách thuế đối với đất dành cho đầu tư phát triển công nghiệp đường sắt, xây dựng hạ tầng đường sắt, đất kinh doanh đường sắt, quyền và nghĩa vụ của các tổ chức, cá nhân sử dụng đất,…  ***Do vậy,*** cần bổ sung quy định về “*Kinh doanh dịch vụ hỗ trợ vận tải đường sắt*” để các doanh nghiệp, tổ chức, cá nhân được giao tài sản có trách nhiệm, nghĩa vụ và quyền thực hiện khai thác có hiệu quả đất đai và tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt như cung cấp dịch vụ hạ tầng viễn thông, kinh doanh kho bãi và các hoạt động hỗ trợ vận tải *(kho bãi và lưu giữ hàng hóa, bốc xếp hàng hóa; hoạt động dịch vụ hỗ trợ cho vận tải khác*); Dịch vụ lưu trú, ăn uống phục vụ khách đi tàu… Điều này còn phù hợp với Nghị quyết số 68/NQ-CP ngày 12/5/2022 của Chính phủ *về tiếp tục đổi mới, nâng cao hiệu quả hoạt động* ***và huy động nguồn lực*** *của doanh nghiệp nhà nước, trong tâm là tập đoàn kinh tế, Tổng công ty trong phát triển kinh tế - xã hội[[17]](#footnote-17)*, phù hợp với quy định tại Luật Quản lý, sử dụng tài sản công; phù hợp với các nhiệm vụ trọng tâm và giải pháp chủ yếu được đặt ra trong Kết luận 49-KL/TW ngày 28/02/2023 của bộ Chính trị *về định hướng phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045*[[18]](#footnote-18). | Về nội dung này, Bộ làm rõ như sau:  1. Việc Luật Đường sắt 2017 bỏ quy định về kinh doanh dịch vụ hỗ trợ vận tải của Luật Đường sắt 2005 do:  - Loại hình kinh doanh này là một trong những loại hình kinh doanh thông thường khác và được điều chỉnh bởi pháp luật về doanh nghiệp và thương mại.  - Thực hiện chỉ đạo của Đảng và Nhà nước trong việc cắt giảm các yêu cầu, điều kiện để tạo thuận lợi cho doanh nghiệp hoạt động sản xuất, kinh doanh.  Do đó, Luật Đường sắt 2017 quy định kinh doanh đường sắt gồm kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, kinh doanh vận tải đường sắt và kinh doanh đường sắt đô thị. Đồng thời, Luật xác định các loại hình này là ngành nghề kinh doanh có điều kiện.  2. Mặt khác, việc doanh nghiệp, tổ chức, cá nhân được giao tài sản có trách nhiệm, nghĩa vụ và quyền thực hiện khai thác có hiệu quả đất đai và tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt như cung cấp dịch vụ hạ tầng viễn thông, kinh doanh kho bãi được thực hiện theo quy định của pháp luật về đất đai, quản lý sử dụng tài sản công. |
| **Mục 2. KINH DOANH KẾT CẤU HẠ TẦNG ĐƯỜNG SẮT** |  |  |  |
| **Điều** **57.** **Kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt**  1. Kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư được giao, cho thuê hoặc chuyển nhượng có thời hạn cho doanh nghiệp để kinh doanh theo quy định.  2. Tổ chức, cá nhân sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư hoặc do tổ chức, cá nhân khác đầu tư để hoạt động kinh doanh phải trả tiền sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt. | Tổng công ty ĐSVN | Tổng công ty Đề nghị sửa đổi, bổ sung theo một trong 02 phương án như sau:  **Phương án 1:** Sửa khoản 2 thành: “*Tổ chức, cá nhân sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư hoặc do tổ chức, cá nhân khác đầu tư để hoạt động kinh doanh phải trả tiền phí hoặc giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt*.”  **Phương án 2:** Sửa tiêu đề thành “Kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư”, đồng thời sửa khoản 2: “*Tổ chức, cá nhân sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư hoặc do tổ chức, cá nhân khác đầu tư để hoạt động kinh doanh phải trả tiền phí hoặc giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt*.”  Lý do: Tránh phát sinh thêm khái niệm “Tiền sử dụng” trong khi không rõ đó đây là phí hay giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt. Xem xét sự cần thiết phải quy định về việc kinh doanh tài sản của tổ chức, cá nhân khác đầu tư. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu một phần, sửa đổi khoản 2 Điều này theo hướng tách thành 2 khoản như sau:  “2. Tổ chức, cá nhân sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư phải trả tiền sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt cho Nhà nước theo quy định của pháp luật.  3. Việc kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt chuyên dùng do chủ sở hữu tự quyết định”. |
|  | UBND thành phố Đà Nẵng | Điều 57. Kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt  Nên bổ sung thêm các điều khoản về trách nhiệm của các bên liên quan trong việc duy trì, bảo trì kết cấu hạ tầng, đặc biệt là trong các trường hợp chuyển nhượng hoặc cho thuê có thời hạn. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Trách nhiệm bảo trì KCHTĐS được quy định tại Điều 26 của Dự thảo Luật, theo đó, cơ quan, tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư thực hiện bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt theo quy định của pháp luật.  Khoản 5 Điều 79 Luật Quản lý, sử dụng tài sản công quy định: Tổ chức, cá nhân nhận chuyển nhượng quyền thu phí, thuê quyền khai thác, nhận chuyển nhượng có thời hạn tài sản kết cấu hạ tầng có trách nhiệm bảo trì tài sản kết cấu hạ tầng theo quy định của pháp luật và theo hợp đồng ký kết. Như vậy, trách nhiệm bảo trì KCHT trong trường hợp tài sản được chuyển nhượng quyền khai thác hoặc cho thuê đã được quy định rõ và không cần thiết phải quy định thêm trong Dự thảo Luật. |
| **Điều 58. Quyền, nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt** | UBND tỉnh Bình Dương | Tại Điều 58 quy định Quyền, nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt: đề nghị bổ sung trách nhiệm đối với việc bồi thường thiệt hại và chịu trách nhiệm trước pháp luật đối với doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt trong việc gây nhũng nhiễu, hạn chế kinh doanh vận tải trên tuyến đường sắt do mình quản lý không được xuyên suốt, ảnh hưởng đến các doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt. Nhằm đảm bảo thuận lợi cho việc phát triển kinh doanh vận tải đường sắt, hạn chế tiêu cực trong công tác khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt, nâng cao trách nhiệm cho đơn vị kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau: Tại điểm h, điểm i khoản 2 Điều này đã quy định trách nhiệm của doanh nghiệp:  "h) Chịu trách nhiệm trước pháp luật về quyết định tạm đình chỉ chạy tàu;  i) Các nghĩa vụ khác theo quy định của pháp luật".  Như vậy, việc gây nhũng nhiễu, hạn chế kinh doanh vận tải trên tuyến đường sắt do mình quản lý không được xuyên suốt, ảnh hưởng đến các doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt nếu thuộc trách nhiệm của doanh nghiệp sẽ căn cứ vào điểm h, điểm i nêu trên để xem xét xử lý.  Đồng thời, điểm d khoản 1 Điều 68 dự thảo Luật đã quy định quyền của doanh nghiệp kinh doanh vận tải được bồi thường thiệt hại do của lỗi doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt. |
| 1. Quyền của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt:  a) Được sử dụng, khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt theo quy định; |  |  |  |
|  | Tổng công ty ĐSVN | Tổng công ty ĐSVN kiến nghị bổ sung thêm một điểm vào sau điểm a khoản 1 Điều 58 Dự thảo Luật như sau:  “Được nhận nguồn tài chính để thực hiện bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt để duy trì, phát triển, bảo vệ tài sản kết cấu hạ tầng theo chế độ quy định khi được giao tài sản”.  Lý do: Phù hợp với quy định tại Điều 76 Luật Quản lý, sử dụng tài sản công. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  1. Về nguồn tài chính để thực hiện bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt đã được quy định tại Điều 28 dự thảo Luật. Việc phân bổ nguồn tài chính phải thực hiện theo Luật Ngân sách nhà nước và không thuộc phạm vi điều chỉnh của Luật này.  2. Dự thảo Luật có bổ sung nội dung tại khoản 5 Điều 78 để sửa đổi, bổ sung Điều 49 Luật Ngân sách Nhà nước và quy định riêng cho trường hợp giao dự toán kinh phí bảo trì KCHTĐS quốc gia cho cơ quan, tổ chức được giao tài sản. |
| b) Yêu cầu tổ chức, cá nhân có hoạt động liên quan đến kết cấu hạ tầng đường sắt phải thực hiện đúng tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật về kết cấu hạ tầng đường sắt; |  |  |  |
| c) Xây dựng và trình duyệt giá thuê sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư trong phạm vi được giao, cho thuê hoặc chuyển nhượng; | Tổng công ty ĐSVN | Đề nghị sửa đổi, bổ sung: “c) Xây dựng và trình duyệt ~~giá thuê sử dụng~~ **giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải và dịch vụ khai thác tài sản** kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư **khác** trong phạm vi được giao, cho thuê hoặc chuyển nhượng;”  Lý do: Không có khái niệm “giá thuê sử dụng ...”. Việc thay thế cụm từ này bằng “giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải và dịch vụ khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư khác ..” cũng phù hợp với quyền khai thác tài sản của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, đồng thời giúp định nghĩa dịch vụ điều hành giao thông vận tải là 1 loại hình dịch vụ trong hoạt động kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu một phần và chỉnh lý để phù hợp với quy định pháp luật về giá, cụ thể như sau: *"c) Lập phương án giá hàng hóa, dịch vụ do mình cung cấp thuộc danh mục hàng hóa, dịch vụ do nhà nước định giá theo quy định của pháp luật về giá;”* |
|  | Tổng công ty ĐSVN | Tổng công ty đề xuất bổ sung nội dung thêm khoản 3 như sau:  “3. *Chính phủ quy định chi tiết Điều này.”*  Lý do: Các quy định về giao nguồn tài chính để thực hiện bảo trì tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt và quy định về giá tại khoản 1 Điều 58 của dự thảo cần phải được quy định thực hiện chi tiết về trình tự, thủ tục, thẩm quyền tại Nghị định hướng dẫn của Chính phủ. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau: Nội dung chi tiết về trình tự, thủ tục, thẩm quyền để thực hiện các quy định về giao nguồn tài chính và giá được thực hiện theo quy định của pháp luật về ngân sách nhà nước và giá. Nội dung này không thuộc phạm vi điều chỉnh của Luật Đường sắt. |
| **Mục 3. KINH DOANH VẬN TẢI ĐƯỜNG SẮT** |  |  |  |
| **Điều 60.****Vận tải quốc tế**  1. Vận tải quốc tế là vận tải từ Việt Nam đến nước ngoài, vận tải từ nước ngoài đến Việt Nam hoặc quá cảnh Việt Nam đến nước thứ ba bằng đường sắt. | UBND thành phố Đà Nẵng | Điều 60. Vận tải quốc tế  Cần chi tiết hơn về những điều kiện cụ thể mà doanh nghiệp vận tải quốc tế cần tuân thủ, đặc biệt là các tiêu chuẩn an toàn và bảo mật quốc gia. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau: Các điều kiện cụ thể của doanh nghiệp vận tải quốc tế sẽ tuân thủ theo các điều ước mà Việt Nam là thành viên hoặc bên ký kết. Nội dung này đã được quy định tại khoản 2 Điều này. Ngoài ra, nếu quy định cụ thể có khả năng sẽ xung đột với các điều ước quốc tế. |
| 2. Hoạt động vận tải quốc tế bằng đường sắt phải đáp ứng quy định của điều ước quốc tế có liên quan mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên. |  |  | Tiếp thu ý kiến của Bộ Ngoại giao, đề xuất sửa đổi, bổ sung khoản này như sau: "2. Hoạt động vận tải quốc tế bằng đường sắt phải ***tuân thủ*** quy định của điều ước quốc tế có liên quan mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên." |
| **Điều 61.****Vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt, an sinh xã hội** |  |  |  |
| 2. Vận tải phục vụ nhiệm vụ an sinh xã hội là vận tải hành khách trên tuyến đường sắt an sinh xã hội nhằm phục vụ cộng đồng dân cư của một khu vực lãnh thổ mà Nhà nước cần duy trì để bảo đảm lợi ích chung và việc vận tải này theo cơ chế thị trường không có khả năng bù đắp chi phí. | Tổng công ty ĐSVN | Tại khoản 2 Điều 62 có đề cập đến khái niệm “Tuyến đường sắt an sinh xã hội”, đề nghị Bộ Giao thông vận tải làm rõ khái niệm này. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải làm rõ như sau: Nội dung này đã giao Chính phủ quy định chi tiết tại khoản 4 Điều này. Trong quá trình xây dựng Nghị định, Bộ Giao thông vận tải sẽ xem xét đề xuất nội dung này. |
| **Điều 62.****Vận tải hàng nguy hiểm**  1. Hàng hóa nguy hiểm là hàng hóa có chứa các chất hoặc vật phẩm nguy hiểm khi vận chuyển trên đường sắt có khả năng gây nguy hại tới tính mạng, sức khỏe con người, môi trường, an toàn và an ninh quốc gia.  2. Việc vận tải hàng nguy hiểm trên đường sắt phải tuân theo quy định của pháp luật về vận tải hàng nguy hiểm và bảo vệ môi trường.  3. Phương tiện giao thông đường sắt phải bảo đảm đủ các điều kiện an toàn kỹ thuật mới được vận tải hàng nguy hiểm.  4. Chính phủ quy định chi tiết Điều này. |  |  | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu ý kiến Bộ Công thương thống nhất sử dụng cụm từ "hàng hoá nguy hiểm" tại dự thảo Luật:  "**Điều 62. Vận tải hàng *hoá* nguy hiểm**  1. Hàng hóa nguy hiểm là hàng hóa có chứa các chất hoặc vật phẩm nguy hiểm khi vận chuyển trên đường sắt có khả năng gây nguy hại tới tính mạng, sức khỏe con người, môi trường, an toàn và an ninh quốc gia.  2. Việc vận tải hàng ***hoá*** nguy hiểm trên đường sắt phải tuân theo quy định của pháp luật về vận tải hàng nguy hiểm và bảo vệ môi trường.  3. Phương tiện giao thông đường sắt phải bảo đảm đủ các điều kiện an toàn kỹ thuật mới được vận tải hàng ***hoá*** nguy hiểm.  4. Chính phủ quy định chi tiết Điều này. |
| **Điều 63.****Vận tải động vật sống**  Vận tải động vật sống trên đường sắt phải tuân theo các quy định của pháp luật về an toàn, vệ sinh, phòng dịch và bảo vệ môi trường. | Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn | Đề nghị sửa đổi, bổ sung Điều 63 dự thảo Luật như sau: **“**Điều 63. Vận tải động vật sống, sản phẩm động vật, thuốc thú y *Việc vận tải động vật sống, sản phẩm động vật, thuốc thú y bằng đường sắt phải tuân thủ quy định của pháp luật về thú y, an toàn dịch bệnh, an toàn thực phẩm và bảo vệ môi trường theo quy định của pháp luật.*” để phù hợp với khoản 11 Điều 8 Luật Thú y năm 2015: “*11. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm chủ trì, phối hợp với Bộ trưởng Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn tổ chức kiểm soát phương tiện vận chuyển động vật, sản phẩm động vật, thuốc thú y*”. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu một phần và sửa đổi, bổ sung Điều này như sau:  "Điều 63. Vận tải động vật sống  Vận tải động vật sống bằng đường sắt phải tuân thủ quy định của pháp luật về thú y, an toàn dịch bệnh, an toàn thực phẩm và bảo vệ môi trường". |
|  | Tổng công ty ĐSVN | Đề nghị bổ sung thêm vào cuối Điều này nội dung: “Chính phủ quy định chi tiết Điều này”.  Lý do: Vận tải động vật sống trên đường sắt rất cần có một quy định cụ thể với sự tham gia của các Bộ, ngành liên quan như Bộ NN&PTNN (quy định loại động vật nào được phép vận chuyển bằng đường sắt, phòng chống dịch bệnh cho động vật khi vận chuyển và xử lý khi động vật bị dịch bệnh trên đường vận chuyển…), Bộ Tài nguyên và Môi trường (xử lý môi trường vệ sinh toa xe tại các ga xếp, dỡ động vật; tại các ga dừng dọc đường cho động vật ăn uống và vệ sinh toa xe…), Bộ Giao thông vận tải (quy định quy trình tổ chức vận tải động vật sống, trách nhiệm của Người thuê vận tải, của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt và doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt…). Do vậy, rất cần Chính phủ quy định để xác định rõ trách nhiệm của doanh nghiệp và của các Bộ, ngành khi vận chuyển loại hàng đặc biệt này. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  1. Việc quy định về vận chuyển động vật sống bằng đường sắt được xem như là vận tải hàng hóa và đã giao Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định tại khoản 2 Điều 59 dự thảo Luật. Hiện nay, nội dung này đã được quy định tại Thông tư số 22/2018/TT-BGTVT.  2. Việc phòng chống dịch bệnh cho động vật khi vận chuyển và xử lý khi động vật bị dịch bệnh trên đường vận chuyển được thực hiện theo quy định của Luật Thú y. |
| **Điều 64.****Vận tải thi hài, hài cốt trên đường sắt quốc gia**  1. Thi hài, hài cốt khi vận chuyển trên đường sắt quốc gia phải có người áp tải.  2. Thi hài, hài cốt khi vận chuyển trên đường sắt quốc gia phải bảo đảm vệ sinh, phòng dịch, bảo vệ môi trường và có đủ giấy tờ theo quy định của pháp luật. | Tổng công ty ĐSVN | Tổng công ty đề xuất bổ sung thêm một khoản như sau:  “3. Chính phủ quy định chi tiết Điều này.”.  Lý do: Như vận tải động vật sống Tổng công ty đã trình bày tại Điều 63 của Dự thảo Luật. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Việc quy định về vận chuyển thi hài bằng đường sắt được xem như là vận tải hàng hóa và đã giao Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định tại khoản 2 Điều 59 dự thảo Luật. Hiện nay, nội dung này đã được quy định tại Thông tư số 22/2018/TT-BGTVT. |
| **Điều 66.****Giá vận tải đường sắt** |  |  |  |
| 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. | Bộ Tài chính | Về định giá:  - Khoản 3 Điều 73 Luật Giá 2023 quy định:  “3. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Đường sắt số 06/2017/QH14 đã được sửa đổi, bổ sung một số điều theo Luật số 35/2018/QH14 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.”;  - Số thứ tự 3 Phụ lục 02 Luật Giá 2023 quy định: “Dịch vụ vận tải hành khách, hành lý trên đường sắt đô thị” thì thẩm quyền và hình thức định giá: Ủy ban nhân dân cấp tỉnh định giá cụ thể.  Do đó, đề nghị Bộ GTVT rà soát quy định về giá tại Luật Giá và các văn bản hướng dẫn để quy định các nội dung về giá lĩnh vực đường sắt tại Dự thảo Luật đường sắt sửa đổi cho phù hợp. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau: tại khoản 1 Điều 66 của dự thảo Luật đã được Bộ GTVT nghiên cứu, dự thảo theo đúng quy định tại điểm a khoản 3 Điều 73 Luật Giá 2023. |
|  | UBND tỉnh Bình Dương | Tại Điều 66 quy định giá vận tải đường sắt: kiến nghị Bộ Giao thông vận tải xem xét điều chỉnh nội dung sau: tại Khoản 2 Điều 66 quy định “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.”. Để giá vận tải hành khách, hành lý, hàng hóa trên các tuyến đường sắt quốc gia được kiểm soát trong biên độ cho phép nhằm thu hút người dân, hành khách quốc tế sử dụng phương tiện vận tải đường sắt, kiến nghị Bộ Giao thông vận tải cần bổ sung quy định để có cơ chế quản lý đối với giá vận tải đối với đường sắt quốc gia và hệ thống đường sắt do Bộ Giao thông vận tải quản lý. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau: Cơ chế quản lý đối với giá vận tải đối với đường sắt quốc gia thực hiện theo quy định của pháp luật về giá. Với đường sắt quốc gia thì loại hình vận tải này cũng giống vận tải đường bộ, hàng không và có tính cạnh tranh theo quy luật thị trường. Giá dịch vụ do tổ chức, cá nhân tự định giá dịch vụ do mình sản xuất theo quy định tại Điều 8 Luật Giá. |
| 2. Giá vận tải đường sắt phải được niêm yết tại ga đường sắt và công bố công khai trên phương tiện thông tin đại chúng hoặc trên trang thông tin điện tử của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt trước thời điểm áp dụng. | Bộ Tài chính | Về kê khai giá và niêm yết giá đang được quy định tại Luật Giá năm 2023 và Nghị định số 85/2024/NĐ-CP ngày 10/7/2024 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Luật Giá:  - Mục II Phụ lục V Nghị định số 85/2024/NĐ-CP ngày 10/7/2024 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Luật Giá quy định*: “Hàng hóa dịch vụ do nhà nước định khung giá, giá tối đa, giá tối thiểu để các tổ chức định mức giá cụ thể bán cho người tiêu dùng”* thuộc Danh mục hàng hóa dịch vụ thực hiện kê khai giá trên phạm vi cả nước, trong đó thẩm quyền tiếp nhận kê khai giá là Bộ, cơ quan ngang bộ, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tiếp nhận kê khai hàng hóa, dịch vụ thuộc thẩm quyền định giá của mình.  - Số thứ tự 12 mục IV Phụ lục V Nghị định số 85/2024/NĐ-CP ngày 10/7/2024 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Luật Giá quy định: *“Dịch vụ vận chuyển hành khách bằng đường sắt loại ghế ngồi cứng, ngồi mềm”* thuộc Danh mục hàng hóa dịch vụ thực hiện kê khai giá trên phạm vi cả nước, trong đó thẩm quyền tiếp nhận kê khai giá là Bộ GTVT và Ủy ban nhân dân cấp tỉnh.  - Điều 29 Luật giá quy định cụ thể về niêm yết giá.  Do đó, đề nghị Bộ GTVT rà soát quy định về giá tại Luật Giá và các văn bản hướng dẫn để quy định các nội dung về giá lĩnh vực đường sắt tại Dự thảo Luật đường sắt sửa đổi cho phù hợp. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và bổ sung quy định trách nhiệm kê khai giá đối với doanh nghiệp kinh doanh KCHTĐS và doanh nghiệp kinh doanh VTĐS, cụ thể như sau:  + Bổ sung một điểm vào khoản 2 Điều 58 của dự thảo như sau: “*… Thực hiện kê khai giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt trên đường sắt do Nhà nước đầu tư, quản lý trong phạm vi được giao, cho thuê hoặc chuyển nhượng theo quy định của pháp luật về giá.*”  + Bổ sung một điểm vào khoản 2 Điều 68 của dự thảo như sau: “*… Thực hiện kê khai giá Dịch vụ vận chuyển hành khách bằng đường sắt loại ghế ngồi cứng, ngồi mềm theo quy định của pháp luật về giá*”. |
|  | Bộ Tài chính | Điều 66 dự thảo Luật quy định:  *“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.*  *2. Giá vận tải đường sắt phải được niêm yết tại ga đường sắt và công bố công khai trên phương tiện thông tin đại chúng hoặc trên trang thông tin điện tử của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt trước thời điểm áp dụng”.*  Điều 29 Luật giá đã quy định cụ thể về niêm yết giá, trong đó ngoài quy định về hình thức niêm yết giá còn các quy định khác về niêm yết giá. Do vậy, đề nghị Bộ GTVT nghiên cứu quy định về niêm yết giá tại Luật Giá để đưa vào dự thảo Luật cho phù hợp. | Về nội dung này, Bộ GTVT xin tiếp thu và sửa đổi, bổ sung khoản 2 Điều 66 dự thảo Luật như sau: *“2. Giá vận tải đường sắt phải được niêm yết tại ga đường sắt và công bố công khai trên phương tiện thông tin đại chúng hoặc trên trang thông tin điện tử của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt trước thời điểm áp dụng* ***theo quy định của pháp luật về giá****”* |
| **Điều** **68.** **Quyền, nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt** |  |  |  |
| d) Được bồi thường thiệt hại do lỗi doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt hoặc do tổ chức, cá nhân khác gây ra; | Tổng công ty ĐSVN | d) Được bồi thường thiệt hại do lỗi của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt hoặc do tổ chức cá nhân khác gây ra; **được Nhà nước xem xét hỗ trợ một phần chi phí do doanh nghiệp tự chi ra để đảm bảo giao thông vận tải thông suốt trong các trường hợp xảy ra thiên tai, địch họa gây ách tắc giao thông vận tải đường sắt.**  **Chính phủ quy định chi tiết điểm này**.  Lý do: - Việc bồi thường thiệt hại cho doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt do lỗi chủ quan của các tổ chức, cá nhân khác gây ra là cần thiết. Tuy nhiên, quy định này vẫn chưa thể thực hiện được vì chưa có hướng dẫn cụ thể. Do việc quy định bồi thường có liên quan đến nhiều Bộ, ngành, Tổng công ty đề xuất nội dung này sẽ cho Chính phủ quy định. Đây cũng là cơ sở pháp lý cho việc yêu cầu các chủ thể gây thiệt hại phải bồi thường cho doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt.  - Trong hoạt động vận tải đường sắt thường xảy ra các trường hợp tắc đường do mưa lũ gây sạt lở kết cấu hạ tầng đường sắt (đây là các trường hợp bất khả kháng). Để đảm bảo giao thông vận tải đường sắt được liên tục, thông suốt, không gián đoạn thì doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt phải tổ chức chuyển tải hành khách, hàng hóa qua điểm bị sự cố sạt lở để vận chuyển tiếp làm tăng chi phí vận tải cho doanh nghiệp. Vì vậy, để giảm bớt khó khăn cho doanh nghiệp, rất cần đến sự hỗ trợ của Nhà nước thông qua các hình thức như giảm trừ các nghĩa vụ thuế phải nộp cho Nhà nước, giảm phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt… Việc hỗ trợ này liên quan đến nhiều Bộ, ngành nên Tổng công ty đề xuất nội dung này phải do Chính phủ quy định. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Về các chi phí sửa chữa công trình để đảm bảo giao thông vận tải thông suốt thực hiện theo quy định của pháp luật về phòng, chống thiên tai, xây dựng và đã được quy định cụ thể tại Điều 31 dự thảo Luật. Mặt khác, thực tiễn hoạt động của doanh nghiệp kinh doanh vận tải thường được Nhà nước hỗ trợ qua giảm phí sử dụng kết cấu hạ tầng khi phát sinh chi phí mà không do lỗi chủ quan của doanh nghiệp. |
| 2. Nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt: |  |  |  |
| a) Tổ chức chạy tàu theo đúng biểu đồ chạy tàu, công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ đã được công bố; | Công ty TNHH MTV ĐSĐT số 1 | Đề nghị sửa đổi, bổ sung để phù hợp, thống nhất với Điều 48 và Điều 49: "a) Tổ chức chạy tàu theo đúng biểu đồ chạy tàu ***do mình công bố; công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ đã được cơ quan, tổ chức, đơn vị được giao quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt công bố;*** | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau: Thẩm quyền xây dựng, công bố công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ và biểu đồ chạy tàu đã được quy định tại Điều 47 và Điều 48, do đó không cần nêu chi tiết tại điểm này, nhằm đảm bảo tổng quát quy định đối với các loại hình đường sắt. |
| **Điều****69.****Quyền, nghĩa vụ của hành khách**  1. Quyền của hành khách:  a) Được hưởng mọi quyền lợi theo đúng hạng vé và không phải trả tiền vận chuyển đối với hành lý mang theo người trong phạm vi khối lượng và chủng loại theo quy định của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt;  b) Trả lại vé, đổi vé trước giờ tàu chạy và chịu các khoản chi phí (nếu có) theo quy định của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt;  c) Được hoàn trả tiền vé, bồi thường thiệt hại và các chi phí phát sinh khi bị thiệt hại về tính mạng, sức khoẻ và tài sản do lỗi của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt theo quy định của pháp luật;  d) Được bảo hiểm về tính mạng, sức khoẻ theo quy định của pháp luật;  đ) Các quyền khác theo quy định của pháp luật. | Uỷ ban trung ương MTTQ Việt Nam | Đề nghị Ban Soạn thảo nghiên cứu, bổ sung khoản 1 Điều 69 về quyền của hành khách được tôn trọng, phục vụ, được đảm bảo về an ninh trật tự, tài sản cũng như nhân thân trong suốt quá trình sử dụng dịch vụ. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Các nội dung này đã được quy định cụ thể tại khoản 1 Điều này như được hoàn trả tiền vé, bồi thường thiệt hại và các chi phí phát sinh khi bị thiệt hại về tính mạng, sức khoẻ và tài sản; được bảo hiểm về tính mạng, sức khoẻ;… |
| **Điều 70.****Quyền, nghĩa vụ của người thuê vận tải**  1. Quyền củangười 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. | UBND tỉnh Lào Cai | Tại khoản 1 Điều 70  Đề nghị Bộ Giao thông vận tải nghiên cứu, bổ sung thêm điểm d vào khoản 1 Điều 70 với nội dung như sau:  “d) Từ chối xếp hàng hóa lên toa xe khi toa xe đó không đúng với hợp đồng đã ký kết giữa người thuê vận tải và doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt;”  Lý do đề nghị bổ sung: Để làm rõ, chi tiết các quy định về quyền của người thuê vận tải. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  1. Đối với nội dung về từ chối xếp hàng hóa lên toa xe khi toa xe đó không đúng với hợp đồng đã ký kết đã được quy định tại khoản 2 Điều 59 dự thảo Luật theo hướng giao Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định. Hiện nay, nội dung này đã được quy định tại Thông tư số 22/2018/TT-BGTVT.  2. Qua rà soát, Bộ GTVT đề xuất bổ sung điểm d vào khoản 1 Điều này như sau:  ***"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. |  |  | Qua rà soát, Bộ GTVT đề xuất bổ sung điểm g vào khoản 2 Điều này như sau:  ***"g)*** ***Các nghĩa vụ khác theo quy định của pháp luật.”.*** |
| **Mục 4. QUẢN LÝ TÀI CHÍNH**  **TRONG HOẠT ĐỘNG KINH DOANH ĐƯỜNG SẮT** |  |  |  |
| **Điều 71.** **Phí, giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt** | Bộ Tài chính | - Tại Điều 71, Điều 78 dự thảo Luật quy định: Phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư thuộc thẩm quyền quy định của Bộ Tài chính; phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị thuộc thẩm quyền quy định của Hội đồng nhân dân cấp tỉnh; phí sát hạch lái tàu thuộc thẩm quyền quy định của Bộ Tài chính.  Tại Danh mục phí ban hành kèm theo Luật Phí và lệ phí quy định: Phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt thuộc thẩm quyền quy định của Bộ Tài chính (điểm 3 Mục V); không quy định phí sát hạch lái tàu.  Căn cứ quy định Luật Phí và lệ phí thì thẩm quyền quy định phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt (bao gồm cả đường sắt quốc gia và đường sắt đô thị) thuộc thẩm quyền của Bộ Tài chính.  - Tại Hồ sơ xây dựng dự án Luật chưa thuyết minh cụ thể lý do bổ sung quy định giao Hội đồng nhân dân cấp tỉnh quy định thu phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị và lý do bổ sung quy định thu phí sát hạch lái tàu.  Vì vậy, đề nghị Bộ GTVT thuyết minh rõ lý do đề xuất giao Hội đồng nhân dân cấp tỉnh quy định thu phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị; sự cần thiết và đánh giá tác động việc bổ sung khoản phí sát hạch lái tàu tại Hồ sơ xây dựng dự án Luật để đảm bảo cơ sở để cơ quan có thẩm quyền xem xét quy định. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và làm rõ như sau:  1. Về quy định phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị: Để bảo đảm thống nhất trong hệ thống pháp luật, Bộ GTVT xin tiếp thu và chỉnh lý như sau:  - Gộp khoản 2 và khoản 3 Điều 71 của dự thảo Luật thành một khoản 2: “*2. Bộ Tài chính quy định về phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư.*”  - Gộp điểm 3.1 và điểm 3.2 tại khoản 6 Điều 78 của Dự thảo Luật thành một điểm 3.1: “*3.1. Tên phí: Phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư; cơ quan quy định: Bộ Tài chính*”  2. Về quy định Phí sát hạch cấp giấy phép lái tàu, Bộ GTVT làm rõ như sau:  - Công tác sát hạch cấp giấy phép lái tàu được quy định ổn định từ Luật Đường sắt năm 2005, Luật Đường sắt năm 2017 và dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi). Công tác này do cơ quan QLNN chuyên ngành đường sắt (Cục Đường sắt Việt Nam) thực hiện để cung cấp dịch vụ công cho tổ chức, cá nhân có nhu cầu. Kinh phí cho công tác này trước đây được quy định tại Thông tư số 46/2013/TT-BTC ngày 25/4/2013 của Bộ Tài chính quy định chế độ thu, nộp, quản lý và sử dụng phí sát hạch cấp giấy phép lái tàu, và Người tham gia sát hạch để được cấp giấy phép lái tàu là đối tượng nộp phí sát hạch cấp giấy phép lái tàu. Tuy nhiên, từ ngày 01/01/2017, Thông tư này đã hết hiệu lực theo quy định tại Quyết định số 2840/QĐ-BTC ngày 30/12/2016 của Bộ trưởng Bộ Tài chính. Điều này dẫn đến khó khăn cho cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành đường sắt trong việc bố trí kinh phí ngân sách nhà nước cho công tác này.  Do đó, để bảo đảm cơ bản bù đắp chi phí cho công tác sát hạch giấy phép lái tàu, cần thiết phải bổ sung “*Phí sát hạch cấp giấy phép lái tàu*” vào trong Danh mục phí ban hành kèm theo Luật Phí và Lệ phí năm 2015.  - Sửa đổi, bổ sung điểm 3.3 tại khoản 6 Điều 78 của Dự thảo Luật thành: “*3.3. Tên phí: Phí sát hạch cấp giấy phép lái tàu; cơ quan ban hành: Bộ Tài chính*” |
| 1. Phí, giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt là khoản tiền phải trả khi sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt để được chạy tàu trong ga, trên tuyến hoặc khu đoạn đường sắt.  a) Phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt áp dụng đối với doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt khi sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt Nhà nước đầu tư do cơ quan, tổ chức được giao quản lý, khai thác;  b) Giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt áp dụng đối với doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt khi sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư cho thuê hoặc chuyển nhượng quyền khai thác tài sản;  c) Giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt áp dụng đối với tổ chức, cá nhân thuê hoặc nhận chuyển nhượng có thời hạn quyền khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư, quản lý hoặc tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư, quản lý trực tiếp tổ chức khai thác tài sản.  2. Bộ Tài chính quy định về phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư.  3. Hội đồng nhân dân cấp tỉnh quy định về phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị. | Tổng công ty ĐSVN | Đề nghị sửa đổi, bổ sung như sau:  **Điều 71. Phí, giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt**  **1. Phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư là khoản tiền tổ chức, cá nhân phải trả cho Nhà nước khi sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư để được kinh doanh vận tải đường sắt.**  **2. Giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư là khoản tiền tổ chức, cá nhân phải trả cho Nhà nước khi sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư được giao, được cho thuê hoặc được chuyển nhượng có thời hạn để kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt.**  3. Bộ Tài chính quy định về phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư.  4. Hội đồng nhân dân cấp tỉnh quy định về phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị.  5. Thẩm quyền định giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt:  a) Bộ Giao thông vận tải quyết định giá tối thiểu giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt đối với trường hợp cho thuê quyền khai thác hoặc chuyển nhượng có thời hạn quyền khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư, quản lý; định giá cụ thể giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt đối với trường hợp tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư, quản lý trực tiếp tổ chức khai thác tài sản;  b) Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh quyết định giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị theo quy định của pháp luật về giá;  c) Tổ chức, cá nhân quyết định giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt do mình đầu tư. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu một phần và sửa đổi, bổ sung khoản 1 Điều 71 của Dự thảo như sau:  “*1. Phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư là khoản tiền tổ chức được giao quản lý tài sản phải trả cho Nhà nước khi sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư để được kinh doanh vận tải đường sắt.*  *2. Giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư là khoản tiền tổ chức, cá nhân phải trả cho Nhà nước khi sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư được giao, được cho thuê hoặc được chuyển nhượng có thời hạn để kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt*”. |
| 4. Thẩm quyền định giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt: |  |  |  |
| b) Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh quyết định giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị theo quy định của pháp luật về giá; | Bộ Tài chính | Điểm b khoản 4 Điều 71 dự thảo Luật quy định: *“b) Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh quyết định giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị theo quy định của pháp luật về giá”*; đồng thời, tại Bảng so sánh dự thảo Luật đường sắt sửa đổi kèm theo hồ sơ gửi xin ý kiến, Bộ GTVT chưa nêu lý do bổ sung nội dung này.  Theo quy định tại Luật Giá năm 2023, dịch vụ sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị không thuộc danh mục hàng hóa, dịch vụ do Nhà nước định giá, bình ổn giá, kê khai giá. Theo quy định tại Luật Quản lý sử dụng tài sản công, việc cho thuê, chuyển nhượng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt nói riêng, tài sản công nói chung thực hiện theo quy định pháp luật tài sản công. Do đó, đề nghị Bộ GTVT nghiên cứu quy định tại pháp luật về quản lý tài sản công và pháp luật có liên quan để quy định nội dung trên cho phù hợp. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau: Tài sản KCHTĐS địa phương do UBND cấp tỉnh đầu tư là tài sản công, hiện nay Bộ Tài chính đang chủ trì sửa đổi, bổ sung Nghị định số 46/2018/NĐ-CP ngày 14/3/2018 của Chính phủ quy định về quản lý, sử dụng và khai thác tài sản KCHTĐS quốc gia do Nhà nước đầu tư, quản lý, trong đó dự kiến bổ sung nội dung quy định về quản lý, sử dụng và khai thác KCHTĐS đô thị đồng bộ với việc quản lý, sử dụng và khai thác KCHTĐS quốc gia. Do đó, nội dung quy định về thẩm quyền của UBND cấp tỉnh định giá sử dụng KCHTĐS địa phương là cần thiết để đồng bộ với quy định hiện hành đối với KCHTĐS quốc gia.  Rà soát, chỉnh lý điểm b khoản 5 Điều 71 như sau:  “b*) Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh ~~quyết~~ định giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt ~~đô thị~~* ***địa phương do mình đầu tư hoặc được giao quản lý*** *theo quy định của pháp luật về giá;*” |
|  | UBND tỉnh Quảng Ninh | Tại điểm b khoản 4 Điều 71 dự thảo nêu: “Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh quyết định giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị theo quy định của pháp luật về giá”. Tuy nhiên, theo quy định của Luật Giá số 16/2023/QH15 ngày 19/6/2023 không quy định thẩm quyền của Ủy ban nhân dân tỉnh đối với giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Điểm d khoản 3 Điều 21 Luật Giá năm 2023 quy định "*d) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh định giá đối với hàng hóa, dịch vụ theo thẩm quyền thuộc phạm vi quản lý theo địa bàn.*". Bên cạnh đó, tại điểm c khoản 2 Điều 12 của Dự thảo quy định: "*c) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh thực hiện nhiệm vụ, quyền hạn của đại diện chủ sở hữu đối với tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt địa phương do mình đầu tư*".  Mặt khác, Luật Đường sắt 2017 chưa có quy định về thẩm quyền quyết định giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt địa phương, do đó Bộ Giao thông vận tải đã đề xuất bổ sung quy định điểm b khoản 4 Điều 71 như sau:  “b*) Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh ~~quyết~~ định giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt ~~đô thị~~* ***địa phương do mình đầu tư hoặc được giao quản lý*** *theo quy định của pháp luật về giá;*” |
|  | UBND tp Hà Nội | Tại phụ lục danh mục hàng hóa dịch vụ do Nhà nước định giá được ban kèm theo Luật Giá năm 2023 (có hiệu lực thi hành từ ngày 01/7/2024): Không có danh mục dịch vụ sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt; không có quy định về thẩm quyền định giá của UBND cấp tỉnh đối với dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt trên kết cấu hạ tầng đường sắt địa phương; Căn cứ Khoản 3 Điều 3 Luật Giá năm 2023: *"3. Trường hợp luật khác ban hành sau .... thực hiện theo quy định của luật khác đó"* đề nghị cơ quan soạn thảo Luật rà soát các điều khoản liên quan đến thẩm quyền định giá để nghiên cứu quy định trong Luật Đường sắt 2017 (sửa đổi) bảo đảm phù hợp với Luật Giá 2023. | Nội dung này đã được Bộ GTVT tiếp thu như ý kiến của UBND tỉnh Quảng Ninh và chỉnh lý điểm này như sau:  “b*) Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh ~~quyết~~ định giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt ~~đô thị~~* ***địa phương do mình đầu tư hoặc được giao quản lý*** *theo quy định của pháp luật về giá;*” |
| c) Tổ chức, cá nhân quyết định giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt do mình đầu tư. |  |  |  |
| **Điều 72.** **Giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt** | UBND tp Hà Nội | Tại phụ lục danh mục hàng hóa dịch vụ do Nhà nước định giá được ban kèm theo Luật Giá năm 2023 (có hiệu lực thi hành từ ngày 01/7/2024): Không có danh mục dịch vụ sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt; không có quy định về thẩm quyền định giá của UBND cấp tỉnh đối với dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt trên kết cấu hạ tầng đường sắt địa phương; Căn cứ Khoản 3 Điểu 3 Luật Giá năm 2023: *"3. Trường hợp luật khác ban hành sau .... thực hiện theo quy định của luật khác đó"* đề | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và đề xuất như sau:  Tại Mục 3 Phụ lục số 02 Luật Giá năm 2023 mới quy định: Bộ GTVT có trách nhiệm định giá tối đa đối với Dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt trên kết cấu hạ tầng đường sắt do nhà nước đầu tư. Tuy nhiên, tại khoản 2 Điều 12 của Dự thảo quy định nhiệm vụ, quyền hạn của đại diện chủ sở hữu đối với tài sản KCHTĐS quốc gia là của Bộ GTVT và đối với tài sản KCHTĐS địa phương là của UBND cấp tỉnh.  Do đó, để bảo đảm thống nhất trong công tác quản lý, Bộ GTVT đề xuất quy định trong Dự thảo:  (i) Tại điểm a khoản 2 Điều 72 quy định: "*a) Bộ Giao thông vận tải ~~quyết~~ định giá* ***tối đa*** *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*** *theo quy định của pháp luật về giá, trừ quy định tại điểm b khoản này;*  *b) Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh ~~quyết~~ định giá* ***tối đa*** *dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt trên kết cấu hạ tầng đường sắt địa phương* ***do mình đầu tư*** *theo quy định của pháp luật về giá;*"  (ii) Bổ sung khoản 10 vào Điều 78 của Dự thảo quy định: "*10. Sửa đổi, bổ sung Mục 3 Phụ lục số 02 kèm theo Luật Giá số 16/2023/QH15 ngày 19 tháng 6 năm 2023 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; cơ quan quy định: Bộ Giao thông vận tải;*  *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; cơ quan quy định: Ủy ban nhân dân cấp tỉnh;*" |
| 1. Giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt là khoản tiền phải trả khi sử dụng dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt để chạy tàu trong ga, trên tuyến hoặc khu đoạn đường sắt. | Tổng công ty ĐSVN | Đề nghị sửa đổi, bổ sung: 1. Giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt là khoản tiền **doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt phải** trả **cho doanh nghiệp cung cấp dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt** khi sử dụng dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt để chạy tàu trong ga, trên tuyến hoặc khu đoạn đường sắt. | Về nội dung này, Bộ Giao thông vận tải làm rõ như sau:  Quy định này giải thích về giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt, không liên quan đến cơ cấu tổ chức, bộ máy kinh doanh vận tải đường sắt hay cung cấp dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt. |
| 2. Thẩm quyền định giá được quy định như sau:  a) Bộ Giao thông vận tải quyết định giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt trên kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư theo quy định của pháp luật về giá, trừ quy định tại điểm b khoản này; | Bộ Tài chính | Về định giá:  - Khoản 3 Điều 73 Luật Giá 2023 quy định:  “3. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Đường sắt số 06/2017/QH14 đã được sửa đổi, bổ sung một số điều theo Luật số 35/2018/QH14 như sau:  "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;”.  Do đó, đề nghị Bộ GTVT rà soát quy định về giá tại Luật Giá và các văn bản hướng dẫn để quy định các nội dung về giá lĩnh vực đường sắt tại Dự thảo Luật đường sắt sửa đổi cho phù hợp. | Nội dung này đã được quy định tại điểm a, điểm b khoản 2 Điều 72 của dự thảo Luật. Trong đó, phân quyền cho Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh định giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt trên kết cấu hạ tầng đường sắt địa phương theo quy định của pháp luật về giá theo chủ trương tại Nghị quyết số 04/NQ-CP về phân cấp, phân quyền.  Rà soát, sửa đổi, bổ sung quy định tại điểm a, điểm b khoản 2 Điều 72 của dự thảo Luật thành “*a) Bộ Giao thông vận tải* ***~~quyết~~*** *định giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt trên kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư theo quy định của pháp luật về giá, trừ quy định tại điểm b khoản này;*  *b) Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh* ***~~quyết~~*** *định giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt trên kết cấu hạ tầng đường sắt địa phương* ***do mình đầu tư******hoặc được giao quản lý*** *theo quy định của pháp luật về giá;*” |
|  | Bộ Tài chính | Điểm a, b khoản 2 Điều 72 dự thảo Luật quy định:  *“2. Thẩm quyền định giá được quy định như sau: a) Bộ Giao thông vận tải quyết định giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt trên kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư theo quy định của pháp luật về giá, trừ quy định tại điểm b khoản này; b) Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh quyết định giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt trên kết cấu hạ tầng đường sắt địa phương theo quy định của pháp luật về giá”;*  + Khoản 7 Điều 78 dự thảo Luật quy định: *“7. Sửa đổi, bổ sung mục 43 của Phụ lục số 02 Luật Giá số ngày 19 tháng 6 năm 2023 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”*.  Bộ Tài chính có ý kiến như sau: Căn cứ quy định tại khoản 3 Điều 3 Luật Giá: *“3. Trường hợp luật khác ban hành sau ngày Luật Giá có hiệu lực thi hành có quy định bổ sung hàng hóa, dịch vụ do Nhà nước định giá thì phải đánh giá tác động chính sách; hàng hóa, dịch vụ đó phải đáp ứng ít nhất một trong các tiêu chí quy định tại khoản 1 Điều 21 của Luật này; đồng thời quy định rõ về thẩm quyền, trách nhiệm định giá, hình thức định giá đối với hàng hóa, dịch vụ đó, xác định cụ thể về căn cứ, phương pháp định giá, việc ban hành văn bản định giá thực hiện hoặc không thực hiện theo quy định tại Luật Giá, nội dung thực hiện theo quy định của luật khác đó”.* Do đó, đề nghị Bộ GTVT căn cứ quy định hiện hành, báo cáo, đánh giá tác động chính sách và các quy định tại Luật giá năm 2023, các văn bản hướng dẫn và pháp luật liên quan để hoàn thiện dự thảo Luật cho phù hợp. | Về nội dung tại Điểm a, b khoản 2 Điều 72 dự thảo Luật, Bộ GTVT làm rõ như sau: Nội dung này không phải là nội dung mới bổ sung mà đã được quy định tại điểm b khoản 3 Điều 73 và tại mục 3 Phụ lục số 02 của Luật Giá năm 2023. Do đó, không cần bổ sung báo cáo, đánh giá tác động chính sách.  Về nội dung tại Khoản 7 Điều 78 dự thảo Luật, Bộ GTVT làm rõ như sau: Nội dung này không phải là nội dung mới bổ sung mà đã được quy định trong các nội dung thuộc mục 17 Phụ lục số 02 Luật Giá năm 2023. Dự thảo Luật đề xuất chuyển “*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*” từ hình thức Hàng hóa, dịch vụ do hai cấp định giá thành Hàng hóa, dịch vụ do một cấp định giá để nâng cao hiệu quả quản lý, sử dụng nguồn vốn NSNN và tạo điều kiện thuận lợi cho công tác quản lý, bảo trì KCHTĐSQG do Nhà nước đầu tư, quản lý. Do đó, không cần bổ sung báo cáo, đánh giá tác động chính sách. |
| b) Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh quyết định giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt trên kết cấu hạ tầng đường sắt địa phương theo quy định của pháp luật về giá; | UBND tỉnh Quảng Ninh | Tại điểm b khoản 2 Điều 72 dự thảo nêu: *“Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh quyết định giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt trên kết cấu hạ tầng đường sắt địa phương theo quy định của pháp luật về giá”*. Tuy nhiên, theo quy định tại số thứ tự 3 phụ lục số 02 của Luật Giá số 16/2023/QH15 ngày 19/6/2023 không quy định thẩm quyền định giá của Ủy ban nhân dân tỉnh đối với giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt trên kết cấu hạ tầng đường sắt địa phương. Thẩm quyền định giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt trên kết cấu hạ tầng đường sắt do nhà nước đầu tư do Bộ Giao thông vận tải định giá tối đa.  Do vậy, đề nghị nghiên cứu để đảm bảo đồng bộ thẩm quyền giữa Luật Đường sắt (sửa đổi) và Luật Giá[[19]](#footnote-19). | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và đề xuất như sau:  Tại Mục 3 Phụ lục số 02 Luật Giá năm 2023 mới quy định: Bộ GTVT có trách nhiệm định giá tối đa đối với Dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt trên kết cấu hạ tầng đường sắt do nhà nước đầu tư. Tuy nhiên, tại khoản 2 Điều 12 của Dự thảo quy định nhiệm vụ, quyền hạn của đại diện chủ sở hữu đối với tài sản KCHTĐS quốc gia là của Bộ GTVT và đối với tài sản KCHTĐS địa phương là của UBND cấp tỉnh.  Do đó, để bảo đảm thống nhất trong công tác quản lý, Bộ GTVT đề xuất quy định trong Dự thảo:  (i) Tại điểm a khoản 2 Điều 72 quy định: "*a) Bộ Giao thông vận tải ~~quyết~~ định giá* ***tối đa*** *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*** *theo quy định của pháp luật về giá, trừ quy định tại điểm b khoản này;*  *b) Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh ~~quyết~~ định giá* ***tối đa*** *dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt trên kết cấu hạ tầng đường sắt địa phương* ***do mình đầu tư******hoặc được giao quản lý*** *theo quy định của pháp luật về giá;*"  (ii) Bổ sung khoản 10 vào Điều 78 của Dự thảo quy định:  "*10. Sửa đổi, bổ sung Mục 3 Phụ lục số 02 kèm theo Luật Giá số 16/2023/QH15 ngày 19 tháng 6 năm 2023 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* ". |
| c) Tổ chức, cá nhân quyết định giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt trên kết cấu hạ tầng đường sắt do mình đầu tư. | Bộ Kế hoạch và Đầu tư | Về thẩm quyền quy định giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt (Điều 72)  Đề nghị rà soát, đánh giá thận trọng quy định về "*Tổ chức, cá nhân quyết định giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt trên kết cấu hạ tầng đường sắt do mình đầu tư*"; cần có định mức, quy định của cơ quan nhà nước có thẩm quyền. | Về nội dung này, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Tại khoản 3 Điều 12 của Dự thảo quy định: "*3. Tổ chức, cá nhân tự quản lý, sử dụng, khai thác, bảo trì và bảo vệ tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do mình đầu tư theo quy định của pháp luật.*"  Tại khoản 1 Điều 8 Luật Giá năm 2023 quy định: "***Điều 8. Quyền của tổ chức, cá nhân kinh doanh hàng hóa, dịch vụ***  *1. Tự định giá và điều chỉnh giá hàng hóa, dịch vụ do mình sản xuất, kinh doanh, trừ hàng hóa, dịch vụ do Nhà nước định giá cụ thể. Được xem xét áp dụng nguyên tắc, căn cứ, phương pháp định giá do Nhà nước quy định để định giá hàng hóa, dịch vụ.*" |
| **Điều 74.** **Quản lý, sử dụng nguồn thu từ việc Nhà nước giao, cho thuê hoặc chuyển nhượng có thời hạn tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư**  Nguồn thu từ việc Nhà nước giao, cho thuê hoặc chuyển nhượng có thời hạn đối với tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư được quản lý, sử dụng theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công. | Bộ Tài chính | Về quản lý, sử dụng nguồn thu từ khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư: Đề nghị sửa lại Điều 74 như sau: *“Nguồn thu từ việc ~~nhà nước giao, cho~~ ~~thuê, hoặc chuyển nhượng có thời hạn đối với~~* ***khai thác*** *tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư được quản lý, sử dụng theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công* ***và pháp luật khác có liên quan****”.* | Về nội dung này, Bộ GTVT đề xuất bỏ Điều này do đã được quy định tại pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công và pháp luật khác có liên quan. Quy định này nhằm thực hiện hiện chỉ đạo của Tổng Bí thư tại Phiên khai mạc Kỳ họp thứ 8, Quốc hội khoá XV (ngày 21/10/2024) và các văn bản chỉ đạo của Chủ tịch Quốc hôi, Thủ tướng Chính phủ |
|  | UBND thành phố Đà Nẵng | Điều 74. Quản lý, sử dụng nguồn thu từ tài sản kết cấu hạ tầng  Cần có quy định chi tiết hơn về quy trình và các tiêu chí quản lý nguồn thu để tránh việc sử dụng sai mục đích và đảm bảo tính minh bạch trong quá trình quản lý tài chính. | Về nội dung này, Bộ GTVT đề xuất bỏ Điều này do đã được quy định tại pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công và pháp luật khác có liên quan. Quy định này nhằm thực hiện hiện chỉ đạo của Tổng Bí thư tại Phiên khai mạc Kỳ họp thứ 8, Quốc hội khoá XV (ngày 21/10/2024) và các văn bản chỉ đạo của Chủ tịch Quốc hôi, Thủ tướng Chính phủ |
| **Chương VII**  **QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ HOẠT ĐỘNG ĐƯỜNG SẮT** |  |  |  |
| **Điều 75. Nội dung quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt** |  |  |  |
| 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. | Bộ Kế hoạch và đầu tư | Đề nghị sửa đổi, bổ sung khoản 1 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~~* ***pháp luật đường sắt và pháp luật khác có liên quan;*** *xây dựng, tổ chức thực hiện kế hoạch và chính sách phát triển đường sắt.";* đồng thời bổ sung cơ sở về cơ chế phối hợp giữa các Bộ, cơ quan ngang bộ đối với các nội dung liên quan tới quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu một phần và làm rõ như sau:  1. Tiếp thu và chỉnh lý khoản này thành:  "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."  Lý do: Điều này chỉ quy định về các nội dung về quản lý nhà nước trong hoạt động đường sắt. Đồng thời, việc xây dựng, tổ chức thực hiện tất cả các nội dung về quản lý nhà nước về đường sắt đều phải thực hiện theo quy định của Luật này và các Luật khác có liên quan (không chỉ riêng với công tác quy hoạch). Vì vậy, đề xuất bỏ cụm từ "theo quy định của pháp luật về quy hoạch".  2. Về bổ sung cơ sở về cơ chế phối hợp giữa các Bộ, cơ quan ngang bộ đối với các nội dung liên quan tới quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt: Nội dung này đã được quy định tại Điều 35, Điều 36 Luật Tổ chức Chính phủ. Vì vậy, để bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất trong hệ thống văn bản QPPL, Bộ GTVT đề nghị không bổ sung nội dung này vào trong dự thảo. |
| 7. Quản lý việc tổ chức bảo đảm an ninh, an toàn cho hoạt động đường sắt; tổ chức quản lý và bảo đảm an ninh, an toàn cho các đoàn tàu thực hiện nhiệm vụ đặc biệt. | Bộ Công an | Tại Khoản 7 Điều 75 dự thảo Luật: Đề nghị chỉnh lý cụm từ “bảo đảm an ninh, an toàn” thành “bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn”. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và chỉnh sửa khoản này như sau:  "7. Quản lý việc tổ chức bảo đảm an ninh, an toàn cho hoạt động đường sắt; tổ chức quản lý và bảo đảm an ninh, ***trật tự,*** an toàn cho các đoàn tàu thực hiện nhiệm vụ đặc biệt." |
| **Điều 76. Trách nhiệm quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt**  3. Bộ, cơ quan ngang Bộ trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải thực hiện quản lý nhà nước về đường sắt.  4. Bộ, cơ quan ngang Bộ trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải thực hiện quản lý nhà nước về đường sắt; bảo đảm thuận tiện, nhanh chóng trong việc thông quan tại ga liên vận quốc tế. | Bộ Kế hoạch và đầu tư | Đề nghị ghép khoản 3 và khoản 4 Điều 76 "Trách nhiệm của Bộ, cơ quan ngang Bộ"để tránh trùng lặp và rà soát đảm bảo đúng thẩm quyền | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu theo hướng bỏ khoản 3 Điều này. |
| **Điều 77. Tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về đường sắt** |  |  |  |
| 4. Cơ quan quản lý nhà nước về giáo dục và đào tạo có trách nhiệm chỉ đạo việc giáo dục pháp luật về đường sắt trong các cơ sở giáo dục. | Bộ Giáo dục và Đào tạo | Đề nghị bỏ khoản 4 Điều 77: "Cơ quan quản lý nhà nước về giáo dục và đào tạo có trách nhiệm chỉ đạo việc giáo dục pháp luật về đường sắt trong các cơ sở giáo dục."  Lý do: Không nên quy định thành một nhiệm vụ của cơ quan quản lý nhà nước về giáo dục tại dự thảo Luật như khoản 4 vì hiện nay việc phổ biến giáo dục pháp luật trong nhà trường được thực hiện theo Luật Phổ biến giáo dục pháp luật. Hằng năm, Bộ GD&ĐT đều có Kế hoạch công tác phổ biến giáo dục pháp luật, trong đó có yêu cầu các địa phương, cơ sở giáo dục thực hiện phổ biến giáo dục pháp luật bằng các hình thức khác nhau cho đối tượng người học và người dạy. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và bỏ khoản này. |
| **Chương VIII**  **ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH** |  |  |  |
| **Điều 78. Sửa đổi, bổ sung, thay thế, bãi bỏ một số khoản, điều, phụ lục của các luật liên quan** | Bộ Kế hoạch và Đầu tư | Hiện nay, Luật Đầu tư công (sửa đổi) đang được xây dựng và đang trong quá trình lấy ý kiến của các cơ quan liên quan theo quy định. Do vậy, đề nghị Bộ Giao thông vận tải trong quá trình thực hiện dự thảo Luật, chủ động phối hợp với các Bộ, cơ quan liên quan liên tục cập nhập, rà soát, thống nhất nội dung giữa các dự thảo Luật để tránh chồng chéo, trùng lặp | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và sẽ phối hợp với Bộ Kế hoạch và đầu tư trong quá trình xây dựng Luật Đầu tư công (sửa đổi). Đồng thời, sẽ phối hợp với các Bộ, cơ quan liên quan liên tục cập nhập, rà soát, thống nhất nội dung giữa các dự thảo Luật để tránh chồng chéo, trùng lặp với Luật Đường sắt (sửa đổi). |
|  | UBND tỉnh Yên Bái | Đề nghị cơ quan soạn thảo rà soát, điều chỉnh tên của Điều 78 “*sửa đổi, bổ sung, thay thế, bãi bỏ một số khoản, điểm, phụ lục của các luật liên quan”* thành *“sửa đổi, bổ sung, bãi bỏ một số khoản, điểm, phụ lục của các luật liên quan”* cho phù hợp, đảm bảo tính thống nhất do nội dung Điều 78 dự thảo chỉ có sửa đổi, bổ sung, bãi bỏ một số điều, khoản của một số luật liên quan mà không có khoản điểm nào quy định về thay thếkhoản, điều của một số luật liên quan. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và bỏ cụm từ "thay thế" tại tên Điều 78 của dự thảo. |
| 3. 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, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 01 năm 2014:  “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%”. | Bộ Kế hoạch và Đầu tư | Tại khoản 3 Điều 78 dự thảo Luật quy định *“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%”.* Đề nghị phối hợp với Bộ Tài chính rà soát về quy định nêu trên. | Về nội dung này, Bộ GTVT thống nhất và sẽ tiếp tục nghiên cứu dự án Luật Thuế thu nhập doanh nghiệp (sửa đổi) và sẽ phối hợp với Bộ Tài chính để đề xuất nội dung của Dự thảo cho phù hợp. |
|  | UBND tỉnh Điện Biên | Khoản 3 đề nghị bỏ cụm từ “có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 01 năm 2014” vì không cần thiết. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và chỉnh lý như sau:  "*3. 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~~, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 01 năm 2014~~*" |
| 8. Bãi bỏ Điều 3 Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của 37 Luật có liên quan đến quy hoạch số 35/2018/QH14 ngày 20 tháng 11 năm 2018.  9. 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 của Luật Đầu tư số 61/2020/2014 ngày 17 tháng 6 năm 2020. | Bộ Kế hoạch và Đầu tư | Về ngành nghề kinh doanh có điều kiện (Điều 56 và Điều 58)  Theo mục 95, 96 và 97 Phụ lục IV Luật Đầu tư "kinh doanh vận tải đường sắt, kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, kinh doanh đường sắt đô thị”. Khoản 9 Điều 78 dự thảo Luật bãi bỏ ngành "kinh doanh đường sắt đô thị" tại mục 97 của Phụ lục IV Danh mục ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện của Luật Đầu tư 2020.  Dự thảo Tờ trình chưa đánh giá cụ thể về việc bãi bỏ ngành nghề này ra khỏi Danh mục ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện. Do đó, đề nghị cơ quan soạn thảo thuyết minh, đánh giá cụ thể và xem xét bổ sung quy định chuyển tiếp (nếu có) tại Điều 79 dự thảo Luật về nội dung này. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và bổ sung đánh giá việc bỏ quy định về kinh doanh đường sắt đô thị tại dự thảo Tờ trình. Đồng thời, Bộ GTVT làm rõ như sau:  Luật Đường sắt 2017 đã có các quy định như:  - Tại khoản 1 Điều 49 quy định kinh doanh đường sắt bao gồm kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, kinh doanh vận tải đường sắt, kinh doanh đường sắt đô thị.  - Tại khoản 22 Điều 3 giải thích thuật ngữ "kinh doanh đường sắt đô thị" là việc thực hiện một, một số hoặc toàn bộ công đoạn từ đầu tư đến **vận chuyển hành khách** trong đô thị nhằm mục đích sinh lời. Đồng thời, tại khoản 1 Điều 52 quy định kinh doanh vận tải đường sắt gồm kinh doanh **vận tải hành khách, hành lý và hàng hoá trên đường sắt**. Tuy nhiên, tại khoản 1 Điều 74 quy định doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đô thị thực hiện cả quyền và nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng và kinh doanh vận tải đường sắt.  Như vậy, quy định về kinh doanh đường sắt đô thị tại Luật Đường sắt 2017 chưa rõ ràng và chưa có sự đồng bộ, thống nhất với nhau. Do đó, trong quá trình Tổng kết thi hành Luật Đường sắt 2017 và lập Hồ sơ đề nghị xây dựng dự án Luật Đường sắt (sửa đổi), Bộ GTVT đã có đánh giá *"Luật Đường sắt 2017 có một chương riêng về đường sắt đô thị, tuy nhiên các quy định vẫn chưa được đầy đủ, một số nội dung vướng mắc về đầu tư, thiếu quy định về hành lang an toàn cho công trình ngầm, quy định về quản lý khai thác đường sắt đô thị. Vì vậy, cần thiết bổ sung một số quy định về đường sắt đô thị để khắc phục những tồn tại, bất cập nêu trên."* |
|  | Bộ Tài chính | Về định giá:  Số thứ tự 3 Phụ lục 02 Luật Giá 2023 quy định: “Dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt trên kết cấu hạ tầng đường sắt do nhà nước đầu tư” thì thẩm quyền và hình thức định giá: Bộ Giao thông vận tải định giá tối đa.  Do đó, đề nghị Bộ GTVT rà soát quy định về giá tại Luật Giá và các văn bản hướng dẫn để quy định các nội dung về giá lĩnh vực đường sắt tại Dự thảo Luật đường sắt sửa đổi cho phù hợp. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và bổ sung một khoản vào Điều 78 của dự thảo Luật như sau:  *"10. Sửa đổi, bổ sung Mục 3 Phụ lục số 02 kèm theo Luật Giá số 16/2023/QH15 ngày 19 tháng 6 năm 2023 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”.* |
| **Điều 80. Hiệu lực thi hành**  1. Luật này có hiệu lực thi hành từ ngày … tháng … năm 2025. |  |  |  |
| 2. Luật Đường sắt số 06/2017/QH14 hết hiệu lực kể từ ngày Luật này có hiệu lực thi hành, trừ trường hợp quy định tại Điều 79 của Luật này. | UBND tỉnh Điện Biên | Khoản 2 Điều 80, đề nghị bỏ nội dung “trừ trường hợp quy định tại Điều 79 của Luật này” vì Điều 79 quy định về Điều khoản chuyển tiếp, không quy định nội dung liên quan đến hiệu lực của Luật Đường sắt số 06/2017/QH14. | Về nội dung này, Bộ GTVT tiếp thu và chỉnh lý khoản này như sau:  “2. Luật Đường sắt số 06/2017/QH14 hết hiệu lực kể từ ngày Luật này có hiệu lực thi hành. ~~trừ trường hợp quy định tại Điều 79 của Luật này”~~. |
|  | UBND tỉnh Yên Bái | Tại Khoản 2 Điều 80 dự thảo Luật quy định: “2. Luật ĐS số 06/2017/QH14 hết hiệu lực kể từ ngày Luật này có hiệu lực thi hành, trừ trường hợp quy định tại Điều 79 của Luật này”. Đề nghị cơ quan soạn thảo xem xét, bỏ nội dung “ Trừ trường hợp quy định tại Điều 79 của Luật này” do Điều 79 về “quy định chuyển tiếp” đã quy định rõ những nội dung công việc nào đã thực hiện từ trước khi Luật mới có hiệu lực nhưng chưa hoàn thành thì được tiếp tục thực hiện hay thực hiện theo quy định mới. | Nội dung này đã được giải trình tương tự như ý kiến của UBND tỉnh Điện Biên. |

1. Tại Mục III.1 về quá trình xây dựng Luật Đường sắt (sửa đổi), Bộ Giao thông vận tải có nêu về Báo cáo tổng kết đánh giá thi hành Luật Đường sắt 2017 trên toàn quốc, tuy nhiên không gửi kèm theo văn bản số 8888/BGTVT-PC ngày 19/8/2024 [↑](#footnote-ref-1)
2. Gồm: (1) Về đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt; (2) Về quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt; (3) Về hoạt động vận tải đường sắt; (4) Về kết nối các phương thức vận tải; (5) Về phát triển công nghiệp và nguồn nhân lực đường sắt. [↑](#footnote-ref-2)
3. Bộ Giao thông vận tải đề nghị bỏ các thuật ngữ này vì trong dự thảo Luật không còn sử dụng. Tuy nhiên, các thuật ngữ trên được quy định tại khoản 9, khoản 18 ĐIều 3; Điều 18, Điều 79 của dự thảo Luật [↑](#footnote-ref-3)
4. Kết luận số 49-KL/TW ngày 28/02/2023 của Bộ Chính trị xác định: “Huy động tối đa các nguồn lực, tập trung ưu tiên đầu tư phát triển hệ thống Giao thông vận tải đường sắt hiện đại, đồng bộ, bền vững, có trọng tâm, trọng điểm, có lộ trình, bước đi cụ thể, phù hợp với điều kiện và kế hoạch, chiến lược phát triển KT-XH của đất nước”; “Tập trung ưu tiên phát triển công nghiệp đường sắt đồng bộ với các ngành công nghiệp khác” và cùng với đó là một số nhiệm vụ, giải pháp như: “Hoàn thiện hệ thống phát luật, cơ chế, chính sách ưu đãi, tạo môi trường thuận lợi, khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia đầu tư phát triển Giao thông vận tải đường sắt” [↑](#footnote-ref-4)
5. (1) Công thư số 15/CTQH ngày 29/10/2024 của Chủ tịch Quốc hội về việc đổi mới tư duy trong công tác xây dựng pháp luật; (2) công văn số 868/TTg-TKBT ngày 25/10/2024 của Thủ tướng Chính phủ về việc đẩy mạnh xây dựng, hoàn thiện thể chế đáp ứng các yêu cầu phát triển đất nước trong kỷ nguyên mới theo tinh thần chỉ đạo của Tổng Bí thư, Chủ tịch nước Tô Lâm tại Phiên khai mạc Kỳ họp thứ 8, Quốc hội XV; (3) công thư số 17/CTQH ngày 11/11/2024 của Chủ tịch Quốc hội về việc tiếp tục quán triệt, thực hiện đồng bộ các giải pháp đổi mới trong quá trình tiếp thu, chỉnh lý dự thảo luật, nghị quyết tại Kỳ hợp thứ 8; [↑](#footnote-ref-5)
6. Quyết định số 891/QĐ-TTg ngày 22/8/2024 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch hệ thống đô thị và nông thôn thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050. [↑](#footnote-ref-6)
7. Báo cáo thúc đẩy ngành đường sắt thông qua thỏa thuận xanh Châu Âu phối hợp giữa cảng đường sắt ERA 123 năm 2020 (giữa liên minh Châu Âu và cơ quan đường sắt). [↑](#footnote-ref-7)
8. Báo cáo thúc đẩy ngành đường sắt thông qua thỏa thuận xanh Châu Âu phối hợp giữa cảng đường sắt ERA 123 năm 2020 (giữa liên minh Châu Âu và cơ quan đường sắt). [↑](#footnote-ref-8)
9. (1) Công thư số 15/CTQH ngày 29/10/2024 của Chủ tịch Quốc hội về việc đổi mới tư duy trong công tác xây dựng pháp luật; (2) công văn số 868/TTg-TKBT ngày 25/10/2024 của Thủ tướng Chính phủ về việc đẩy mạnh xây dựng, hoàn thiện thể chế đáp ứng các yêu cầu phát triển đất nước trong kỷ nguyên mới theo tinh thần chỉ đạo của Tổng Bí thư, Chủ tịch nước Tô Lâm tại Phiên khai mạc Kỳ họp thứ 8, Quốc hội XV; (3) công thư số 17/CTQH ngày 11/11/2024 của Chủ tịch Quốc hội về việc tiếp tục quán triệt, thực hiện đồng bộ các giải pháp đổi mới trong quá trình tiếp thu, chỉnh lý dự thảo luật, nghị quyết tại Kỳ hợp thứ 8; [↑](#footnote-ref-9)
10. Hệ thống kiểm soát vé được thiết kế để quản lý và kiểm tra việc sử dụng vé có chức năng chính là đảm bảo hành khách có vé hợp lệ trước khi lên tàu hoặc vào khu vực cụ thể. Hệ thống

    thẻ vé là hệ thống quản lý toàn bộ quy trình mua và phát hành vé tàu, thường tích hợp với hệ thống thanh toán để cho phép người dùng mua vé qua các kênh khác nhau. [↑](#footnote-ref-10)
11. Tại Hoa Kỳ, nhiều thành phố lớn như New York, San Francisco, và Washington D.C. sử dụng hệ thống tích hợp cho phương tiện giao thông công cộng như hệ thống New York City Transit sử dụng MetroCard và OMNY (OpenLoop Mobile Network) để quản lý việc phát hành vé, thanh toán và kiểm soát truy cập tại các ga tàu điện ngầm và xe buýt. Tài Pháp, Paris sử dụng hệt thống Navigo Card cho việc thanh toán và kiểm soát truy cập vào hệt thống tàu điện ngầm, xe buýt, và xe điện. Tại Trung Quốc, một số thành phố như Thượng Hải, Bắc Kinh sử dụng Metro Card, Alipay, WeChat Pay cho việc thanh toán và kiểm soát truy cập vào hệ thống tàu điện ngầm và xe buýt. [↑](#footnote-ref-11)
12. Dự án Luật Quy hoạch đô thị và nông thôn sẽ trình Quốc hội khóa 15 xem xét, quyết định tại Kỳ họp thứ 8. Theo dự thảo Luật Quy hoạch đô thị và nông thôn, việc thay đổi các chỉ tiêu về quy hoạch kiến trúc, hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội, các yêu cầu về không gian và sử dụng đất trong quy hoạch chung thành phố trực thuộc trung ương thuộc thẩm quyền của Thủ tướng Chính phủ. [↑](#footnote-ref-12)
13. Điểm c khoản 2 Điều 4 Nghị quyết số 98/2023/QH15 ngày 24/6/2023. [↑](#footnote-ref-13)
14. *Phương án 1:* Chính phủ quy định Danh mục sản phẩm công nghiệp đường sắt thuộc đối tượng giao nhiệm vụ hoặc đặt hàng và tiêu chí lựa chọn tổ chức, **doanh nghiệp Việt Nam** được giao nhiệm vụ hoặc đặt hàng nghiên cứu, ứng dụng, chuyển giao công nghệ, đầu tư phát triển công nghiệp đường sắt trọng điểm, sản phẩm công nghệ cao chuyên dùng cho đường sắt.

    *Phương án 2:* Chính phủ quy định Danh mục sản phẩm công nghiệp đường sắt thuộc đối tượng giao nhiệm vụ hoặc đặt hàng và tiêu chí lựa chọn tổ chức, **doanh nghiệp Nhà nước** được giao nhiệm vụ hoặc đặt hàng nghiên cứu, ứng dụng, chuyển giao công nghệ, đầu tư phát triển công nghiệp đường sắt trọng điểm, sản phẩm công nghệ cao chuyên dùng cho đường sắt. [↑](#footnote-ref-14)
15. Luật Thu nhập doanh nghiệp (Điều 17) trích 3 % đến 10%; Luật Thủ đô quy định quy đầu tư mạo hiểm [↑](#footnote-ref-15)
16. Gồm 10 tiêu chuẩn đối với đầu máy và 04 tiêu chuẩn đối với toa xe về công tác kiểm tra, sửa chữa định kỳ phương tiện giao thông đường sắt: (1) TCCS 1:2019/VNR - Tiêu chuẩn cơ sở Quy trình sửa chữa đầu máy D14Er; (2) TCCS 1:2020/VNR - Tiêu chuẩn cơ sở Quy trình sửa chữa đầu máy D20E; (3) TCCS 1:2021/VNR - Tiêu chuẩn cơ sở Quy trình sửa chữa đầu máy D18E; (4) TCCS 1:2022/VNR - Tiêu chuẩn cơ sở Quy trình sửa chữa đầu máy D19Er; (5) TCCS 1:2023/VNR - Tiêu chuẩn cơ sở Quy trình sửa chữa đầu máy D10H; (6) TCCS 2:2023/VNR - Tiêu chuẩn cơ sở Quy trình sửa chữa đầu máy D13E; (7) TCCS 3:2023/VNR - Tiêu chuẩn cơ sở Quy trình sửa chữa đầu máy D11H; (8) TCCS 4:2023/VNR - Tiêu chuẩn cơ sở Quy trình sửa chữa đầu máy D12E; (9) TCCS 1:2023/SRT - Tiêu chuẩn cơ sở Quy trình sửa chữa lớn toa xe khách; (10) TCCS 2:2023/SRT - Tiêu chuẩn cơ sở Quy trình sửa chữa nhỏ toa xe khách; (11) TCCS 3:2023/SRT - Tiêu chuẩn cơ sở Quy trình sửa chữa lớn toa xe hàng; (12) TCCS 4:2023/SRT - Tiêu chuẩn cơ sở Quy trình sửa chữa nhỏ toa xe hàng; (13) TCCS 5:2023/VNR - Tiêu chuẩn cơ sở Quy trình sửa chữa đầu máy D9E; (14) TCCS 6:2023/VNR - Tiêu chuẩn cơ sở Quy trình sửa chữa đầu máy D19E. [↑](#footnote-ref-16)
17. “T*hực hiện phân cấp mạnh mẽ trong việc thực hiện quyền, trách nhiệm của đại diện chủ sở hữu nhà nước gắn với chế độ giám sát, kiểm tra và đánh giá toàn diện. tách bạch, phân định rõ chức năng chủ sở hữu tài sản, vốn của Nhà nước với chức năng quản lý nhà nước; tách bạch quyền đại diện chủ sở hữu vốn nhà nước với thực hiện nhiệm vụ phát triển sản xuất kinh doanh, đồng thời có sự gắn kết hòa quyện trong mối quan hệ giữa nhà nước và DNNN*”; “*Hoàn thiện các cơ chế, chính sách nhằm tập trung tháo gỡ các khó khăn, vướng mắc, tạo điều* *kiện thuận lợi, tăng tính chủ động cho hoạt động sản xuất kinh doanh của DNNN*”; “*Nghiên cứu, rà soát tháo gỡ khó khăn, vướng mắc trong việc giao tài sản công để khai thác hiệu quả, đặc biệt trong một số lĩnh vực đặc thù (như hạ tầng đường sắt, hạ tầng hàng không*”. [↑](#footnote-ref-17)
18. Kết luận số 49-KL/TW ngày 28/02/2023 có nêu các nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu như: (i) Hoàn thiện hệ thống pháp luật, cơ chế, chính sách ưu đãi, tạo môi trường thuận lợi, khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia đầu tư phát triển giao thông vận tải đường sắt. Ban hành cơ chế, chính sách pháp luật về sử dụng đất cho xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt và cho thuê kết cấu hạ tầng đường sắt…; (ii) Chú trọng công tác quy hoạch các khu đô thị, khu công nghiệp gắn kết với các tuyến, khu ga đường sắt để tạo ra không gian phát triển mới, nâng cao năng lực cạnh tranh, phát huy hiệu quả trong huy động vốn, khai thác, vận tải đường sắt. (iii) Củng cố, nâng cao năng lực doanh nghiệp vận tải đường sắt, gắn với đẩy mạnh xã hội hoá, cổ phần hoá, thoái vốn trong kinh doanh vận tải, dịch vụ hỗ trợ vận tải đường sắt; thu hút các thành phần kinh tế tham gia đầu tư phương tiện, các công trình hỗ trợ cho hoạt động vận tải đường sắt. [↑](#footnote-ref-18)
19. Ý kiến tham gia của Sở Tài chính Quảng Ninh. [↑](#footnote-ref-19)