**BẢNG SO SÁNH DỰ THẢO LUẬT ĐƯỜNG SẮT (SỬA ĐỔI)**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **LUẬT ĐƯỜNG SẮT 2017** | **DỰ THẢO LUẬT ĐƯỜNG SẮT (SỬA ĐỔI)** | **LÝ DO SỬA ĐỔI, BỔ SUNG** |
| **Chương I**  **NHỮNG QUY ĐỊNH CHUNG** | **Chương I**  **NHỮNG QUY ĐỊNH CHUNG** |  |
| **Điều 1. Phạm vi điều chỉnh** | **Điều 1. Phạm vi điều chỉnh** |  |
| Luật này quy định về quy hoạch, đầu tư, xây dựng, bảo vệ, quản lý, bảo trì và phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt; công nghiệp đường sắt, phương tiện giao thông đường sắt; tín hiệu, quy tắc giao thông và bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt; kinh doanh đường sắt; quyền và nghĩa vụ của tổ chức, cá nhân có liên quan đến hoạt động đường sắt; quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt. | 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. | Đảm tính logic và phù hợp với nội dung thuật ngữ “Hoạt động đường sắt” được quy định tại khoản 1 Điều 3 của dự thảo Luật. |
| **Điều 2. Đối tượng áp dụng** | **Điều 2. Đối tượng áp dụng** | Giữ nguyên nội dung Điều 2 Luật Đường sắt 2017. |
| 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. | 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**  Trong Luật này, các từ ngữ dưới đây được hiểu như sau: | **Điều 3. Giải thích từ ngữ**  Trong Luật này, các từ ngữ dưới đây được hiểu như sau: |  |
| 14. *Hoạt động đường sắt* là hoạt động của tổ chức, cá nhân trong lĩnh vực quy hoạch, kinh doanh đường sắt, bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt và các hoạt động khác có liên quan. | 1. *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; tín hiệu, quy tắc giao thông và bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt; kinh doanh đường sắt và các hoạt động khác có liên quan. | Chuyển từ khoản 14 Điều 3 Luật Đường sắt 2017 lên và sửa đổi, bổ sung khoản này nhằm xác định hoạt động đường sắt không chỉ là hoạt động của tổ chức, cá nhân trong quy hoạch, kinh doanh đường sắt, bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt mà còn các công việc có liên quan đến đường sắt như: đầu tư, xây dựng, quản lý, bảo trì, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt; vận tải đường sắt; công nghiệp đường sắt… |
| 1. *Cầu chung* là cầu có mặt cầu dùng chung cho phương tiện giao thông đường sắt và phương tiện giao thông đường bộ. |  | Thuật ngữ này đã được sửa đổi, bổ sung tại Điều 42 của dự thảo Luật. |
| 2. *Chạy tàu* là hoạt động để điều khiển sự di chuyển của phương tiện giao thông đường sắt. | 2. *Chạy tàu* là hoạt động để điều khiển sự di chuyển của phương tiện giao thông đường sắt. | Giữ nguyên nội dung khoản 2 Điều 3 Luật Đường sắt 2017. |
| 3. *Chứng vật chạy tàu* là bằng chứng cho phép phương tiện giao thông đường sắt được chạy vào khu gian và được thể hiện bằng tín hiệu đèn màu, tín hiệu cánh, thẻ đường, giấy phép, phiếu đường. |  | Tại điểm a khoản 5 Luật Đường sắt 2017 có thuật ngữ về "chứng vật chạy tàu". Tuy nhiên tại Điều 41 của dự thảo Luật đã bỏ nội dung này. Dó đó, việc có bỏ giải thích từ ngữ về "chứng vật chạy tàu" là phù hợp với nội dung của dự thảo Luật. |
| 4. *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. | 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. | Giữ nguyên nội dung khoản 4 Điều 3 Luật Đường sắt 2017. |
| 5. *Công lệnh tốc độ* là quy định về tốc độ tối đa cho phép phương tiện giao thông đường sắt chạy trên từng cầu, đoạn, khu gian, khu đoạn, tuyến đường sắt. | 4. *Công lệnh tốc độ* là quy định về tốc độ tối đa cho phép phương tiện giao thông đường sắt chạy trên từng cầu, đoạn, khu gian, khu đoạn, tuyến đường sắt. | Giữ nguyên nội dung khoản 5 Điều 3 Luật Đường sắt 2017. |
| 6. *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, đề-pô, hệ thống thoát nước, hệ thống thông tin, tín hiệu, hệ thống báo hiệu cố định, hệ thống cấp điện và các công trình, thiết bị phụ trợ khác của đường sắt. | *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. | Sửa cụm từ *“hệ thống cấp điện”* thành *“hệ thống cấp điện sức kéo đường sắt”* vì:  1. Chi tiết hệ thống cấp điện từ công tơ điện cho công trình của đường sắt gồm: hệ thống cấp điện cho công trình, thiết bị đường sắt (điện dân dụng và công nghiệp); hệ thống cấp điện cho phương tiện đường sắt (điện sức kéo).  2. Bảo đảm tính đồng bộ với nội dung quy định tại Điều quy định về hệ thống cấp điện sức kéo 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 cho công trình đường sắt; hệ thống cấp, thoát nước đấu nối với công trình đường sắt; đường bộ vào ga đường sắt. | Bổ sung khoản này vì:  1. Các công trình này không phải là công trình đường sắt nhưng lại có vai trò rất quan trọng và là điều kiện để có thể đưa công trình đường sắt vào khai thác, sử dụng có hiệu quả.  2. Từ những vướng mắc trong quá trình tổng kết thi hành Luật Đường sắt 2017, các công trình này cần thiết phải được quy định việc đầu tư, quản lý, bảo trì và khai thác đồng bộ với công trình đường sắt. |
| 7. *Công trình công nghiệp đường sắt* là công trình được xây dựng để phục vụ cho các hoạt động sản xuất, lắp ráp, sửa chữa, hoán cải phương tiện giao thông đường sắt; sản xuất phụ kiện, phụ tùng, vật tư, thiết bị chuyên dùng cho đường sắt. | 7. *Công trình công nghiệp đường sắt* là công trình được xây dựng để phục vụ cho các hoạt động sản xuất, lắp ráp, sửa chữa, hoán cải phương tiện giao thông đường sắt; sản xuất linh kiện, phụ tùng, vật tư, thiết bị chuyên dùng cho đường sắt. | Giữ nguyên nội dung khoản 7 Điều 3 Luật Đường sắt 2017. |
| 8. *Đề-pô* là nơi tập kết tàu để bảo dưỡng, sửa chữa, thực hiện các tác nghiệp kỹ thuật khác. | 8. *Đề-pô* là nơi tập kết tàu để bảo dưỡng, sửa chữa, thực hiện các tác nghiệp kỹ thuật khác. | Giữ nguyên nội dung khoản 8 Điều 3 Luật Đường sắt 2017. |
| 9. *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. | 9. *Đường ngang* là đoạn đường bộ giao nhau đồng mức với đường sắt được cơ quan có thẩm quyền cho phép xây dựng và khai thác. | Giữ nguyên như khoản 9 Điều 3 Luật Đường sắt 2017. |
| 10. *Đường sắt tốc độ cao* là một loại hình của đường sắt quốc gia có tốc độ thiết kế từ 200 km/h trở lên, có khổ đường 1.435 mm, đường đôi, điện khí hóa. |  | Bỏ thuật ngữ này vì tại dự thảo Luật đã gộp các quy định về đường sắt tốc độ cao tại các điều khoản của dự thảo Luật. Đồng thời, đường sắt tốc độ cao chỉ là một trong cấp kỹ thuật đường sắt như quy định tại Điều 14 của dự thảo. |
| 11. *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. | 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. | Giữ nguyên nội dung khoản 11 Điều 3 Luật Đường sắt 2017. |
| 12. *Hàng siêu trọng* là hàng không thể tháo rời, có khối lượng vượt quá tải trọng cho phép của toa xe hoặc khi xếp lên toa xe có tổng khối lượng hàng hóa và toa xe vượt quá tải trọng quy định của công lệnh tải trọng đã được công bố. |  | Giữ nguyên nội dung khoản 12 Điều 3 Luật Đường sắt 2017 và chuyển xuống Điều 63 của dự thảo. |
| 13. *Hàng siêu trường* là hàng không thể tháo rời, khi xếp lên toa xe có kích thước vượt quá khổ giới hạn đầu máy, khổ giới hạn và chiều dài toa xe của khổ đường tương ứng. |  | Giữ nguyên nội dung khoản 13 Điều 3 Luật Đường sắt 2017 và chuyển xuống Điều 63 của dự thảo. |
| 14. *Hoạt động đường sắt* là hoạt động của tổ chức, cá nhân trong lĩnh vực quy hoạch, kinh doanh đường sắt, bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt và các hoạt động khác có liên quan. |  | Chuyển lên khoản 1 Điều này để bảo đảm tính logic của dự thảo Luật. |
| 15. *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. | 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. | Giữ nguyên nội dung khoản 15 Điều 3 Luật Đường sắt 2017. |
| 16. *Ke ga* là công trình đường sắt trong ga đường sắt để phục vụ hành khách lên, xuống tàu, xếp, dỡ hàng hóa. | 12. *Ke ga (đường lên, xuống tàu)* là công trình trong ga đường sắt để phục vụ hành khách lên, xuống tàu, xếp, dỡ hàng hóa. | Sửa đổi, bổ sung cho dễ hiểu hơn. |
| 17. *Khổ đường sắt* là khoảng cách ngắn nhất giữa hai má trong của đường ray. | 13. *Khổ đường sắt* là khoảng cách ngắn nhất giữa hai má trong của đường ray. | Giữ nguyên nội dung khoản 17 Điều 3 Luật Đường sắt 2017. |
| 18. *Khu gian* là đoạn đường sắt nối hai ga liền kề, được tính từ vị trí xác định tín hiệu vào ga của ga phía bên này đến vị trí xác định tín hiệu vào ga gần nhất của ga phía bên kia. | 14. *Khu gian* là đoạn đường sắt nối hai ga liền kề, được tính từ vị trí xác định tín hiệu vào ga của ga phía bên này đến vị trí xác định tín hiệu vào ga gần nhất của ga phía bên kia. | Giữ nguyên nội dung khoản 18 Điều 3 Luật Đường sắt 2017. |
| 19. *Khu đoạn* là tập hợp một số khu gian và ga đường sắt kế tiếp nhau phù hợp với tác nghiệp chạy tàu. | 15. *Khu đoạn* là tập hợp một số khu gian và ga đường sắt kế tiếp nhau phù hợp với tác nghiệp chạy tàu. | Giữ nguyên nội dung khoản 19 Điều 3 Luật Đường sắt 2017. |
| 20. *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 quyền khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt để phục vụ hoạt động vận tải đường sắt và các dịch vụ thương mại khác nhằm mục đích sinh lợi. | 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. | Bổ sung cụm từ "có thời hạn" để bảo đảm tính đồng bộ với quy định tại khoản 1 Điều 80 của Luật Quản lý, sử dụng tài sản công. Theo đó, tài sản kết cấu hạ tầng chỉ có hình thức khai thác chuyển nhượng có thời hạn. Đồng thời bổ sung cụm từ “dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt” do hiện nay trong Luật Đường sắt 2017 chưa có quy định để xác định dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt thuộc loại hình kinh doanh đường sắt nào. |
| 21. *Kinh doanh vận tải đường sắt* là việc thực hiện vận chuyển hành khách, hành lý và hàng hóa bằng đường sắt nhằm mục đích sinh lợi. | 17. *Kinh doanh vận tải đường sắt* là việc thực hiện vận chuyển hành khách, hành lý và hàng hóa bằng đường sắt nhằm mục đích sinh lợi. | Giữ nguyên nội dung khoản 21 Điều 3 Luật Đường sắt 2017. |
| 22. *Kinh doanh đường sắt đô thị* là việc thực hiện một, một số hoặc toàn bộ các công đoạn từ đầu tư đến vận chuyển hành khách trong đô thị nhằm mục đích sinh lợi. |  | Bỏ khoản này vì:Kinh doanh đường sắt đô thị đã được bao hàm trong quy định về kinh doanh đường nói chung (khoản 20, 21 Điều 3 Luật Đường sắt 2017). Mặt khác, kinh doanh đường sắt đô thị phục vụ mục đích công cộng nên khó có khả năng sinh lời. |
| 23. *Lối đi tự mở* là đoạn đường bộ giao nhau với đường sắt do tổ chức, cá nhân tự xây dựng và khai thác khi chưa được cơ quan có thẩm quyền cho phép. | 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. | Sửa đổi, bổ sung cho rõ nghĩa hơn. |
| 24. *Nút giao cùng mức* là nơi có hai hoặc nhiều đường giao thông giao nhau trên cùng một mặt bằng. |  | Bỏ thuật ngữ này vì trong dự thảo Luật không còn sử dụng. |
| 25. *Nút giao khác mức* là nơi có hai hoặc nhiều đường giao thông giao nhau không cùng một mặt bằng. |  | Bỏ thuật ngữ này vì trong dự thảo Luật ít được sử dụng. |
| 26. *Phương tiện giao thông đường sắt* là đầu máy, toa xe, phương tiện chuyên dùng di chuyển trên đường sắt. | 19. *Phương tiện giao thông đường sắt* là đầu máy, toa xe, phương tiện chuyên dùng đường sắt. | Sửa đổi, bổ sung cho rõ nghĩa hơn, tránh hiểu lầm. |
| 27. *Tuyến đường sắt* là một hoặc nhiều khu đoạn liên tiếp tính từ ga đường sắt đầu tiên đến ga đường sắt cuối cùng. | 20. *Tuyến đường sắt* là một hoặc nhiều khu đoạn liên tiếp tính từ ga đường sắt đầu tiên đến ga đường sắt cuối cùng. | Giữ nguyên nội dung khoản 27 Điều 3 Luật Đường sắt 2017. |
| 28. *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. | 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. | Sửa đổi, bổ sung cho rõ nghĩa hơn, tránh hiểu lầm. |
| **Điều 4.** **Nguyên tắc cơ bản trong hoạt động đường sắt** | **Điều 4.** **Nguyên tắc cơ bản trong hoạt động đường sắt** |  |
| 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. | 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 vận tải hàng hoá và đi lại thuận tiện của người dân, phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh và bảo vệ môi trường. | Đề nghị bổ sung cụm từ "vận tải hàng hoá và" cho đầy đủ |
| 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. | 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. | Giữ nguyên nội dung khoản 2 Điều 4 Luật Đường sắt 2017. |
| 3. Điều hành thống nhất, tập trung hoạt động giao thông vận tải đường sắt. | 3. Điều hành thống nhất, tập trung hoạt động giao thông vận tải đường sắt. | Giữ nguyên nội dung khoản 3 Điều 4 Luật Đường sắt 2017. |
| 4. Tách bạch giữa chức năng quản lý nhà nước của cơ quan nhà nước với hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp, giữa kinh doanh kết cấu hạ tầng với kinh doanh vận tải trên đường sắt do Nhà nước đầu tư. | 4. Tách bạch giữa chức năng quản lý nhà nước của cơ quan nhà nước với hoạt động kinh doanh 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. | Bổ sung cụm từ "*quốc gia*" để phân biệt việc tách bạch này chỉ được áp dụng đối với đường sắt quốc gia, không áp dụng đối với đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng. |
| 5. 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. | 5. 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. | Giữ nguyên nội dung khoản 5 Điều 4 Luật Đường sắt 2017. |
|  | 6. Hợp tác quốc tế trong hoạt động đường sắt phải phù hợp với đường lối và chính sách đối ngoại của Việt Nam; bảo đảm nguyên tắc hòa bình, hợp tác, hữu nghị cùng phát triển trên cơ sở tôn trọng độc lập, chủ quyền và toàn vẹn lãnh thổ, bình đẳng, cùng có lợi, tôn trọng pháp luật Việt Nam và các điều ước quốc tế có liên quan mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên. | Đề xuất chuyển nội dung khoản 1 Điều 8 Luật Đường sắt 2017 về Điều này của dự thảo và có sửa đổi, bổ sung 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 hội, Thủ tướng Chính phủ về đổi mới tư duy trong công tác xây dựng pháp luật[[1]](#footnote-1) như: xây dựng luật ngắn gọn, rõ ràng, thực chất, không quy định chung, không sao chép lại những nội dung đã được quy định trong các luật khác … |
| **Điều 5. Chính sách của Nhà nước về phát triển đường sắt** | **Điều 5. Chính sách của Nhà nước về phát triển đường sắt** |  |
| 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 đô thị để bảo đảm giao thông vận tải đường sắt đóng vai trò chủ đạo trong hệ thống giao thông vận tải cả nước.  2. Khuyến khích, hỗ trợ, tạo điều kiện và bảo vệ quyền, lợi ích hợp pháp của tổ chức, cá nhân trong nước và nước ngoài đầu tư, kinh doanh đường sắt.  3. Dành quỹ đất theo quy hoạch để phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt, công trình công nghiệp đường sắt.  4. Khuyến khích, hỗ trợ phát triển công nghiệp đường sắt, nghiên cứu, ứng dụng khoa học và công nghệ tiên tiến, công nghệ cao, đào tạo nguồn nhân lực để phát triển đường sắt hiện đại.  5. Khuyến khích và tạo điều kiện thuận lợi cho tổ chức, cá nhân đầu tư phát triển hệ thống đường sắt chuyên dùng.  6. Ưu tiên phân bổ ngân sách trung ương trong kế hoạch đầu tư công trung hạn và hằng năm với tỉ lệ thích đáng để bảo đảm phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia theo quy hoạch.  Hằng năm, Chính phủ báo cáo Quốc hội về việc 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. | 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.  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.  3. Dành quỹ đất theo quy hoạch để phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt, công trình công nghiệp đường sắt. | 1. Đề xuất bỏ các khoản 2, khoản 3, khoản 5 Điều 5 Luật Đường sắt 2017 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 như: xây dựng luật ngắn gọn, rõ ràng, thực chất, không quy định chung, không sao chép lại những nội dung đã được quy định trong các luật khác …  2. Ngoài ra, đề xuất sửa đổi, bổ sung khoản 1, khoản 6 Luật Đường sắt 2017 như sau:  - Tại khoản 1: thay cụm từ "đường sắt đô thị" thành "đường sắt địa phương" cho phù hợp với khoản 1 Điều 10 của dự thảo. Đồng thời, bổ sung cụm từ "công nghiệp đường sắt" nhằm thể chế hoá chỉ đạo của Bộ Chính trị tại Kết luận số 49-KL/TW ngày 28/02/2023: “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 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”.  - Tại khoản 6: bỏ quy định Chính phủ báo cáo Quốc hội hàng năm do trùng 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** | **Điều 6. Ưu đãi, hỗ trợ trong hoạt động đường sắt** | Giữ nguyên tên điều theo Điều 6 Luật ĐS 2017. |
| 1. Kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, kinh doanh vận tải đường sắt, kinh doanh đường sắt đô thị và công nghiệp đường sắt là các ngành, nghề ưu đãi đầu tư. | 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. | Đề xuất bỏ cụm từ "kinh doanh đường sắt đô thị" vì kinh doanh đường sắt đô thị bao gồm kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt và kinh doanh vận tải đường sắt. Đồng thời, đề nghị bổ sung việc đào tạo nguồn nhân lực đường sắt là ngành, nghề ưu đãi đầu tư 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. Tổ chức, cá nhân hoạt động đường sắt được hưởng ưu đãi, hỗ trợ như sau: | 2. Tổ chức, cá nhân hoạt động đường sắt được hưởng ưu đãi, hỗ trợ như sau: | Giữ nguyên tên khoản theo khoản 2 Điều 6 Luật ĐS 2017. |
| a) Giao đất không thu tiền sử dụng đất đối với diện tích đất xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị; miễn tiền thuê đất đối với diện tích đất xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt chuyên dùng, công trình công nghiệp đường sắt; | a) Được miễn, giảm tiền sử dụng đất, tiền thuê đất đối với đất dành cho đường sắt theo quy định của Luật Đất đai; | Sửa đổi điểm này vì tại điểm e khoản 1 Điều 157 và khoản 2, khoản 3 Điều 209 Luật Đất đai 2024 đã quy định đầy đủ nội dung về ưu đãi, hỗ trợ đối với đất dành cho đường sắt. |
| b) Căn cứ vào khả năng nguồn lực thực tế, Nhà nước cho vay với lãi suất vay tín dụng đầu tư ưu đãi từ nguồn 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 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; | 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; | Đề xuất sửa đổi cụm từ "đường sắt đô thị" thành "đường sắt địa phương" cho phù hợp với khoản 1 Điều 9 của dự thảo Luật và sửa đổi, bổ sung cho rõ nghĩa hơn. |
| c) Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, kinh doanh đường sắt đô thị, công nghiệp đường sắt được hưởng ưu đãi về thuế suất thuế thu nhập doanh nghiệp theo quy định của pháp luật về thuế thu nhập doanh nghiệp; | c) Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, công nghiệp đường sắt được hưởng ưu đãi về thuế suất thuế thu nhập doanh nghiệp theo quy định của pháp luật về thuế thu nhập doanh nghiệp; | Đề xuất bỏ cụm từ "kinh doanh đường sắt đô thị” vì tại Điều 55 của dự thảo Luật đã bỏ loại hình kinh doanh đường sắt này. |
| 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. | 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. | Giữ nguyên nội dung theo điểm d khoản 2 Điều 6 Luật ĐS 2017. |
| 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. | 3. Tổ chức, cá nhân khi đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt 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; chi phí chuẩn bị vận hành, khai thác và tiếp nhận đào tạo, chuyển giao công nghệ. | Đề xuất sửa đổi cụm từ "đường sắt đô thị" thành "đường sắt địa phương" cho phù hợp với khoản 1 Điều 9 của dự thảo Luật. Đồng thời, bổ sung nội dung nhà nước bảo đảm toàn bộ kinh phí cho chi phí chuẩn bị vận hành, khai thác và tiếp nhận đào tạo, chuyển giao công nghệ vì thực tế hiện nay, các tuyến đường sắt đô thị nhằm tháo gỡ khó khăn vướng mắc cho các đơn vị đường sắt đô thị trong qua trình khi chưa được bố trí kinh phí cho hoạt động này. |
| 4. Tổ chức, cá nhân kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt được dành riêng dải tần số vô tuyến điện phục vụ công tác điều hành giao thông vận tải đường sắt và hệ thống cung cấp điện sức kéo phục vụ chạy tàu. | 4. Tổ chức, cá nhân kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt được dành riêng dải tần số vô tuyến điện phục vụ công tác điều hành giao thông vận tải đường sắt và hệ thống cung cấp điện sức kéo phục vụ chạy tàu. | Giữ nguyên nội dung theo khoản 4 Điều 6 Luật ĐS 2017. |
| **Điều 7. Quy hoạch mạng lưới đường sắt**  1. Quy hoạch mạng lưới đường sắt là quy hoạch ngành quốc gia, làm cơ sở định hướng đầu tư, phát triển, khai thác mạng lưới đường sắt.  2. Bộ Giao thông vận tải tổ chức lập quy hoạch mạng lưới đường sắt trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt theo quy định của pháp luật về quy hoạch.  **Điều 7a. Quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt**  1. Quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt là quy hoạch có tính chất kỹ thuật, chuyên ngành, cụ thể hóa quy hoạch tổng thể quốc gia, quy hoạch mạng lưới đường sắt, được lập cho tuyến đường sắt quốc gia, ga đường sắt quốc gia trong đô thị, ga đầu mối đường sắt quốc gia, ga liên vận quốc tế.  2. Quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt gồm các nội dung chủ yếu sau đây:  a) Xác định hướng tuyến, điểm đầu, điểm cuối, chiều dài tuyến, khổ đường, các điểm khống chế chính, các công trình cầu, hầm, điểm giao cắt; vị trí các ga, đề-pô;  b) Phương án kết nối với các phương thức vận tải đường bộ, đường thủy nội địa, hàng hải, hàng không; kết nối với hệ thống đô thị, khu kinh tế, khu du lịch, khu công nghiệp, khu chế xuất;  c) Xác định nhu cầu sử dụng đất, nhu cầu vốn đầu tư, lộ trình thực hiện quy hoạch theo thứ tự ưu tiên đầu tư;  d) Giải pháp tổ chức thực hiện quy hoạch.  3. Bộ Giao thông vận tải tổ chức lập quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.  4. Việc công bố công khai quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt được thực hiện theo quy định của pháp luật về quy hoạch và pháp luật về đường sắt.  5. Chính phủ quy định chi tiết việc lập, thẩm định, phê duyệt, công bố, tổ chức thực hiện, đánh giá và điều chỉnh quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt | **Điều 7. Quy hoạch mạng lưới đường sắt và quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt**  1. Quy hoạch mạng lưới đường sắt  a) Quy hoạch mạng lưới đường sắt là quy hoạch ngành quốc gia, làm cơ sở định hướng đầu tư, phát triển, khai thác mạng lưới đường sắt;  b) Bộ Giao thông vận tải tổ chức lập quy hoạch mạng lưới đường sắt trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt theo quy định của pháp luật về quy hoạch.  2. Quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt  a) Quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt là quy hoạch có tính chất kỹ thuật, chuyên ngành, cụ thể hóa quy hoạch tổng thể quốc gia, quy hoạch mạng lưới đường sắt, được lập cho tuyến đường sắt quốc gia, ga đường sắt quốc gia trong đô thị, ga đầu mối đường sắt quốc gia, ga liên vận quốc tế bảo đảm phù hợp với quy hoạch cấp quốc gia, quy hoạch vùng, quy hoạch tỉnh;  b) Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải tổ chức lập, phê duyệt quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt;  c) Việc công bố công khai quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt được thực hiện theo quy định của pháp luật về quy hoạch và pháp luật về đường sắt;  d) Chính phủ quy định chi tiết khoản này. | Đề xuất gộp Điều 7 và Điều 7a được quy định tại khoản 1 Điều 3 Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của 37 Luật có liên quan đến quy hoạch và đề xuất sửa đổi bổ sung theo hướng những quy định chi tiết giao Chính phủ quy định và phân cấp cho Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải tổ chức lập, phê duyệt quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt |
| **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; đào tạo phát triển nguồn nhân lực.  3. Bộ, cơ quan ngang Bộ trong phạm vi chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm chủ trì hoặc phối hợp với Bộ Giao thông vận tải bảo đảm thuận tiện, nhanh chóng trong việc thông quan tại ga liên vận quốc tế. |  | Đề xuất chuyển nội dung khoản 1 Điều 8 Luật Đường sắt 2017 về Điều 4 của dự thảo và bỏ khoản 2 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 như: xây dựng luật ngắn gọn, rõ ràng, thực chất, không quy định chung, không sao chép lại những nội dung đã được quy định trong các luật khác …  Đồng thời, chuyển nội dung khoản 3 Điều 8 Luật Đường sắt 2017 xuống Điều 70 của dự thảo Luật quy định về trách nhiệm quản lý nhà nước trong hoạt động đường sắt. |
| **Điều 9. Các hành vi bị nghiêm cấm trong hoạt động đường sắt** | **Điều 8. Các hành vi bị nghiêm cấm** | Đề xuất bỏ cụm từ "trong hoạt động đường sắt" do "hoạt động đường sắt" được giải thích tại khoản 1 của dự thảo có nội dung rộng và liên quan đến nhiều Luật khác đã có quy định về các hành vi bị nghiêm cấm như: Luật Quy hoạch, Luật Xây dựng, Luật Đầu tư ... |
| 1. Phá hoại công trình đường sắt, phương tiện giao thông đường sắt. | 1. Phá hoại công trình đường sắt, phương tiện giao thông đường sắt. |  |
| 2. Lấn chiếm hành lang an toàn giao thông đường sắt, phạm vi bảo vệ công trình đường sắt. | 2. Lấn chiếm hành lang an toàn giao thông đường sắt, phạm vi bảo vệ công trình đường sắt. |  |
| 3. Tự mở lối đi qua đường sắt; xây dựng trái phép cầu vượt, hầm chui, cống hoặc công trình khác trong phạm vi đất dành cho đường sắt; khoan, đào trái phép trong phạm vi bảo vệ công trình đường sắt. | 3. Tự mở lối đi qua đường sắt; xây dựng trái phép cầu vượt, hầm chui, cống hoặc công trình khác trong phạm vi đất dành cho đường sắt; khoan, đào trái phép trong phạm vi bảo vệ công trình đường sắt. |  |
| 4. Làm sai lệch công trình, hệ thống báo hiệu trên đường sắt; làm che lấp hoặc làm sai lạc tín hiệu giao thông đường sắt. | 4. Làm sai lệch công trình, hệ thống báo hiệu trên đường sắt; làm che lấp hoặc làm sai lạc tín hiệu giao thông đường sắt. |  |
| 5. Ngăn cản việc chạy tàu, tùy tiện báo hiệu hoặc sử dụng các thiết bị để dừng tàu, trừ trường hợp phát hiện có sự cố gây mất an toàn giao thông đường sắt. | 5. Ngăn cản việc chạy tàu; tự ý báo hiệu hoặc sử dụng các thiết bị để dừng tàu, trừ trường hợp phát hiện có sự cố gây mất an toàn giao thông đường sắt. | Thay cụm từ "tuỳ tiện" bằng cụm từ "tự ý" cho rõ nghĩa hơn. |
| 6. Vượt rào, vượt chắn đường ngang, vượt qua đường ngang khi có tín hiệu cấm; vượt rào ngăn giữa đường sắt với khu vực xung quanh. | 6. Vượt rào, vượt chắn đường ngang,; vượt qua đường ngang khi có tín hiệu cấm; vượt rào ngăn giữa đường sắt với khu vực xung quanh. |  |
| 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. | 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. | Đề xuất sửa đổi, bổ sung bảo đảm rõ ràng, đầy đủ và phù hợp với thực tế. |
| 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. | 8. Chăn thả súc vật, họp chợ, kinh doanh, bán hàng và để nông sản, lâm sảntrên đường sắt, trong phạm vi bảo vệ công trình đường sắt và hành lang an toàn giao thông đường sắt. | Đề xuất bổ sung cụm từ "kinh doanh, bán hàng và để nông sản, lâm sản" bảo đảm rõ ràng, đầy đủ và phù hợp với thực tế. |
| 9. Đi, đứng, nằm, ngồi hoặc hành vi khác trên nóc toa xe, đầu máy, bậc lên xuống toa xe; đu bám, đứng, ngồi hai bên thành toa xe, đầu máy, nơi nối giữa các toa xe, đầu máy; mở cửa lên, xuống tàu, đưa đầu, tay, chân và vật khác ra ngoài thành toa xe khi tàu đang chạy, trừ nhân viên đường sắt, lực lượng chức năng đang thi hành nhiệm vụ. | 9. Đi, đứng, nằm, ngồi hoặc hành vi khác trên nóc toa xe, đầu máy, bậc lên xuống toa xe; đu bám, đứng, ngồi hai bên thành toa xe, đầu máy, nơi nối giữa các toa xe, đầu máy; mở cửa lên, xuống tàu, đưa đầu, tay, chân và vật khác ra ngoài thành toa xe khi tàu đang chạy, trừ nhân viên đường sắt, lực lượng chức năng đang thi hành nhiệm vụ. |  |
| 10. 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. | 10. 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. |  |
| 11. Ném đất, đá hoặc vật khác lên tàu hoặc từ trên tàu xuống. | 11. Ném đất, đá hoặc vật khác lên tàu hoặc từ trên tàu xuống. |  |
| 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. | 12. Mang, vận chuyển hàng hóa cấm kinh doanh, động vật có dịch bệnh vào ga, lên tàu. | Đề xuất 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  - 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). |
|  | 13. Mang, vận chuyển thi hài, hài cốt vào ga, lên tàu đường sắt đô thị. |  |
| 13. Làm, tiêu thụ vé giả; bán vé trái quy định. | 14. Làm, tiêu thụ vé giả; bán vé trái quy định. |  |
| 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. | 15. 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, công 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. | Đề xuất chỉnh lý 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” để đảm bảo phù hợp với nội dung tại điểm c khoản 2 Điều 38 của 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 nguy hiểm khác. | 16. 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. | Đề xuất chỉnh lý lại cho rõ ràng, đầy đủ |
| 16. Điều khiển tàu chạy quá tốc độ quy định. | 17. Điều khiển tàu chạy quá tốc độ quy định. |  |
| 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 hoặc có chất kích thích khác mà pháp luật cấm sử dụng. | 18. 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. | Sửa đổi, bổ sung cho rõ ràng và đồng bộ với Luật Trật tự an toàn giao thông đường bộ. |
| **Chương II**  **KẾT CẤU HẠ TẦNG ĐƯỜNG SẮT** | **Chương II**  **KẾT CẤU HẠ TẦNG ĐƯỜNG SẮT** | Giữ nguyên tên Chương II Luật Đường sắt 2017. |
| **Mục 1. QUY ĐỊNH CHUNG** | **Mục 1. QUY ĐỊNH CHUNG** | Giữ nguyên tên Mục 1 Chương II Luật Đường sắt 2017. |
| **Điều 10.** **Hệ thống đường sắt Việt Nam** | **Điều 9.** **Hệ thống đường sắt Việt Nam** | Giữ nguyên tên và sửa thứ tự Điều cho phù hợp. |
| 1. Hệ thống đường sắt Việt Nam bao gồm đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị và đường sắt chuyên dùng được quy định như sau:  a) Đường sắt quốc gia phục vụ nhu cầu vận tải chung của cả nước, từng vùng kinh tế và liên vận quốc tế;  b) Đường sắt đô thị phục vụ nhu cầu vận tải hành khách ở đô thị và vùng phụ cận;  c) Đường sắt chuyên dùng phục vụ nhu cầu vận tải riêng của tổ chức, cá nhân. | 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.  c) Đường sắt chuyên dùng là đường sắt do tổ chức, cá nhân đầu tư, quản lý, phục vụ nhu cầu vận tải của tổ chức, cá nhân. | Đề xuất sửa đổi, bổ sung khoản này vì:  1. Xác định rõ chủ thể quản lý và nhu cầu đối với từng loại hình đường sắt.  2. Hiện nay, một số địa phương có nhu cầu đầu tư xây dựng tuyến đường sắt trong địa bàn của tỉnh, tuy nhiên, Luật Đường sắt 2017 chưa có quy định đối với loại đường sắt phục vụ nhu cầu vận tải hành khách và hàng hóa trong địa giới hành chính của một tỉnh. Do đó, dự thảo Luật cần bổ sung quy định đối với loại hình đường sắt này.  3. Ngoài ra, theo quy định của Luật Quy hoạch, 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.  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)). Tuy nhiên, Luật Đường sắt 2017 chưa có quy định về đường sắt vùng, do đó cần bổ sung quy định này trong dự thảo Luật. |
| 2. Thẩm quyền quyết định công bố, điều chỉnh hệ thống đường sắt được quy định như sau:  a) Đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng có nối ray với đường sắt quốc gia do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quyết định công bố, điều chỉnh; đường sắt đô thị có nối ray hoặc chạy chung với đường sắt quốc gia do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quyết định công bố, điều chỉnh sau khi thống nhất với Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có đường sắt đô thị;  b) Đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng không nối ray với đường sắt quốc gia do Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định công bố, điều chỉnh; trường hợp đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng không nối ray với đường sắt quốc gia đi qua địa giới hành chính từ 02 tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương trở lên thì Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quyết định công bố, điều chỉnh sau khi có ý kiến của Chủ tịch Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố này. |  | Bỏ nội dung khoản 2 Điều 10 Luật Đường sắt 2017 cho phù hợp với Luật Quy hoạch và Điều 7, Điều 8 của dự thảo Luật. |
| 3. 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) Chính phủ quy định việc đặt tên tuyến, tên ga đường sắt và tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt;  c) Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định đưa vào khai thác, dừng khai thác tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt đô thị;  d) Chủ đầu tư quyết định đưa vào khai thác, dừng khai thác tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt chuyên dùng do mình đầu tư. | 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. | Đề xuất 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 |
|  | **Điều 10. Yêu cầu đối với kết cấu hạ tầng đường sắt** | Gộp Điều 75 và Điều 80 Luật Đường sắt 2017 để quy định chung về yêu cầu đối với KCHTĐS vì:  1. Kết cấu hạ tầng đường sắt có những yêu cầu chung về ổn định, bền vững; yêu cầu kỹ thuật về an toàn, môi trường, phòng, chống cháy, nổ, thiên tai dù đối với tất cả các loại hình đường sắt tốc độ cao, đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị.  2. Vì đã có những yêu cầu chung và các yêu cầu đối với đường sắt đô thị, đường sắt tốc độ cao tại Điều 75, Điều 80 Luật ĐS 2017 có nội dung giống nhau nên cần thiết phải gộp lại cho phù hợp. |
|  | 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. | Bổ sung khoản này vì:  1. Quy định này làm cơ sở để nghiên cứu phương án hướng tuyến, vị trí nhà ga, kết nối trung chuyển để giải quyết bài toán vận tải góp phần phát triển kinh tế - xã hội. Cụ thể như:  - Với các ga đường sắt là đầu mối hàng hóa phải được đầu tư đồng bộ với hệ thống đường bộ vào ga và kết nối với hệ thống giao thông đường bộ, hàng hải, đường thủy nội địa.  - Với những ga có lượng hành khách lớn ở trung tâm đô thị phải kết nối trung chuyển với các loại hình phương tiện vận tải công cộng khác để trung chuyển hành khách, giảm tải cho hệ thống giao thông đô thị.  2. Với một số nước có hệ thống đường sắt phát triển như Nhật Bản, Trung Quốc, Pháp…, vận tải đường sắt góp phần rất lớn trong việc vận tải công cộng. Để đạt được mục tiêu này, kết cấu hạ tầng đường sắt phải có tính kết nối với các loại hình giao thông vận tải khác. |
|  | 2. Việc đầu tư xây dựng, cải tạo, nâng cấp kết cấu hạ tầng đường sắt phải bảo đảm ổn định, bền vững và đáp ứng yêu cầu kỹ thuật về an toàn, môi trường, phòng, chống cháy, nổ, thiên tai theo quy định của pháp luật. | Bổ sung quy định: Kết cấu hạ tầng đường sắt phải đáp ứng yêu cầu kỹ thuật về phòng, chốngthiên tai vì:  1. Điều 19 Luật Phòng, chống thiên tai quy định chủ đầu tư khi lập và thực hiện dự án đầu tư xây dựng mới hoặc cải tạo công trình giao thông phải bảo đảm yêu cầu phòng, chống thiên tai để hạn chế đến mức thấp nhất hoặc không làm tăng nguy cơ rủi ro thiên tai và bảo đảm tính ổn định của công trình trước thiên tai.  2. Việc sửa đổi, bổ sung quy định này là cần thiết để làm cơ sở cho việc xác định quy mô, giải pháp thiết kế đối với việc xây dựng, cải tạo, nâng cấp kết cấu hạ tầng đường sắt.  3. Quy định này cũng là cơ sở để xây dựng, ban hành quy chuẩn kỹ thuật, tiêu chuẩn áp dụng đối với việc xây dựng, nâng cấp kết cấu hạ tầng đường sắt. |
|  | 3. 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. | Chuyển từ khoản 3 Điều 70 Luật ĐS 2017, chỉnh sửa lược bỏ nội dung yêu cầu trùng lặp với quy định tại khoản 2 Điều này gồm: an toàn, phòng, chống cháy, nổ, cứu hộ, cứu nạn và bảo vệ môi trường. |
| **Điều 11. Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt** | **Điều 11. Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt** |  |
| 1. Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt bao gồm:  a) Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt trực tiếp liên quan đến chạy tàu bao gồm công trình, hạng mục công trình đường sắt hoặc công trình phụ trợ khác trực tiếp phục vụ công tác chạy tàu, đón tiễn hành khách, xếp dỡ hàng hóa;  b) Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt không trực tiếp liên quan đến chạy tàu là tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt không thuộc quy định tại điểm a khoản này. | 1. Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt gồm tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương và đường sắt chuyên dùng. Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt phải được phân loại theo danh mục để phục vụ công tác quản lý, hạch toán, kế toán. | Phân loại như Luật ĐS 2017 khó thực hiện vì nhiều tài sản không thể phân loại vào nhóm trực tiếp hay không trực tiếp liên quan đến chạy tàu như: kho bãi, đường bộ trong ga… và việc phân loại như Luật ĐS 2017 là không cần thiết. Thực tế 5 năm qua, TCT ĐSVN không phân loại theo Luật ĐS 2017 được. Việc phân loại theo danh mục TS KCHTĐS phục vụ công tác quản lý, tính khấu hao, hạch toán, kế toán, không nên quy định cụ thể trong Luật mà giao cho Chính phủ quy định chi tiết. |
| 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;  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;  d) Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt sử dụng, khai thác, bảo vệ tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt khi được Nhà nước giao, cho thuê hoặc chuyển nhượng theo quy định của pháp luật. | 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;  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 hoặc được giao quản lý;  d) Tổ chức được giao quản lý, 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. | - Kế thừa trách nhiệm quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư đối với đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng theo Luật Đường sắt 2017.  - Đảm bảo phù hợp Điều 75 Luật quản lý, sử dụng tài sản công 2017. |
| 3. Tổ chức, cá nhân tự quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do mình đầu tư theo quy định của pháp luật. | 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. | Giữ nguyên nội dung khoản 3 Điều 11 Luật Đường sắt 2017 và bổ sung cụm từ “bảo vệ” cho phù hợp với quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công. |
| 4. Chính phủ quy định Danh mục tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quy định tại khoản 1 Điều này; quản lý, sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư. | 4. Chính phủ quy định Danh mục tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt; quản lý, sử dụng, khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư, quản lý. | Giữ nguyên nội dung khoản 4 Điều 11 Luật Đường sắt 2017 và chỉnh lý cho phủ hợp. |
| **Điều 12. Đất dành cho đường sắt** | **Điều 12. Đất dành cho đường sắt** | Giữ nguyên tên và sửa thứ tự Điều cho phù hợp |
| 1. Đất dành cho đường sắt bao gồm:  a) Đất dùng để xây dựng công trình đường sắt;  b) Đất trong phạm vi bảo vệ công trình đường sắt;  c) Đất trong phạm vi hành lang an toàn giao thông đường sắt.  2. Việc sử dụng đất dành cho đường sắt được quy định như sau:  a) Đất dành cho đường sắt được dùng để xây dựng công trình đường sắt và bảo đảm an toàn giao thông đường sắt theo quy hoạch, kế hoạch sử dụng đất đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt;  b) 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 không thể bố trí ngoài phạm vi đất này thì không được làm ảnh hưởng đến công trình đường sắt, an toàn giao thông đường sắt và khi thực hiện phải được cấp phép theo quy định của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải;  c) Tổ chức, cá nhân được giao, cho thuê hoặc chuyển nhượng kết cấu hạ tầng đường sắt có trách nhiệm sử dụng, khai thác đất dành cho đường sắt theo quy hoạch được cấp có thẩm quyền phê duyệt và quy định của pháp luật.  3. Quản lý đất dành cho đường sắt được quy định như sau:  a) Việc quản lý đất dành cho đường sắt do cơ quan quản lý nhà nước chịu trách nhiệm quản lý theo quy định của pháp luật về đất đai;  b) Cơ quan quản lý nhà nước quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt được giao quản lý đất dùng để xây dựng công trình đường sắt, đất trong phạm vi bảo vệ công trình đường sắt; quản lý việc sử dụng đất dành cho đường sắt theo quy hoạch được cấp có thẩm quyền phê duyệt;  c) Ủy ban nhân dân các cấp quản lý đất dành cho đường sắt đã được quy hoạch, đất trong phạm vi hành lang an toàn giao thông đường sắt;  d) Đất dành cho đường sắt trong phạm vi đất cảng hàng không, sân bay dân dụng, cảng biển được quản lý theo quy định của pháp luật về đất đai.  4. Chính phủ quy định chi tiết Điều này. | 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. | Sửa đổi, bổ sung Điều này cho phù hợp với các quy định của Luật Đất đai 2024. |
| **Điều 13. Cấp kỹ thuật đường sắt** | **Điều 13. Cấp kỹ thuật đường sắt** |  |
| 1. Đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng được phân thành các cấp kỹ thuật đường sắt. Mỗi cấp kỹ thuật đường sắt có tiêu chuẩn tương ứng.  2. 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. | 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.  3. Mỗi cấp kỹ thuật đường sắt có tiêu chuẩn tương ứng. | Sửa đổi khoản 1 Điều 13 nhằm xác định rõ cấp kỹ thuật đường sắt làm cơ sở để xây dựng quy chuẩn kỹ thuật, tiêu chuẩn tương ứng. Theo đó, khoản 1 được tách thành 02 khoản mới như sau:  1. Việc xác định cấp kỹ thuật đường sắt phải được xác định trong dự án đầu tư xây dựng làm cơ sở cho việc thiết kế, xây dựng và khai thác.  2. Xác định rõ các loại hình đường sắt tốc độ cao, đường sắt cấp I, II, III, IV và đường sắt đô thị là các cấp kỹ thuật của đường sắt. Nội dung này 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.  3. Đề xuất bỏ khoản 2 của Điều 13 do đã được pháp luật về tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật quy định. |
| **Điều 14. Khổ đường sắt** | **Điều 14. Khổ đường sắt** |  |
| 1. Đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng nối ray với đường sắt quốc gia có khổ đường tiêu chuẩn là 1.435 mm hoặc khổ đường hẹp là 1.000 mm.  2. Đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị đầu tư mới có khổ đường 1.435 mm. Trường hợp đặc biệt có khổ đường khác do Thủ tướng Chính phủ quyết định.  3. Đường sắt chuyên dùng không nối ray với đường sắt quốc gia đi qua khu vực dân cư do chủ đầu tư quyết định khổ đường sau khi có ý kiến của Bộ Giao thông vận tải. | 1. Khổ đường sắt có khổ đường tiêu chuẩn là 1435mm và khổ đường hẹp là 1000mm.  2. Đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương đầu tư xây dựng mới phải áp dụng khổ đường tiêu chuẩn, trừ trường hợp đường sắt kết nối với đường sắt khổ hẹp.  3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quyết định khổ đường khác với quy định tại khoản 2 Điều này.  4. Đối với đường sắt chuyên dùng:  a) Đường sắt chuyên dùng nối ray với đường sắt quốc gia do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quyết định khổ đường;  b) Đường sắt chuyên dùng không nối ray với đường sắt quốc gia do chủ đầu tư quyết định khổ đường. | Sửa đổi, bổ sung Điều này cho rõ ràng đối với từng khổ đường. Đây cũng là quy định theo thông lệ quốc tế (Luật Đường sắt Nhật Bản, Trung Quốc…). Đồng thời, bỏ cụm từ "có ý kiến của Bộ GTVT" 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. |
| **Điều 15. Kết nối ray các tuyến đường sắt** | **Điều 15. Kết nối đường sắt** | Sửa tên Điều để mở rộng nội dung quy định, việc kết nối đường sắt cần phải được hiểu rộng hơn là việc kết nối phương thức vận tải đường sắt với các phương thức vận tải khác. |
|  | 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. | Bổ sung khoản này để làm rõ về việc kết nối đường sắt. Việc kết nối đường sắt cần phải được hiểu rộng hơn là việc kết nối phương thức vận tải đường sắt với các phương thức vận tải khác không chỉ là việc kết nối ray của tuyến đường sắt này với ray của tuyến đường sắt khác. |
|  | 2. Việc đầu tư xây dựng đường sắt phải bảo đảm kết nối đồng bộ, hiệu quả với các phương thức vận tải khác. | Chuyển nội dung khoản 2 Điều 70 Luật Đường sắt 2017 và chỉnh sửa câu từ cho phù hợp. |
|  | 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 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.  4. Khi lập, điều chỉnh quy hoạch, đầu tư xây dựng công trình cảng hàng không, cảng biển, cảng cạn 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. | Bổ sung khoản này vì:  1. Nhằm cụ thể hóa nội dung quy định tại khoản 3 mục III Kết luận số 49 của Bộ Chính trị; Nghị Quyết số 178/NQ-CP ngày 31/10/2013 của Chính phủ; Kết luận số 72-KL/TW ngày 23/02/2024 của Bộ Chính trị[[2]](#footnote-2); các Quy hoạch hệ thống cảng hàng không, cảng biển, cảng thủy nội địa và Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050; Đề án xanh COP 26, COP27.  2. Kết nối các tuyến đường sắt với các cảng hàng không quốc tế có công suất từ 30 triệu hành khách/năm trở lên căn cứ khoản 4 Mục III Quyết định số 648/QĐ-TTg ngày 07/6/2023 của Chính phủ[[3]](#footnote-3): *“Hệ thống cảng hàng không được gom và giải tỏa hành khách, hàng hóa bằng hệ thống đường bộ đối với cảng hàng không có công suất dưới 30 triệu hành khách/năm; bằng hệ thống đường bộ và đường sắt với các cảng hàng không có công suất từ 30 triệu hành khách/năm trở lên.”.*  3. Kết nối đường sắt với các cảng biển đặc biệt và cảng biển có nhu cầu vận tải lớn:  - Trong báo cáo quan điểm chung của mình, Tổ chức Cảng biển Châu Âu (ESPO) và Ủy ban Châu Âu, Liên đoàn Cảng nội địa (EFIP) chỉ ra rằng “Hiệu quả của các cảng châu Âu phụ thuộc vào khả năng tối ưu hóa kết nối giao thông đường thủy, đường bộ và đường sắt trên toàn bộ mạng lưới giao thông. Hiệu quả hoạt động đường sắt và các kết nối đến - đi từ các cảng là rất cần thiết để tối đa hóa việc sử dụng đường sắt như một phương thức vận tải bền vững và tuân thủ các ưu tiên đặt ra trong cơ quan lập pháp TEN-T[[4]](#footnote-4).  - Kết quả nghiên cứu cũng chỉ ra rằng phần lớn các cảng đều có kế hoạch cải thiện tỷ trọng phương thức vận tải hàng hóa bằng đường sắt; các hãng vận tải đa phương thức khi lựa chọn cảng biển thì điều quan trọng họ quan tâm là cảng đó có kết nối đường sắt với nội địa không[[5]](#footnote-5).  - Theo báo cáo của Hiệp hội cảng biển Châu Âu, Liên minh Châu Âu đã dành ngân sách cho việc đầu tư cơ sở hạ tầng đường sắt và chiếm tỷ lệ 72% so với các phương thức kết nối khác (việc kết nối đường sắt được thực hiện tới 04 cảng biển, 4 sân bay, 4 nhà ga đường sắt, cảng thủy nội địa,...cũng như tối ưu hóa các sân bay, cảng biển, nhà ga hiện tại)[[6]](#footnote-6).  4. Kết nối đường sắt với các cảng cạn[[7]](#footnote-7), cảng thủy nội địa, các khu đầu mối hàng hóa lớn,…: Tại khoản 1 Mục I Quyết định số 979/QĐ-TTg ngày 22/8/2023 của Chính phủ[[8]](#footnote-8): *“Ưu tiên hình thành và phát triển: Các cảng cạn gắn với phương thức vận tải khối lượng lớn (đường thủy nội địa, đường sắt); các cảng cạn gắn với khu kinh tế, khu công nghiệp, khu chế xuất, trung tâm logistics và các cửa khẩu đường bộ, đường sắt quốc tế có nhu cầu vận tải với khối lượng lớn.”*  - Việc kết nối đường sắt với hệ thống cảng cạn nhằm tối ưu hóa vận tải hàng hóa xuất, nhập khẩu của từng khu vực và các hành lang kinh tế; kết nối cảng cạn xa với cảng biển; góp phần hoàn thiện mạng lưới giao thông vận tải, thúc đẩy vận tải đa phương thức, giảm chi phí dịch vụ vận tải và logistics. Theo Quyết định số 979, hệ thống các cảng cạn sẽ có kết nối đường sắt với cảng biển và cửa khẩu gồm các tuyến đường sắt: Hà Nội - Lạng Sơn; Hải Phòng - Hà Nội - Lào Cai; Đường sắt Bắc – Nam: Ga cuối đường sắt khu vực Cái Mép, Ga Cà Ná; TP.Hồ Chí Minh - Lộc Ninh. |
| 1. Vị trí kết nối ray các tuyến đường sắt trong nước phải tại ga đường sắt.  2. Chỉ đường sắt quốc gia mới được kết nối ray với đường sắt nước ngoài. Thủ tướng Chính phủ quyết định việc kết nối ray giữa đường sắt quốc gia với đường sắt nước ngoài.  3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định điều kiện, trình tự, thủ tục thực hiện việc kết nối ray đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng với đường sắt quốc gia; việc kết nối ray các tuyến đường sắt đô thị.  4. Tổ chức, cá nhân quyết định việc kết nối ray đường sắt chuyên dùng với đường sắt chuyên dùng do mình đầu tư. | 5. Kết nối ray giữa các tuyến đường sắt với nhau:  a) Vị trí kết nối ray các tuyến đường sắt trong nước phải tại ga đường sắt;  b) Chỉ đường sắt quốc gia được phép kết nối ray với đường sắt nước ngoài. Thủ tướng Chính phủ quyết định việc kết nối ray giữa đường sắt quốc gia với đường sắt nước ngoài;  c) Tổ chức, cá nhân quyết định việc kết nối ray đường sắt chuyên dùng với đường sắt chuyên dùng do mình đầu tư;  6. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định điều kiện, trình tự, thủ tục thực hiện việc kết nối ray giữa các tuyến đường sắt trong nước, trừ trường hợp quy định điểm c khoản 5 Điều này. | Khoản này được gộp lại trên cơ sở giữ nguyên nội dung như Điều 15 Luật Đường sắt 2017. |
| **Điều 16. Ga đường sắt** | **Điều 16. Ga đường sắt** |  |
| 1. Ga đường sắt được phân loại như sau:  a) Ga hành khách để đón, trả khách, thực hiện dịch vụ liên quan đến vận tải hành khách, tác nghiệp kỹ thuật và kinh doanh dịch vụ thương mại khác;  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 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. | 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. | Đề xuất sửa đổi, bổ sung khoản này do:  1. Luật Đường sắt 2017 quy định phân loại ga đường sắt theo công năng thành 04 loại gồm: ga hành khách, ga hàng hoá, ga kỹ thuật, ga hỗn hợp nhưng chưa phân loại ga theo tính chất phục vụ vận tải, trong đó có ga thực hiện các thủ tục hải quan để xuất, nhập khẩu hàng hóa, quá cảnh hành khách.  2. Thực tế từ năm 2020 đến nay, tình trạng ùn ứ hàng hóa làm thủ tục xuất, nhập cảnh tại của khẩu Đồng Đăng (ga biên giới), do đó rất cần thiết phải có những ga liên vận quốc tế để giảm bớt một số thủ tục hải quan cho ga biên giới, tạo điều kiện thuận lợi cho việc thông quan hàng hóa, giảm chi phí vận chuyển cho doanh nghiệp. Từ thực tế đó, năm 2023, Bộ GTVT đã ban hành quyết định số 42/QĐ-BGTVT ngày 19/01/2023 cho phép ga Kép được tạm thời khai thác hoạt động liên vận quốc tế để thực hiện một số thủ tục liên quan đến hàng hóa xuất, nhập khẩu. Tuy nhiên, do chưa có hành lang pháp lý chi tiết, rõ ràng nên quá trình chuyển đổi ga Kép thành ga liên vận quốc tế mất nhiều thời gian, thủ tục dẫn đến không phát huy được lợi thế và giảm năng lực cạnh tranh của vận tải đường sắt.  3. Nội dung quy định đối với ga liên vận quốc tế bảo đảm phù hợp với quy định của Luật Hải quan, cụ thể như sau:  a) Điểm a khoản1 Điều 7 Luật Hải quan quy định địa bàn hoạt động hải quan bao gồm *ga đường sắt liên vận quốc tế,* cảng hàng không dân dụng quốc tế; cảng biển, cảng thủy nội địa có hoạt động xuất khẩu, nhập khẩu, xuất cảnh, nhập cảnh, quá cảnh.  b) Điểm a khoản 3 Điều 22 Luật Hải quan quy định, địa điểm kiểm tra thực tế hàng hóa bao gồm *ga đường sắt liên vận quốc tế*, cảng hàng không dân dụng quốc tế; bưu điện quốc tế; cảng biển, cảng thủy nội địa có hoạt động xuất khẩu, nhập khẩu, xuất cảnh, nhập cảnh, quá cảnh; cảng xuất khẩu, nhập khẩu hàng hóa được thành lập trong nội địa.  4. Đối với ga biên giới, nội dung này được xác định trên cơ sở Hiệp định Đường sắt biên giới năm 1992 giữa Bộ Giao thông vận tải và Bưu điện nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam với Bộ Đường sắt nước Cộng hòa dân chủ nhân dân Trung Hoa. Ga này ngoài việc thực hiện thủ tục hải quan còn thực hiện các nội dung giao tiếp hành khách, hàng hóa quá cảnh liên quan đến biên giới, biên phòng của hai quốc gia.  5. Dự thảo Luật chỉ quy định các loại ga đường sắt; đối với tiêu chí xác định ga sẽ được giao Bộ trưởng Bộ GTVT quy định. |
| 2. Ga đường sắt phải đáp ứng các yêu cầu sau đây: |  |  |
| a) Tùy theo cấp kỹ thuật ga, ga đường sắt gồm có nhà ga, quảng trường, kho, bãi hàng, ke ga, tường rào, khu dịch vụ, trang thiết bị cần thiết và công trình khác có liên quan đến hoạt động đường sắt; | 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. | Đề xuất giữ lại nội dung và có sửa đổi, bổ sung điểm a khoản 2 Điều 16 Luật Đường sắt 2017 thành khoản 2 Điều này của dự thảo. |
| b) Ga đường sắt phải có tên ga và thông tin, chỉ dẫn cho khách hàng. Tên ga không trùng nhau và phù hợp với địa danh, lịch sử, văn hóa, thuần phong mỹ tục của địa phương. Tại các ga trên đường sắt quốc gia trong đô thị loại III trở lên, ga đầu mối, 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 theo quy hoạch được cấp có thẩm quyền phê duyệt;  c) Phải có hệ thống thoát hiểm; hệ thống phòng cháy và chữa cháy; hệ thống cấp điện, chiếu sáng, thông gió; hệ thống cấp, thoát nước; hệ thống bảo đảm vệ sinh môi trường và yêu cầu kỹ thuật khác của nhà ga;  d) Ga hành khách phải có công trình, thiết bị chỉ dẫn tiếp cận cho người khuyết tật và đối tượng được ưu tiên theo quy định của pháp luật; hệ thống điện thoại khẩn cấp, phương tiện sơ cứu y tế;  đ) Ga liên vận quốc tế, ga trung tâm phải có kiến trúc mang đặc trưng lịch sử, bản sắc văn hóa truyền thống của địa phương, vùng miền. Ga đường sắt tốc độ cao phải có thiết bị kiểm soát bảo đảm an ninh, an toàn; |  | Đề xuất không quy định nội dung “Ga đường sắt phải có tên ga và thông tin, chỉ dẫn cho khách hàng. Tên ga không trùng nhau và phù hợp với địa danh, lịch sử, văn hóa, thuần phong mỹ tục của địa phương” của điểm b, điểm c, d, đ khoản 2 Điều này vào trong dự thảo Luật và sẽ giao Bộ trưởng Bộ GTVT quy định do các nội dung này mang tính chi tiết kỹ thuật chuyên ngành. Việc bỏ nội dung này cũng 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 hội, Thủ tướng Chính phủ như: xây dựng luật ngắn gọn, rõ ràng, thực chất, không quy định chung, không sao chép lại những nội dung đã được quy định trong các luật khác …  Đồng thời tách ý “Tại các ga trên đường sắt quốc gia trong đô thị loại III trở lên, ga đầu mối, 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 theo quy hoạch được cấp có thẩm quyền phê duyệt;” của điểm b khoản 2 thành khoản 4. |
|  | 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. | Bổ sung khoản này vì:  1. Cần thiết phải quy định vị trí ga hành khách của đường sắt quốc gia 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.  2. Việc kết nối các tuyến đường sắt với các khu đô thị, khu ga đầu mối, ga trung tâm đô thị,…nhằm cụ thể hóa nội dung quy định tại khoản 3 mục III Kết luận số 49 của Bộ Chính trị[[9]](#footnote-9); khoản 3 mục II Nghị Quyết số 178/NQ-CP ngày 31/10/2013 của Chính phủ[[10]](#footnote-10).  3. Kinh nghiệm quốc tế cho thấy, ga hành khách đường sắt quốc gia được đặt ở khu vực trung tâm của đô thị, nhờ đó hành khách có thể đi thẳng từ trung tâm ra vùng ngoại ô mà không phải chuyển tàu và không có hiện tượng tích tụ, dồn ứ một lượng lớn hành khách tại các ga trung chuyển giữa đường sắt đô thị và đường sắt quốc gia; đây là giải pháp rất hiệu quả để giải quyết vấn đề giao thông đô thị hiện nay. |
|  | 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. | 1. Tách nội dung từ điểm b khoản 2 Điều 16 thành điểm mới để bảo đảm rõ ràng đối với 02 phần: quy định về tên ga và chỉ dẫn đối với hành khách tại ga; quy định về đặt trụ sở cho cơ quan quản lý nhà nước hoạt động thường xuyên tại ga.  2. Đồng thời sửa đổi, bổ sung cho phù hợp với quy định tại khoản 1 Điều này.  3. Nội dung này bảo đảm phù hợp với quy định của Luật Đất đai 2024, cụ thể: Khoản 1 Điều 209 Luật Đất đai quy định đất dành cho đường sắt bao gồm đất xây dựng trụ sở cơ quan nhà nước cho hoạt động thường xuyên trong ga 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. | Bổ sung khoản này để quy định đối với loại hình ga đường sắt biên giới, ga đường sắt liên vận quốc tế và phù hợp với thực tế hiện nay. |
| e) Tại các ga đường sắt quốc gia, ga đường sắt đô thị được phép xây dựng công trình kinh doanh dịch vụ thương mại, văn phòng. | 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. | Đề xuất bổ sung cụm từ "điểm cung cấp dịch vụ viễn thông công cộng" nhằm tăng tiện ích cho hành khách đi tàu |
| 4. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định cấp kỹ thuật ga đường sắt. | 7. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết Điều này. | Đề xuất giữ nguyên nội dung và có chỉnh lý cho phù hợp |
| **Điều 17. Đường sắt giao nhau với đường sắt hoặc với đường bộ** | **Điều 17. 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. | 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. | Giữ nguyên nội dung khoản 1 Điều 17 Luật Đường sắt 2017. |
| 2. Đường sắt giao nhau với đường bộ phải xây dựng nút giao khác mức trong các trường hợp sau đây: | 2. Đường sắt giao nhau với đường bộ phải xây dựng nút giao khác mức trong các trường hợp sau đây: | Giữ nguyên tên khoản 2 Điều 17 Luật Đường sắt 2017. |
| a) Đường sắt có tốc độ thiết kế từ 100 km/h trở lên giao nhau với đường bộ; | a) Đường sắt có tốc độ thiết kế trên 100 km/h giao nhau với đường bộ; | Giữ nguyên điểm b khoản 2 Điều 17 Luật Đường sắt 2017. |
| b) Đường sắt giao nhau với đường bộ từ cấp III trở lên; đường sắt giao nhau với đường bộ đô thị; | 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; | Đề xuất sửa đổi, bổ sung khoản này vì:  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. |
| c) Đường sắt đô thị giao nhau với đường bộ, trừ đường xe điện bánh sắt. | c) Đường sắt đô thị giao nhau với đường bộ, trừ đường xe điện bánh sắt. | Giữ nguyên nội dung điểm c khoản 2 Điều 17 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. | 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. | Giữ nguyên nội dung khoản 3 Điều 17 Luật Đường sắt 2017. |
| 4. Trường hợp không thuộc quy định tại khoản 2 Điều này hoặc khi chưa có đủ điều kiện tổ chức giao khác mức thì Ủy ban nhân dân các cấp, doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, chủ đầu tư dự án hoặc tổ chức, cá nhân có nhu cầu giao thông qua đường sắt phải tuân theo những quy định sau đây: | 4. 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. | Sửa và kết cấu lại ghép chung với điểm a vì:  1. Cần thiết phải bổ sung quy định ưu tiên xây dựng giao cắt khác mức giữa đường sắt với đường bộ vì phương án này bảo đảm an toàn giao thông, việc tổ chức giao thông đường sắt với đường bộ không ảnh hưởng đến nhau.  2. Sửa đổi nội dung *“Nơi xây dựng đường ngang*” thành “*việc xây dựng, cải tạo, nâng cấp đường ngang*” để bảo đảm nội dung quy định bao trùm hết các trường hợp (xây dựng mới và cải tạo, nâng cấp đường ngang hiện có).  3. Sửa lại câu từ cho ngắn gọn, loại bỏ các chủ thể trong nội dung khoản này vì khoản 5 Điều này đã giao thẩm quyền Bộ trưởng Bộ GTVT quy định chi tiết. Việc xây dựng, cải tạo, nâng cấp đường ngang sẽ được thực hiện theo quy định trong Thông tư do Bộ trưởng Bộ GTVT ban hành[[11]](#footnote-11), trong đó đã rõ về thẩm quyền, trách nhiệm của từng chủ thể có liên quan. |
| a) Nơi xây dựng đường ngang phải được cơ quan có thẩm quyền cấp phép; | 5. Việc xây dựng, cải tạo, nâng cấp đường ngang phải được cơ quan có thẩm quyền cấp Giấy phép theo quy định của Luật này. | Sửa đổi, bổ sung nội dung này vì lý do tương tự như giải thích điểm 3 ở trên. |
| b) Nơi không được phép xây dựng đường ngang phải xây dựng đường gom nằm ngoài hành lang an toàn giao thông đường sắt để dẫn tới đường ngang hoặc nút giao khác mức gần nhất. |  | Bỏ điểm này vì:  1. Dự thảo Luật Đường bộ đã phân loại đường theo chức năng phục vụ. Theo đó, đã quy định rõ về tính chất của “*đường gom*” và “*đường bên*”, vì vậy nội dung quy định này không còn bảo đảm tính đồng bộ với Luật Đường bộ.  2. Việc quy định xây dựng đường gom nằm ngoài HLAT ĐS không phù hợp với thực tiễn (Báo cáo tổng kết Luật ĐS 2017) và nếu chỉ quy định xây dựng đường gom phải nằm ngoài HLAT ĐS thì việc xây dựng công trình trong HLAT ĐS không thuộc phạm vi điều chỉnh của luật này.  3. Việc xây dựng công trình đường bộ trong hành lang ATGTĐS đã được nghiên cứu và quy định tại Điều 12 (Đất đường sắt) để bảo đảm tính đồng bộ chung. |
| 5. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về:  a) Đường ngang, giao thông tại khu vực đường ngang; việc cấp, gia hạn Giấy phép xây dựng, cải tạo, nâng cấp, bãi bỏ đường ngang;  b) Cầu chung, giao thông trên khu vực cầu chung;  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. | 6. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định:  a) Đường ngang, giao thông tại khu vực đường ngang; chủ trương xây dựng đường ngang; cấp, gia hạn Giấy phép xây dựng, cải tạo, nâng cấp, bãi bỏ đường ngang;  b) Cầu có mặt cầu đường sắt dùng chung với đường bộ; giao thông trên khu vực cầu có mặt cầu đường sắt dùng chung với đường bộ;  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.  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. | Đề xuất sửa đổi, bổ sung khoản này theo hướng tách 02 khoản nhằm 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. |
| 6. 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. |  | Khoản này đã được chuyển xuống Điều quy định chuyển tiếp cho phù hợp. |
| **Điều 18. Đường sắt và đường bộ chạy song song gần nhau** | **Điều 18.****Đường sắt và đường bộ chạy song song** | Sửa đổi, bổ sung tên điều cho rõ ràng hơn. |
| 1. Trường hợp đường sắt, đường bộ chạy song song gần nhau thì phải bảo đảm đường này nằm ngoài hành lang an toàn giao thông của đường kia; trường hợp địa hình không cho phép thì 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 nằm ngoài phần đất để bảo vệ, bảo trì đường bộ. | Sửa đổi, bổ sung cụm từ này vì: Theo quy định hiện nay, hành lang an toàn giao thông của đường bộ phải nằm ngoài HLAT giao thông của đường sắt. Với quy định này, HLAT của đường bộ, đường sắt chiếm dụng diện tích đất rất lớn, gây lãng phí tài nguyên đất. Đồng thời, việc giải phóng mặt bằng cho diện tích đất này sẽ tốn nhiều nguồn lực của nhà nước. Trong khi đó, pháp luật về đường sắt và đường bộ, ngoài HLAT giao thông đường sắt còn có quy định về phạm vi bảo vệ công trình. Do đó, để tiếp kiệm nguồn lực và tài nguyên, dự thảo Luật đề xuất quy định trường hợp đường bộ, đường sắt chạy song song với nhau thì chỉ phạm vi bảo vệ công trình của đường này nằm ngoài phạm vi bảo vệ công trình của đường kia.  Đồng thời đề nghị tách ý 2 khoản 1 Điều 18 Luật Đường sắt 2017 thành 01 khoản riêng cho rõ ràng. |
|  | 2. Trường hợp không thể bố trí được theo quy định tại khoản 1 Điều này, 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. | Tách từ ý 2 khoản 1 Điều 18 Luật Đường sắt 2017 thành 01 khoản riêng cho rõ ràng. |
|  | 3. Trường hợp đường sắt chạy song song phía trên đường bộ thì khoảng cách theo phương thẳng đứng từ điểm cao nhất của mặt đường bộ đến điểm thấp nhất của kết cấu công trình đường sắt phía trên phải bảo đảm tĩnh không của đường bộ. | Bổ sung khoản này vì thực tế hiện nay một số tuyến đường sắt đô thị chạy song song phía trên với đường bộ như tuyến đường sắt đô thị Hà Nội: Cát Linh – Hà Đông, Nhổn – Ga Hà Nội đoạn trên cao… trong khi đó Luật Đường sắt chưa có quy định để điều chỉnh đối với trường hợp này. |
| 2. Trường hợp đường sắt, đường bộ chạy song song chồng lên nhau thì khoảng cách theo phương thẳng đứng từ điểm cao nhất của mặt đường bộ phía dưới hoặc đỉnh ray đường sắt phía dưới đến điểm thấp nhất của kết cấu nhịp cầu phía trên phải bằng chiều cao bảo đảm an toàn giao thông của công trình phía dưới. | 4. Trường hợp đường bộ chạy song song phía trên đường sắt thì khoảng cách từ đỉnh ray đường sắt đến điểm thấp nhất của kết cấu công trình đường bộ phải bảo đảm khổ giới hạn tiếp giáp kiến trúc của đường sắt. | Sửa đổi bổ sung cho rõ ràng, dễ hiểu. |
| **Điều 19. Hệ thống báo hiệu cố định trên đường sắt** | **Điều 19.****Hệ thống báo hiệu cố định trên đường sắt** |  |
| 1. Hệ thống báo hiệu cố định trên đường sắt bao gồm:  a) Cột tín hiệu, đèn tín hiệu;  b) Biển hiệu, mốc hiệu;  c) Biển báo;  d) Rào, chắn;  đ) Cọc mốc chỉ giới;  e) Các báo hiệu khác. | 1. Hệ thống báo hiệu cố định trên đường sắt bao gồm: biển hiệu, mốc hiệu; biển báo; rào, chắn; cọc mốc chỉ giới; các báo hiệu khác. | Đề xuất chỉnh lý lại nội dung khoản ngày cho ngắn gọn, rõ ràng. |
| 2. Hệ thống báo hiệu cố định trên đường sắt phải được xây dựng, lắp đặt đầy đủ phù hợp với cấp kỹ thuật và loại đường sắt; bảo đảm thường xuyên hoạt động tốt. | 2. Hệ thống báo hiệu cố định trên đường sắt phải được xây dựng, lắp đặt đầy đủ phù hợp với cấp kỹ thuật và loại đường sắt; bảo đảm thường xuyên hoạt động tốt. | Giữ nguyên nội dung khoản 2 Điều 19 Luật Đường sắt 2017 và sửa thứ tự Điều cho phù hợp. |
|  | **Điều 20.****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 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. | - Quy định này nhằm xác định rõ các thành phần của Hệ thống điện sức kéo đường sắt.  - Quy định này nhằm xác định hệ thống điện sức kéo là đối tượng được ưu tiên và được Nhà nước đảm bảo nguồn cung cấp điện (hiện nay Nhà nước độc quyền trong Điều độ hệ thống điện quốc gia theo quy định tại Điều 6 Luật số 03/2022/QH); sửa đổi, bổ sung khoản 2 Điều 75, khoản 2 Điều 80 Luật Đường sắt 2017 cho đầy đủ, rõ nghĩa. |
| **Mục 2. ĐẦU TƯ XÂY DỰNG, QUẢN LÝ, BẢO TRÌ KẾT CẤU HẠ TẦNG ĐƯỜNG SẮT** | **Mục 2. ĐẦU TƯ XÂY DỰNG, QUẢN LÝ, BẢO TRÌ KẾT CẤU HẠ TẦNG ĐƯỜNG SẮT** |  |
| **Điều** **20.** **Đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt** | **Điều 21. Đầu tư xây dựng công trình đường sắt** |  |
| 1. Đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt là việc đầu tư xây dựng mới, đổi mới công nghệ, nâng cấp, cải tạo kết cấu hạ tầng đường sắt theo quy định của pháp luật. | 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. | Đề xuất sửa đổi bổ sung vì:  - 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.  - Bỏ cụm từ “sửa chữa” cho phù hợp với quy định của pháp luật về xây dựng |
| 2. Việc góp vốn nhà nước tham gia vào dự án đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị theo hình thức đối tác công tư trong thời gian xây dựng hoặc kéo dài suốt vòng đời dự án do Thủ tướng Chính phủ quyết định. |  | Đề xuất chuyển xuống thành khoản điểm đ khoản 2 Điều này |
| 3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức xây dựng và công bố dự án đầu tư xây dựng công trình đường sắt thuộc thẩm quyền quản lý theo quy định của pháp luật. | 2. Trách nhiệm tổ chức thực hiện đầu tư xây dựng công trình đường sắt được quy định như sau:  a) Bộ Giao thông vận tải tổ chức đầu tư xây dựng công trình đường sắt quốc gia;  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;  c) Tổ chức, cá nhân tổ chức thực hiện đầu tư xây dựng công trình đường sắt chuyên dùng;  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;  đ) Tổ chức, cá nhân tham gia đầu tư xây dựng công trình đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương thực hiện theo quy định của pháp luật về đầu tư theo phương thức đối tác công tư và pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công. | Sửa đổi, bổ sung khoản này vì:  1. Đối với đường sắt quốc gia được xây dựng để phục vụ phát triển kinh tế xã hội vùng, địa phương:  a) Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 1769/QĐ-TTg ngày 19/10/2021 phê duyệt quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến 2050, trong đó có một số tuyến đường sắt:  - Các tuyến đường sắt kết nối vùng, liên vùng: đường sắt ven biển Nam Định - Thái Bình - Hải Phòng - Quảng Ninh, Thái Nguyên - Tuyên Quang - Yên Bái, Tp. Hồ Chí Minh - Tây Ninh...  - Các tuyến đường sắt kết nối đường sắt quốc gia với cảng biển, cảng cạn ICD, cảng thuỷ nội địa;  - Các tuyến đường sắt kết nối đường sắt đô thị với các cảng hàng không lớn.  Khi thực hiện đầu tư xây dựng theo quy hoạch này sẽ có những vướng mắc:  - Đối với đường sắt vùng, liên vùng đi qua địa bàn từ 2 tỉnh trở lên: Theo quy định của Luật Ngân sách và Luật đầu tư công sẽ không thể giao vốn và thẩm quyền quyết định đầu tư cho một tỉnh thực hiện toàn bộ dự án.  - Đối với đường sắt vùng và đường sắt kết nối với đường sắt quốc gia: Trường hợp địa phương bố trí được nguồn vốn và có nhu cầu thực hiện để phát triển kinh tế xã hội địa phương, theo quy định địa phương sẽ không thực hiện được do thẩm quyền tổ chức đầu tư xây dựng thuộc Bộ GTVT.  b) Dự án đường sắt có tính chất đầu tư xây dựng đồng bộ và điều hành vận tải tập trung, đặc biệt là hệ thống thông tin tín hiệu đường sắt, vì vậy đối với dự án đường sắt qua địa bàn hai tỉnh trở lên không thể tách phạm vi đầu tư theo địa bàn từng tỉnh để giao cho từng tỉnh phê duyệt dự án như đối với dự án đường bộ. Luật Đầu tư công hiện nay không có quy định về thẩm quyền phê duyệt dự án đối với dự án đi qua địa bàn từ 02 tỉnh trở lên. Trong khi đó khoản 9 Điều 9 Luật Ngân sách Nhà nước quy định “*Không được dùng ngân sách của cấp này để chi cho nhiệm vụ của cấp khác và không được dùng ngân sách của địa phương này để chi cho nhiệm vụ của địa phương khác*”.  c) Do vướng mắc khi thực hiện dự án qua hai tỉnh trở lên, đối với dự án đường vành đai 4 thành phố Hà Nội và đường vành đai 3 thành phố Hồ Chí Minh có phạm vi dự án qua nhiều tỉnh thành, khi quyết định chủ trương đầu tư hai dự án này, Quốc hội đã ban hành cơ chế, chính sách đặc biệt phân bổ một phần vốn của Trung ương cho các tỉnh/thành và cho phép các tỉnh/thành được quyết định đầu tư dự án. Đây là thực tế do nhu cầu phát triển kết cấu hạ tầng và kinh tế - xã hội và sẽ là xu hướng xuất hiện nhiều dự án tương tự trong tương lai theo các quy hoạch vùng, quy hoạch ngành đã được phê duyệt.  Vì vậy, cần phải bổ sung quy định phân cấp cho UBND cấp tỉnh được đầu tư xây dựng các tuyến đường sắt loại này.  2. Đối với đường sắt đô thị:  a) Các dự án đường sắt đô thị hiện nay đều là dự án quan trọng quốc gia, có tổng mức đầu tư lớn, sử dụng nguồn vốn vay ODA. Theo quy định của Luật Đầu tư công, các dự án này do Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư và Thủ tướng Chính phủ quyết định đầu tư.  b) Theo quy định tại khoản 9 Điều 9 Luật Ngân sách Nhà nước quy định “*Không được dùng ngân sách của cấp này để chi cho nhiệm vụ của cấp khác.*..”. Theo quy định của Luật Đầu tư công và Luật Ngân sách, Quốc hội phải quyết định giao vốn cho Chính phủ hoặc Bộ GTVT khi được uỷ quyền để quyết định đầu tư, thực hiện dự án.  c) Theo quy định của Luật Đầu tư công và Luật Ngân sách Nhà nước nêu trên, chính quyền cấp tỉnh không được giao vốn và không được quyết định đầu tư, mà chỉ là đối tượng được giao quản lý, khai thác sau khi dự án hoàn thành.  Vì vậy, để tăng tính chủ động và rút ngắn thời gian thực hiện dự án thì cần phải bổ sung quy định phân cấp cho UBND cấp tỉnh/thành phố thực hiện dự án đường sắt đô thị. |
|  | 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. | Bổ sung khoản này vì:  1. Công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối là các công trình 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. Các công trình này không phải là công trình đường sắt nhưng lại có vai trò rất quan trọng và là điều kiện để có thể đưa công trình đường sắt vào khai thác, sử dụng có hiệu quả.  2. Từ những vướng mắc trong quá trình tổng kết thi hành Luật Đường sắt 2017 đối với các công trình đường bộ vào ga đường sắt, hệ thống cấp điện, cấp nước cho ga đường sắt... các công trình này cần thiết phải được đầu tư, quản lý, bảo trì và khai thác đồng bộ với công trình đường sắt. Do đó, cần thiết phải quy định việc đầu tư các công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối để xác định chủ thể thực hiện nhằm tháo gỡ vướng mắc, khó khăn hiện nay. |
|  | 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 chủ đầu tư. | Bổ sung khoản này với lý do:  1. Thực tiễn quản lý cũng như kinh nghiệm của một số nước trên thế giới cho thấy có nhiều công trình sử dụng chung giữa cầu đường sắt và đường bộ (cầu Thăng Long, cầu Long Biên, cầu Đuống), đường sắt quốc gia sử dụng chung với đường sắt địa phương. Tuy nhiên, Luật Đường sắt 2017 chưa quy định về trường hợp này và việc quản lý hiện nay cơ bản được thực hiện theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công. Do đó, hành lang pháp lý để thực hiện vừa chưa bảo đảm phù hợp với điều kiện thực tiễn, vừa chưa đầy đủ để các chủ thể tham gia làm căn cứ thực hiện.  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. |
|  | 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, gọi tắt là thiết kế FEED) thay cho thiết kế cơ sở trong Báo cáo nghiên cứu khả thi. | Bổ sung khoản này vì:  1. 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.  2. Theo quy định tại khoản 2 Điều 3, khoản 1 Điều 54, khoản 2 Điều 78 Luật Xây dựng, bước thiết kế cơ sở được thực hiện trong quá trình lập Báo cáo nghiên cứu khả thi; 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 (khoản 11 Điều 3 Nghị định số 15/2021/NĐ-CP ngày 03/3/2021 của Chính phủ quy định chi tiết một số nội dung về quản lý dự án đầu tư xây dựng). Vì vậy, việc quy định lập thiết kế FEED thay cho thiết kế cơ sở trong bước nghiên cứu khả thi sẽ giúp cho chủ đầu tư có thể thực hiện đấu thầu lựa chọn nhà thầu EPC ngay sau khi dự án được phê duyệt. 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. |
|  | 6. Đối với các dự án đường sắt, được phép áp dụng các chỉ dẫn kỹ thuật, tài liệu hướng dẫn của các tổ chức nước ngoài cho các giải pháp công nghệ mới khi chưa được công bố thành các tiêu chuẩn. | Hiện nay, các nước trên thế giới có các hướng dẫn kỹ thuật (Guideline), Chỉ dẫn kỹ thuật/Yêu cầu kỹ thuật (Specification), Sổ tay hướng dẫn kỹ thuật (Manual) của các tổ chức, hiệp hội nghề nghiệp xây dựng công trình được sử dụng như các tiêu chuẩn trong quá trình xây dựng các dự án. Hiện nay, Luật Xây dựng chỉ cho phép áp dụng tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật mà không có các hình thức Chỉ dẫn kỹ thuật, Hướng dẫn kỹ thuật như của các nước trên thế giới, dẫn đến các bất cập khó khăn trong triển khai các dự án xây dựng công trình. Vì vậy đề nghị bổ sung nội dung trong Luật Xây dựng cho phép áp dụng các Hướng dẫn kỹ thuật (Guidelines), Chỉ dẫn kỹ thuật/Yêu cầu kỹ thuật (Specification), Sổ tay hướng dẫn kỹ thuật (Manual) để thuận lợi trong quá trình thực hiện dự án. |
|  | **Điều 22. 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 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.  2. Việc xây dựng công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung với đường sắt phải đáp ứng các yêu cầu sau đây:  a) Phù hợp với quy hoạch, quy mô của dự án, cấp kỹ thuật của đường sắt;  b) Bảo đảm tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật trong xây dựng; bảo đảm quy định của pháp luật về phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ; bảo đảm an toàn công trình, bảo đảm cảnh quan và môi trường;  c) Tuân thủ quy định của Luật này, quy định của pháp luật về xây dựng và quy định khác của pháp luật có liên quan.  3. Tổ chức, cá nhân khi xây dựng công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung với kết cấu hạ tầng đường sắt phải được cơ quan có thẩm quyền cấp phép theo quy định tại khoản 2 Điều 12 của Luật này.  4. 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. | Bổ sung khoản này vì:  1. Trong quá trình lập Hồ sơ đề nghị xây dựng Luật Đường sắt sửa đổi, theo ý kiến góp ý của Bộ trưởng Bộ Thông tin và Truyền Thông:  a) Để hoàn thiện các quy định về chia sẻ hạ tầng dung chung giữa các ngành, thảo dự án Luật cần nghiên cứu, xem xét bổ sung vào dự thảo Luật nhằm tạo hành lang pháp lý thống nhất, thuận lợi trong quá trình phối hợp dùng chung cơ sở hạ tầng giữa các ngành, lĩnh vực.  b) Bổ sung các quy định cụ thể về đầu tư, phát triển, quản lý, khai thác, chia sẻ hạ tầng dùng chung giữa hạ tầng đường sắt và hạ tầng kỹ thuật viễn thông, phù hợp với khoản 1 Điều 51 Luật Đường sắt và khoản 2 Điều 65 Luật Viễn thông năm 2023.  2. Cơ chể hiện nay, tài sản KCHTĐS được giao cho cơ quan, tổ chức, doanh nghiệp để kinh doanh, khai thác. Theo quy định tại Điều 55 Luật Quản lý, sử dụng tài sản công, đơn vị được giao sử dụng tài sản lập đề án sử dụng tài sản, lập đề án cho thuê để báo cáo cơ quan, người có thẩm quyền quyết định và tổ chức thực hiện đề án. Điều 13 Nghị định 46/2018/NĐ-CP ngày 14/3/2018 của Chính phủ quy định thẩm quyền phê duyệt Đề án cho thuê tài sản theo từng loại hình tài sản KCHTĐS.  3. Các nội dung này tương đồng với quy định về công trình kỹ thuật dùng chung được quy định tại Luật Đường bộ 2024. |
|  | **Điều 23. Khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt**  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.  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.  3. Hội đồng nhân dân cấp tỉnh quyết định sử dụng ngân sách địa phương để triển khai dự án đầu tư công độc lập thực hiện công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư theo quy hoạch vùng phụ cận ga đường sắt để tạo quỹ đất đấu giá nhằm phát triển đô thị theo quy định của pháp luật;  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. | Bổ sung Điều này vì:  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. Ủy ban nhân dân TP. Hồ Chí Minh đã nghiên cứu và được Quốc hội cho phép thí điểm mô hình này. 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”.* |
| **Điều 21. Quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt** | **Điều 24. Quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt** | Thay đổi thứ tự điều, ghép chung nội dung Điều 21 và Điều 81 của Luật ĐS 2017. |
| 1. Kết cấu hạ tầng đường sắt đưa vào khai thác phải được bảo trì theo quy định của pháp luật. | 1. Kết cấu hạ tầng đường sắt đưa vào khai thác phải được quản lý, bảo trì theo quy định của pháp luật. | Bổ sung từ “*quản lý*” cho đầy đủ và bảo đảm tính đồng bộ với các khoản 2, 3 của Điều này. |
| 2. Trách nhiệm quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt được quy định như sau: | 2. Trách nhiệm quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt: | Ghép chung khoản 2 Điều 21 với khoản 2 Điều 81.  Thiết kế lại kết cấu nội dung quy định về trách nhiệm quản lý, bảo trì KCHTĐS. Trách nhiệm hướng dẫn thi hành của Bộ GTVT và UBND cấp tỉnh được chuyển sang khoản sau để bảo đảm tính rõ ràng khi thực hiện. |
| 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; | 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; | Giữ nguyên điểm a khoản 1 Điều 21 Điều Luật Đường sắt 2017 và sửa thứ tự Điều cho phù hợp. |
| b) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định việc quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị; tổ chức quản lý bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị 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; | Sửa điểm này vì:  1. Để đồng bộ với nội dung sửa tại Điều 11 về Hệ thống đường sắt Việt Nam.  2. Việc sửa đổi này sẽ mở rộng quy định đối với các tuyến đường sắt vận tải hàng hóa, hành khách xây dựng trên địa bàn của một tỉnh để phục vụ nhu cầu vận tải của địa phương đó do địa phương đầu tư, quản lý, bảo trì và khai thác. |
|  | 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; | Bổ sung khoản này để bảo đảm tính đồng bộ với nội dung sửa tại Điều 11 về Hệ thống đường sắt Việt Nam và điểm d khoản 2 Điều 23 (tuyến đường sắt đi qua nhiều địa phương và do 01 địa phương là cơ quan chủ quản đầu tư, bảo trì và khai thác). |
| c) Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt thực hiện bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư theo quy định của pháp luật khi được giao, cho thuê hoặc chuyển nhượng; | 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; | Sửa điểm này vì:  1. Thay cụm từ "*Doanh nghiệp kinh doanh*" thành "*Cơ quan, tổ chức quản lý tài sản*" để thống nhất với quy định của Luật Quản lý, sử dụng tài sản công.  2. Khoản 1 Điều 39 Luật Quản lý, sử dụng tài sản công quy định cơ quan nhà nước được giao quản lý, sử dụng tài sản công hoặc cơ quan, đơn vị quản lý vận hành tài sản công có trách nhiệm thực hiện việc bảo dưỡng, sửa chữa tài sản.  3. Đồng thời bổ sung quy định 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 cho phù hợp. |
| d) Tổ chức, cá nhân tự quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt do mình đầu tư theo quy định của pháp luật. | 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. | Giữ nguyên theo quy định tại điểm d khoản 2 Điều 21 Luật Đường sắt 2017. |
|  | **Điều 25. Quản lý, bảo trì công trình đường sắt dùng chung với đường bộ và công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối với công trình đường sắt**  1. Công trình đường sắt sử dụng chung với đường bộ phải được tách riêng hạng mục công trình để giao cho tổ chức quản lý; tổ chức được giao quản lý tài sản có trách nhiệm khai thác, bảo trì. Việc tách các hạng mục bảo đảm công trình được quản lý, khai thác, bảo trì an toàn, hiệu quả và hoạt động thông suốt.  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.  3. Chính phủ quy định chi tiết Điều này. | Bổ sung Điều này vì:  1. Đối với công trình đường sắt dùng chung với đường bộ: tương tự như giải thích khoản 4 điều 21 ở trên.  2. Đối với công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối với công trình đường sắt:  - Công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối là các công trình 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. Các công trình này không phải là công trình đường sắt nhưng lại có vai trò rất quan trọng và là điều kiện để có thể đưa công trình đường sắt vào khai thác, sử dụng có hiệu quả.  - Từ những vướng mắc trong quá trình tổng kết thi hành Luật Đường sắt 2017 đối với các công trình đường bộ vào ga đường sắt, hệ thống cấp điện, cấp nước cho ga đường sắt... các công trình này cần thiết phải được đầu tư, quản lý, bảo trì và khai thác đồng bộ với công trình đường sắt. |
| **Điều** **22.** **Nguồn tài chính cho quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt** | **Điều 26. Kinh phí cho quản lý, bảo trì và bảo vệ tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt** | Sửa đổi, bổ sung cho phù hợp với Luật Ngân sách và Luật quản lý sử dụng tài sản công. |
| 1. Nguồn tài chính cho quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư được bảo đảm từ nguồn ngân sách nhà nước; nguồn thu từ khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt và nguồn thu khác được sử dụng theo quy định của pháp luật. | 1. Kinh phí cho quản lý, bảo trì và bảo vệ tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt, công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối với công trình đường sắt, lập hồ sơ quản lý đất, cắm mốc, khôi phục mốc giới đất dành cho đường sắt do Nhà nước đầu tư được bảo đảm từ nguồn ngân sách nhà nước. | Sửa đổi, bổ sung cho phù hợp với Luật Ngân sách và Luật quản lý sử dụng tài sản công. |
| 2. Bộ Giao thông vận tải quản lý, sử dụng nguồn tài chính được bố trí cho công tác quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư. | 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. | Quy định về nguồn tài chính cho quản lý, bảo trì 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 cho phù hợp với quy định tại Điều 22 và Điều 25 của dự thảo. |
| 3. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quản lý, sử dụng nguồn tài chính được bố trí cho công tác quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị do Nhà nước đầu tư. | 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. | Thay cụm từ đường sắt đô thị thành đường sắt địa phương cho phù hợp với Điều 10 của dự thảo Luật. Đồng thời bổ sung quy định về nguồn tài chính cho quản lý, bảo trì 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 cho phù hợp với quy định tại Điều 22 và Điều 25 của dự thảo. |
|  | 4. 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 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 vùng do mình đầu tư. | Bổ sung thêm quy định về nguồn tài chính cho quản lý, bảo trì tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt vùng cho phù hợp với quy định tại điểm b khoản 1 Điều 9 của dự thảo Luật |
| 4. Tổ chức, cá nhân tự tổ chức quản lý, sử dụng nguồn tài chính của mình cho công tác quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt do mình đầu tư. | 5. Tổ chức, cá nhân có trách nhiệm bảo đảm kinh phí để quản lý, bảo trì, bảo vệ tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do mình 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. | Bổ sung thêm quy định về nguồn tài chính cho quản lý, bảo trì 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 cho phù hợp với quy định tại Điều 22 và Điều 25 của dự thảo. |
| **Mục 3. BẢO VỆ KẾT CẤU HẠ TẦNG ĐƯỜNG SẮT** | **Mục 3. BẢO VỆ KẾT CẤU HẠ TẦNG ĐƯỜNG SẮT** |  |
| **Điều 23. Bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt** | **Điều 27. Bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt** | Gộp Điều 23, khoản 4 Điều 70, khoản 7 Điều 78 Luật ĐS 2017 và có sửa đổi, bổ sung cho phù hợp. |
| 1. Hoạt động bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt bao gồm: các hoạt động nhằm bảo đảm an toàn cho công trình đường sắt; phòng, chống, khắc phục hậu quả thiên tai, tai nạn; phòng ngừa, ngăn chặn và xử lý hành vi xâm phạm, phá hoại công trình đường sắt, phạm vi bảo vệ công trình đường sắt, hành lang an toàn giao thông đường sắt. | 1. Bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt bao gồm: các hoạt động nhằm bảo đảm an toàn cho công trình đường sắt; phòng ngừa, ngăn chặn và xử lý hành vi xâm phạm, phá hoại công trình đường sắt; lấn chiếm phạm vi bảo vệ công trình đường sắt, hành lang an toàn giao thông đường sắt. | Bỏ cụm từ “*phòng, chống, khắc phục hậu quả thiên tai, tai nạn*” do đã được quy định tại Điều 29 của dự thảo. |
| 2. Phạm vi bảo vệ công trình đường sắt là giới hạn được xác định bởi khoảng không, vùng đất, vùng nước xung quanh liền kề với công trình đường sắt để quản lý, bảo vệ, ngăn ngừa những hành vi xâm phạm đến ổn định công trình đường sắt và bảo đảm an toàn cho công trình đường sắt, bao gồm:  a) Phạm vi bảo vệ đường sắt;  b) Phạm vi bảo vệ cầu đường sắt;  c) Phạm vi bảo vệ hầm đường sắt;  d) Phạm vi bảo vệ ga, đề-pô đường sắt;  đ) Phạm vi bảo vệ công trình thông tin, tín hiệu, hệ thống cấp điện cho đường sắt;  e) Phạm vi bảo vệ các công trình đường sắt khác. | 2. Phạm vi bảo vệ công trình đường sắt là giới hạn được xác định bởi khoảng không, vùng đất, vùng nước xung quanh liền kề với công trình đường sắt, bao gồm:  a) Phạm vi bảo vệ đường sắt;  b) Phạm vi bảo vệ cầu đường sắt;  c) Phạm vi bảo vệ hầm đường sắt;  d) Phạm vi bảo vệ ga, đề-pô đường sắt;  đ) Phạm vi bảo vệ công trình thông tin, tín hiệu, hệ thống cấp điện cho đường sắt;  e) Phạm vi bảo vệ các công trình đường sắt khác. | Sửa đổi, bổ sung cho rõ ràng, dễ hiểu. |
| 3. Hành lang an toàn giao thông đường sắt là phạm vi được xác định bởi khoảng không, vùng đất, vùng nước xung quanh liền kề với phạm vi bảo vệ đường sắt để bảo đảm an toàn giao thông đường sắt; phục vụ công tác cứu hộ, cứu nạn khi cần thiết và bảo đảm tầm nhìn cho người tham gia giao thông. | 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. | Sửa đổi, bổ sung cho rõ ràng, dễ hiểu. |
|  | 4. Tuyến đường sắt có tốc độ thiết kế trên 120km/h, đường sắt đô thị 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. | Chuyển nội dung từ khoản 7 Điều 78 và điểm b khoản 4 Điều 70, mở rộng phạm vi quy định đối với các dự án đường sắt quốc gia xây dựng mới và đường sắt đô thị.  Với đường sắt quốc gia xây dựng mới (bao gồm cả đường sắt tốc độ cao), đường sắt đô thị có yêu cầu đặc biệt về an toàn trong quá trình vận hành khai thác. Do đó, các công trình này phải được bảo vệ tránh mọi hành vi xâm nhập trái phép có nguy cơ va chạm với đoàn tàu hoặc làm ảnh hưởng đến các thiết bị điều khiển đoàn tàu.  Đồng thời đề xuất bỏ điểm a khoản 4 Điều 70 Luật Đường sắt 2017 vì:  1. Quy định không được trồng cây xanh trong hành lang ATGT ĐS là không cần thiết và không phù hợp với xu thế hiện nay. Giải pháp trồng cây xanh trong đô thị là một trong những biện pháp để cải thiện môi trường, vấn đề đặt ra là việc trồng cây xanh không làm ảnh hưởng đến an toàn công trình và hoạt động đường sắt.  2. Với đường sắt quốc gia, khoản 2 Điều 27 Nghị định 56/2018/NĐ-CP ngày 16/4/2018 quy định: Đất trong phạm vi hành lang an toàn giao thông đường sắt được tạm thời sử dụng vào các mục đích nông nghiệp, được trồng cây thấp dưới 1,5 mét nhưng không được ảnh hưởng đến an toàn, ổn định công trình, an toàn giao thông vận tải đường sắt trong quá trình khai thác.  3. Nội dung quy định không được xây dựng công trình trái phép đã được quy định tại khoản 2 Điều 7 Luật ĐS 2017, nghiêm cấm lấn chiếm hành lang an toàn giao thông đường sắt, phạm vi bảo vệ công trình đường sắt. |
|  | 5. Xây dựng công trình trong phạm vi bảo vệ công trình, hành lang an toàn giao thông đường sắt:  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 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.  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;  c) Việc xây dựng công trình trong phạm vi bảo vệ công trình, hành lang an toàn giao thông đường sắt phải bảo đảm không làm ảnh hưởng đến an toàn công trình đường sắt, an toàn giao thông đường sắt và phải được cơ quan có thẩm quyền cấp phép quy định tại khoản 2 Điều 12 của Luật này. | Bổ sung khoản này vì:  1. Cần thiết phải bổ sung nội dung quy định việc xây dựng công trình, lắp đặt thiết bị trong phạm vi bảo vệ công trình, hành lang an toàn giao thông đường sắt để làm cơ sở quản lý phạm vi đất dành cho đường sắt được công khai, minh bạch, tăng cường hiệu lực, hiệu quả quản lý.  2. Về nội dung cho phép xây dựng đường gom trong hành lang  a) Luật Đường sắt 2017 quy định đường sắt giao nhau với đường bộ phải xây dựng nút giao khác mức; nơi không được phép xây dựng đường ngang phải xây dựng đường gom nằm ngoài hành lang ATGTĐS để dẫn tới đường ngang hoặc nút giao khác mức gần nhất . Tuy nhiên, điều này không khả thi vì kể từ khi Nghị định 39/NĐ-CP, Luật Đường sắt 2005, Luật Đường sắt 2017 có hiệu lực, hành lang ATGTĐS mới chỉ được xác định trên thực địa theo Nghị định 39/NĐ-CP và chưa được đền bù, giải tỏa hành lang ATGTĐS theo quy định. Một số địa phương còn cấp Giấy chứng nhận quyền sử dụng đất cho các tổ chức, cá nhân trong phạm vi đất dành cho đường sắt. Việc xây dựng công trình theo quy định nêu trên thì khối lượng GPMB lớn, không đủ kinh phí để đền bù GPMB hoặc khó thực hiện mặc dù có kinh phí như tại các thành phố lớn: Hà Nội, TP Hồ Chí Minh, Hải Phòng...  b) Trong thời gian qua, khi các địa phương cải tạo, chỉnh trang, mở rộng đô thị hay triển khai thực hiện Quyết định 358/QĐ-TTg ngày 10/3/2020 của Thủ tướng Chính phủ, do nguồn vốn bố trí cho việc đền bù GPMB để xây dựng cầu vượt, đường gom không đáp ứng, các địa phương tiếp tục có đề nghị cho phép xây dựng đường ngang (không làm cầu vượt), đường gom trong phạm vi hành lang ATGTĐS.  c) Thực tế trên đường sắt quốc gia hiện nay đã có nhiều đoạn đường gom trong hành lang ATGTĐS, việc xây dựng các đường gom trong thời gian qua là cơ sở để xóa bỏ lối đi tự mở qua đường sắt, góp phần làm giảm tai nạn GTĐS, vì vậy rất cần thiết phải bổ sung quy định này để đảm bảo tính khả thi của Luật cũng như phù hợp với điều kiện thực tế của Việt Nam.  3. Vấn đề phạm vi bảo vệ công trình, hành lang an toàn giao thông đường sắt đô thị, cần thiết phải quy định riêng trường hợp này vì:  a) Thực tế cho thấy, đường sắt đô thị là loại hình được xây dựng trong đô thị, buộc phải sử dụng kết hợp không gian với các công trình hạ tầng kỹ thuật khác của đô thị để tạo nên mạng lưới giao thông và kết nối giao thông.  b) Công trình đường sắt đi trên cầu cạn thì phía bên dưới phải tổ chức giao thông đường bộ, công trình đường sắt đi ngầm phải sử dụng không gian phía trên cho việc phát triển đô thị. Vấn đề quản lý đặt ra là bảo đảm an toàn cho công trình, an toàn chạy tàu đường sắt đô thị. |
| 4. Xây dựng công trình, khai thác tài nguyên và tiến hành hoạt động khác ở vùng lân cận phạm vi đất dành cho đường sắt:  a) Việc xây dựng công trình, khai thác tài nguyên và tiến hành hoạt động khác ở vùng lân cận phạm vi đất dành cho đường sắt không được làm ảnh hưởng đến an toàn của công trình đường sắt và an toàn giao thông vận tải đường sắt;  b) Trường hợp việc xây dựng công trình, khai thác tài nguyên và tiến hành hoạt động khác ở vùng lân cận phạm vi đất dành cho đường sắt nhưng có khả năng ảnh hưởng đến an toàn của công trình đường sắt hoặc an toàn giao thông vận tải đường sắt thì chủ đầu tư công trình, tổ chức, cá nhân khai thác tài nguyên và tiến hành hoạt động khác phải có biện pháp bảo đảm an toàn cho công trình đường sắt và an toàn giao thông vận tải đường sắt;  c) Chủ đầu tư công trình, tổ chức, cá nhân khai thác tài nguyên và tiến hành hoạt động khác phải bồi thường thiệt hại do lỗi của mình gây ra cho công trình đường sắt và an toàn giao thông vận tải đường sắt theo quy định của pháp luật. | 6. Xây dựng công trình, khai thác tài nguyên và tiến hành hoạt động khác ở vùng lân cận phạm vi đất dành cho đường sắt:  a) Việc xây dựng công trình, khai thác tài nguyên và tiến hành hoạt động khác ở vùng lân cận phạm vi đất dành cho đường sắt không được làm ảnh hưởng đến an toàn của công trình đường sắt và an toàn giao thông vận tải đường sắt;  b) Trường hợp xây dựng công trình, khai thác tài nguyên và tiến hành hoạt động khác ở vùng lân cận phạm vi đất dành cho đường sắt nhưng có khả năng ảnh hưởng đến an toàn của công trình đường sắt hoặc an toàn giao thông vận tải đường sắt thì chủ đầu tư công trình, tổ chức, cá nhân khai thác tài nguyên và tiến hành hoạt động khác phải có biện pháp bảo đảm an toàn cho công trình đường sắt và an toàn giao thông vận tải đường sắt;  c) Chủ đầu tư công trình, tổ chức, cá nhân khai thác tài nguyên và tiến hành hoạt động khác phải bồi thường thiệt hại do lỗi của mình gây ra cho công trình đường sắt và an toàn giao thông vận tải đường sắt theo quy định của pháp luật. | Giữ nguyên như khoản 4 Điều 23 Luật Đường sắt 2017. |
| 5. Chính phủ quy định chi tiết Điều này. | 7. Chính phủ quy định chi tiết Điều này. | Giữ nguyên như khoản 5 Điều 23 Luật Đường sắt 2017. |
| **Điều** **24.** **Trách nhiệm bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt** | **Điều** **28.** **Trách nhiệm bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt** |  |
| 1. Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm sau đây trong việc bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư:  a) Tổ chức và hướng dẫn thực hiện việc bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt;  b) Chủ trì, phối hợp với Bộ Công an, Bộ Quốc phòng, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh nơi có đường sắt đi qua tổ chức bảo vệ công trình đường sắt đặc biệt quan trọng; | 1. Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm:  a) Tổ chức và hướng dẫn thực hiện việc bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia;  b) Chủ trì, phối hợp với Bộ Công an, Bộ Quốc phòng, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh nơi có đường sắt đi qua tổ chức bảo vệ công trình đường sắt quốc gia thuộc Danh mục công trình quan trọng liên quan đến an ninh quốc gia theo quy định của pháp luật. | Sửa đổi, bổ sung điểm b khoản này cho phù hợp với Pháp lệnh bảo vệ công trình quan trọng liên quan đến an ninh quốc gia. |
| c) Thanh tra, kiểm tra việc thực hiện các quy định của pháp luật về quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt. |  | Bỏ điểm này vì nội dung này thuộc trách nhiệm của cơ quan quản lý nhà nước đã được quy định tại Điều 69 và Điều 70 của dự thảo. |
| 2. Ủy ban nhân dân các cấp nơi có đường sắt đi qua có trách nhiệm sau đây:  a) Chủ trì, phối hợp với doanh nghiệp kinh doanh 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; | 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;  b) Chủ trì, phối hợp với tổ chức được giao quản lý, sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt tổ chức phòng ngừa, ngăn chặn, xử lý kịp thời 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 trên địa bàn. | Gộp khoản 2 Điều 24 và khoản 3 Điều 73 Luật Đường sắt 2017 để quy định trách nhiệm của Ủy ban nhân dân các cấp trong việc bảo vệ KCHTĐS, bao gồm cả đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương, bảo đảm phù hợp với kết cấu mới của dự thảo luật.  Khoản 3 Điều 73 chuyển thành điểm a của khoản này. Các nội dung quy định đề nghị giữ nguyên, trong quá trình thực hiện chưa xuất hiện tồn tại, bất cập. |
| b) Thanh tra, kiểm tra việc thực hiện các quy định của pháp luật về quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị. |  | Bỏ điểm này vì nội dung này thuộc trách nhiệm của cơ quan quản lý nhà nước đã được quy định tại Điều 69 và Điều 70 của dự thảo. |
| 3. Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt có trách nhiệm sau đây:  a) Bảo vệ công trình đường sắt để bảo đảm giao thông vận tải đường sắt hoạt động thông suốt, an toàn;  b) Trường hợp đất dành cho đường sắt bị xâm phạm phải kịp thời ngăn chặn, đồng thời báo cáo và phối hợp với cơ quan có thẩm quyền để xử lý. | 3. Tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt có trách nhiệm:  a) Bảo vệ công trình đường sắt để bảo đảm giao thông vận tải đường sắt hoạt động thông suốt, an toàn;  b) Trường hợp đất dành cho đường sắt bị lấn, chiếm, hủy hoại phải kịp thời ngăn chặn, đồng thời báo cáo và phối hợp với cơ quan có thẩm quyền để xử lý. | Thay cụm từ “*Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt*” bằng cụm từ “*Cơ quan, tổ chức được giao quản lý, sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt*” để thống nhất với quy định của Luật Quản lý, sử dụng tài sản công, cụ thể:  Theo quy định của Luật Quản lý, sử dụng tài sản công:  1. Điều 21. Cơ quan, tổ chức, đơn vị được giao quản lý, sử dụng tài sản công gồm: Cơ quan nhà nước, đơn vị lực lượng vũ trang nhân dân, đơn vị sự nghiệp công lập…  2. Khoản 2 Điều 22 quy định: Cơ quan, tổ chức, đơn vị được giao quản lý, sử dụng tài sản công có các nghĩa vụ bảo vệ, sử dụng tài sản công đúng mục đích, tiêu chuẩn, định mức, chế độ; bảo đảm hiệu quả, tiết kiệm. |
| 4. Tổ chức, cá nhân sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt để hoạt động giao thông vận tải phải thực hiện đúng quy định về bảo đảm an toàn kết cấu hạ tầng đường sắt. |  | Bỏ khoản này vì:  1. Trong Luật này không có nội dung quy định riêng về bảo đảm an toàn kết cấu hạ tầng đường sắt. Do đó, việc dẫn chiếu chưa bảo đảm tính rõ ràng để thực hiện và trùng lặp với các nội dung khác trong Luật.  2. Điểm a khoản 2 Điều 68 của dự thảo này đã quy định nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt tổ chức chạy tàu theo đúng biểu đồ chạy tàu, công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ đã được công bố. |
| 5. Mọi tổ chức, cá nhân có trách nhiệm bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt, tham gia ứng cứu khi công trình đường sắt bị hư hỏng. 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, doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt 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. | 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. | Sửa đổi, bổ sung cho rõ ràng. Đồng thời thay cụm từ "*Doanh nghiệp kinh doanh*" thành "*tổ chức, cá nhân quản lý đường sắt*" để mở rộng đối tượng nhận tin báo không chỉ doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt mà còn có cả doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt. |
| **Điều 25. Phòng, chống, khắc phục hậu quả sự cố, thiên tai đối với kết cấu hạ tầng đường sắt** | **Điều 29. Phòng, chống thiên tai đối với kết cấu hạ tầng đường sắt** | Thay tên Điều, bỏ cụm từ “*khắc phục hậu quả sự cố*” cho phù hợp với nội dung quy định của Điều này.  Nội dung quy định về sự cố đã có tại Điều 52: Xử lý khi phát hiện sự cố, vi phạm trên 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 tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật, bảo đảm yêu cầu về phòng, chống thiên tai theo quy định của pháp luật. | Bổ sung khoản này vì:  1. Biến đổi khí hậu đang diễn ra với tốc độ ngày càng nhanh hơn, nghiêm trọng hơn, trở thành một trong những vấn đề cấp bách toàn cầu. Thảm họa thiên tai (bão, lũ, động đất, sóng thần, hạn hán...) diễn ra ngày càng nhiều với cường độ lớn, có xu hướng trái với quy luật trước đây. Ở nước ta hiện nay, ảnh hưởng bởi biến đổi khí hậu ngày càng nhiều, đặc biệt là những năm gần đây. Hiện tượng mưa, bão xảy ra thường xuyên và có hiện tượng trái với quy luật so với những năm về trước, nắng nóng, khô hạn và dông, lốc cũng có xu hướng xảy ra nhiều hơn, hiện tượng ô nhiễm môi trường do mặt trái của quá trình đô thị hóa,...)  2. Trong Văn kiện Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng nhấn mạnh “thích ứng với biến đổi khí hậu là yêu cầu cấp thiết, đồng thời là những thách thức rất lớn đối với nước ta trong thời gian tới”.  3. Ngày 01/8/2023, Quốc hội đã ban hành Nghị quyết số 98/2023/QH15 về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển Thành phố Hồ Chí Minh nhằm tháo gỡ khó khăn, vướng mắc; khai thác có hiệu quả các tiềm năng, lợi thế và huy động nguồn lực đáp ứng yêu cầu phát triển bền vững của thành phố Hồ Chí Minh trong thời gian tới. Theo đó, ứng phó với biến đổi khí hậu là một trong những nội dung được Quốc hội thống nhất đưa vào trong Nghị quyết nêu trên.  4. Nội dung này bảo đảm tính đồng bộ và là cơ sở để triển khai có hiệu quả đối với:  a) Nghị định thư Montreal về các chất làm suy giảm tầng ô-zôn (một nghị định thư của Công ước Vienna về bảo hộ của các tầng ôzôn)[[12]](#footnote-12).  b) Nghị định số 06/2022/NĐ-CP ngày 07/01/2022 của Chính phủ quy định giảm nhẹ phát thải khí nhà kính và bảo vệ tầng ô zôn. Theo đó, Công ước khung của Liên hợp quốc về biến đổi khí hậu (UNFCCC) là điều ước quốc tế về môi trường nhằm mục tiêu giảm thiểu tác động của con người tới hệ thống khí hậu toàn cầu, bao gồm việc ổn định nồng độ khí nhà kính trong bầu khí quyển. |
| 1. Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt có trách nhiệm sau đây:  a) Xây dựng và thực hiện phương án phòng, chống, khắc phục hậu quả sự cố, thiên tai bảo đảm an toàn kết cấu hạ tầng đường sắt được Nhà nước giao, cho thuê hoặc chuyển nhượng;  b) Thực hiện trách nhiệm khác theo quy định của pháp luật về phòng, chống thiên tai. | 2. Trách nhiệm thực hiện phòng, chống thiên tai đối với các tuyến đường sắt đang khai thác:  a) Bộ Giao thông vận tải, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức thực hiện công tác phòng, chống thiên tai đối với đường sắt thuộc phạm vi quản lý theo quy định của Luật này, pháp luật về phòng, chống thiên tai và pháp luật khác có liên quan;  b) 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;  c) Tổ chức, cá nhân tham gia thực hiện phòng, chống thiên tai đối với kết cấu hạ tầng đường sắt theo sự phân công, phân cấp, phối hợp chặt chẽ giữa các lực lượng và phù hợp với các cấp độ rủi ro thiên tai theo quy định của pháp luật về phòng, chống thiên tai. | - Gộp các khoản 1, 2, 3, 4, 5 Điều 25 Luật Đường sắt năm 2017 thành khoản 2 của Dự thảo theo hướng phân định rõ trách nhiệm trong công tác phòng, chống, khắc phục hậu quả thiên tai trong lĩnh vực đường sắt từ cơ quan quản lý nhà nước (Bộ GTVT, UBND các tỉnh) đến cơ quan, tổ chức, đơn vị được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt và các tổ chức, cá nhân có liên quan.  - Thay cụm từ “*Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt*” bằng cụm từ “*Cơ quan, tổ chức được giao quản lý, sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt*” để thống nhất với quy định của Luật Quản lý, sử dụng tài sản công, cụ thể:  Theo quy định của Luật Quản lý, sử dụng tài sản công:  1. Điều 21. Cơ quan, tổ chức, đơn vị được giao quản lý, sử dụng tài sản công gồm: Cơ quan nhà nước, đơn vị lực lượng vũ trang nhân dân, đơn vị sự nghiệp công lập…  2. Khoản 2 Điều 22 quy định: Cơ quan, tổ chức, đơn vị được giao quản lý, sử dụng tài sản công có các nghĩa vụ bảo vệ, sử dụng tài sản công đúng mục đích, tiêu chuẩn, định mức, chế độ; bảo đảm hiệu quả, tiết kiệm.  Việc xây dựng và thực hiện phương án phòng, chống, khắc phục hậu quả sự cố, thiên tai là những nhiệm vụ nhằm bảo vệ tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt, giảm thiểu nguy cơ thiệt hại do sự cố, thiên tai gây ra. Do đó, trách nhiệm này thuộc về cơ quan, tổ chức được giao quản lý, sử dụng tài sản.  - Đề nghị bổ sung *Chính quyền địa phương*, *đơn vị Quân đội nhân dân, Công an nhân dân*tham gia vào công tác phòng, chống thiên tai để thống nhất với quy định của Luật Phòng, chống thiên tai, cụ thể:  Theo quy định của Điều 6 Luật Phòng, chống thiên tai, nguồn nhân lực cho phòng, chống thiên tai bao gồm: Tổ chức, hộ gia đình và cá nhân trên địa bàn, Dân quân tự vệ, Quân đội nhân dân, Công an nhân dân,... |
| 2. Tổ chức, cá nhân có trách nhiệm thực hiện phòng, chống, khắc phục hậu quả sự cố, thiên tai đối với kết cấu hạ tầng đường sắt do mình đầu tư theo quy định của pháp luật. |  | Chuyển nội dung này sang khoản 2 Điều này. |
| 3. Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm chỉ đạo tổ chức, cá nhân liên quan thực hiện phòng, chống, khắc phục hậu quả sự cố, thiên tai đối với kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư theo quy định của pháp luật. |  | Chuyển nội dung này sang khoản 2 Điều này. |
| 4. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có trách nhiệm chỉ đạo tổ chức, cá nhân liên quan thực hiện phòng, chống, khắc phục hậu quả sự cố, thiên tai đối với kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị do Nhà nước đầu tư theo quy định của pháp luật. |  | Chuyển nội dung này sang khoản 2 Điều này. |
| 5. Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ, Ủy ban nhân dân các cấp trong phạm vi chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm thực hiện phòng, chống, khắc phục hậu quả sự cố, thiên tai trong hoạt động đường sắt theo quy định của pháp luật. |  | Chuyển nội dung này sang khoản 2 Điều này. |
| **Chương** **III**  **PHÁT TRIỂN CÔNG NGHIỆP ĐƯỜNG SẮT, PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG ĐƯỜNG SẮT** | **Chương** **III**  **PHÁT TRIỂN CÔNG NGHIỆP ĐƯỜNG SẮT, PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG ĐƯỜNG SẮT** | Giữ nguyên tên như Chương III Luật Đường sắt 2017. |
| **Mục 1. PHÁT TRIỂN CÔNG NGHIỆP ĐƯỜNG SẮT** | **Mục 1. PHÁT TRIỂN CÔNG NGHIỆP ĐƯỜNG SẮT** | Giữ nguyên tên như Mục 1 Chương III Luật Đường sắt 2017. |
| **Điều 26. Công nghiệp đường sắt** | **Điều 30. Công nghiệp đường sắt** |  |
| 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.  2. Chính phủ quy định Danh mục phụ kiện, phụ tùng, vật tư, thiết bị chuyên dùng cho đường sắt quy định tại điểm b khoản 1 Điều này. | 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. | Đề xuất sửa đổi, bổ sung nội dung này vì:  - Trong thời gian dài vừa qua, việc đầu tư của nhà nước cho phát triển công nghiệp đường sắt còn rất hạn chế; nhu cầu của thị trường đối với các sản phẩm công nghiệp đường sắt rất ít, do đó dây chuyền công nghệ sản xuất chủ yếu do các doanh nghiệp công nghiệp đường sắt tự đầu tư nên còn manh mún, nhỏ lẻ, tập trung vào những sản phẩm có hàm lượng công nghệ thấp như: sản xuất tà vẹt, lắp ráp đầu máy, sản xuất khung vỏ toa xe... Theo quy định 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 cơ chế đặc thù 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.  - Tại khoản 4 Điều 5 của Luật Công nghệ cao có giao Bộ Khoa học và Công nghệ chủ trì phối hợp với bộ, cơ quan ngang bộ có liên quan trình Thủ tướng Chính phủ ban hành, sửa đổi, bổ sung Danh mục công nghệ cao được ưu tiên đầu tư phát triển và mục tiêu, lộ trình, giải pháp thực hiện và Thủ tướng Chính phủ đã có Quyết định 66/2014/QĐ-TTg về việc phê duyệt Danh mục công nghệ cao được ưu tiên đầu tư phát triển và Danh mục sản phẩm công nghệ cao được khuyến khích phát triển. Tuy nhiên, trong Danh mục công nghệ cao được ưu tiên đầu tư phát triển này chưa có sản phẩm công nghiệp đường sắt có tính đặc thù: thiết bị thông tin, tín hiệu, đầu máy, toa xe, vật tư đặc chủng (ray, ghi, phụ kiện) được xác định là công nghệ cao được ưu tiên phát triển.  - 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”*. |
| **Điều 27. Yêu cầu về phát triển công nghiệp đường sắt** | **Điều 31. 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. | 1. Phù hợp với quy hoạch mạng lưới đường sắt, quy hoạch có tính chất kỹ thuật, chuyên ngành đường sắt và chiến lược phát triển công nghiệp Việt Nam theo từng thời kỳ. | Giữ nguyên quy định được bổ sung tại khoản 3 Điều 3 Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của 37 Luật có liên quan đến quy hoạch. |
| 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. | 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. | Giữ nguyên khoản 2 Điều này. |
|  | 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. | Đề xuất bổ sung nội dung này vì:  - 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”*. |
| 3. Đầu tư dây chuyền công nghệ, chuyển giao công nghệ cho công nghiệp đường sắt phải bảo đảm tính đồng bộ, tiên tiến, hiện đại. | 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. | Sửa đổi, bổ sung nhằm định hướng cho việc đầu tư các dây chuyền công nghệ về công nghiệp đường sắt để từng bước làm chủ về công nghệ. |
|  | 5. Nhà thầu, chủ đầu tư dự án đầu tư xây dựng đường sắt và dự án mua sắm, đóng mới đầu máy, toa xe phải ưu tiên sử dụng các sản phẩm, hàng hóa, dịch vụ mà trong nước có thể sản xuất, cung cấp. | Bổ sung khoản này với lý do tương tự như khoản 3 Điều này. |
|  | 6. Chính phủ quy định chi tiết khoản 3 Điều này. |  |
| **Điều 28. Đầu tư phát triển công nghiệp đường sắt** | **Điều 32. 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.  2. Nhà nước đầu tư xây dựng, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt kết nối từ đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị đến các cơ sở công nghiệp đường sắt theo quy hoạch.  3. Doanh nghiệp công nghiệp đường sắt tự đầu tư, nâng cấp, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt, công trình công nghiệp đường sắt trong phạm vi cơ sở công nghiệp đường sắt. | 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, lắp ráp, sửa chữa, hoán cải phương tiện giao thông đường sắt.  3. Thủ tướng Chính phủ quyết định danh mục dịch vụ, hàng hóa công nghiệp đường sắt được giao nhiệm vụ cho tổ chức, doanh nghiệp nhà nước hoặc đặt hàng cho tổ chức, doanh nghiệp Việt Nam.  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. | Trong thời gian qua, việc đầu tư của nhà nước cho phát triển công nghiệp đường sắt còn hạn chế; nhu cầu của thị trường đối với các sản phẩm công nghiệp đường sắt rất nhỏ, vì vậy dây chuyền công nghệ sản xuất chủ yếu do các doanh nghiệp công nghiệp đường sắt tự đầu tư nên còn manh mún, nhỏ lẻ, tập trung vào những sản phẩm có hàm lượng công nghệ thấp như: sản xuất tà vẹt, lắp ráp đầu máy, sản xuất khung vỏ toa xe... 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.  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” |
| **Điều 29. Nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, đào tạo phát triển nguồn nhân lực, chuyển giao công nghệ trong công nghiệp đường sắt** | **Điều 33. Nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển giao công nghệ và đào tạo nguồn nhân lực phát triển công nghiệp đường sắt** |  |
| 1. Việc ứng dụng, chuyển giao công nghệ đường sắt phải bảo đảm tiên tiến, khả năng làm chủ và phát triển công nghệ.  2. Đào tạo phát triển nguồn nhân lực cho công nghiệp đường sắt phải phù hợp với quy hoạch mạng lưới đường sắt và đồng bộ với công nghệ được chuyển giao.  3. Việc nghiên cứu, ứng dụng khoa học, chuyển giao công nghệ và đào tạo phát triển nguồn nhân lực phải tuân thủ quy định của pháp luật về giáo dục, giáo dục nghề nghiệp, pháp luật về khoa học và công nghệ, pháp luật về chuyển giao công nghệ. | 1. Việc nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển giao công nghệ phải bảo đảm tiên tiến, hiện đại, phù hợp với quy hoạch mạng lưới đường sắt, pháp luật về đường sắt, pháp luật về khoa học và công nghệ, pháp luật về chuyển giao công nghệ.  2. 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.  3. 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) 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;  b) Doanh nghiệp được 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, công nghệ;  c) Miễn thuế thu nhập doanh nghiệp, miễn thuế thu nhập cá nhân từ việc thực hiện nhiệm vụ khoa học, công nghệ;  d) 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.  4. 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.  5. Chính phủ quy định chi tiết khoản 2 Điều này. | Sửa đổi, bổ sung Điều này vì:  - Luật Đường sắt 2017 chưa có quy định về hợp tác đào tạo, sử dụng các chuyên gia, nhà khoa học trình độ cao hoạt động trong lĩnh vực đường sắt để phục vụ phát triển đường sắt hiện đại.  - Luật Công nghệ cao chưa có quy định sản phẩm công nghiệp đường sắt có tính chiến lược như: thiết bị thông tin tín hiệu, đầu máy, toa xe, sản xuất vật tư đặc chủng (ray, ghi, phụ kiện) là sản phẩm công nghệ cao được ưu tiên đầu tư, khuyến khích phát triển. Chuyên gia, nhà khoa học tham gia vào lĩnh vực nhận chuyển giao công nghệ, sản xuất các sản phẩm công nghệ cao được hưởng cơ chế, chính sách ưu đãi đặc biệt để thu hút, sử dụng nhân lực công nghệ cao.  - 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”*. |
| **Mục 2. PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG ĐƯỜNG SẮT** | **Mục 2. PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG ĐƯỜNG SẮT** |  |
| **Điều 30. Điều kiện tham gia giao thông của phương tiện giao thông đường sắt** | **Điều 34. Điều kiện tham gia giao thông của phương tiện giao thông đường sắt** |  |
| 1. Phương tiện giao thông đường sắt khi tham gia giao thông phải đáp ứng các điều kiện sau đây:  a) Bảo đảm quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường;  b) Có Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt do cơ quan có thẩm quyền cấp;  c) Có Giấy chứng nhận chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông đường sắt hoặc Giấy chứng nhận kiểm tra định kỳ an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông đường sắt do cơ quan có thẩm quyền cấp còn hiệu lực. | 1. Phương tiện giao thông đường sắt khi tham gia giao thông phải đáp ứng các điều kiện sau đây:  a) Bảo đảm quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phương tiện giao thông đường sắt;  b) 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;  c) Có Giấy giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt do cơ quan có thẩm quyền cấp. | Bỏ điểm a khoản 1 Điều 30 Luật Đường sắt 2017 vì quy định ở điểm c khoản 1 Điều này đã bao hàm điểm a. Giữ lại nội dung điểm b, c Điều 30 Luật Đường sắt 2017 và sắp xếp lại cho hợp lý. |
| 2. Phương tiện giao thông đường sắt khi di chuyển trong trường hợp đặc biệt được thực hiện theo quy định của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải. | 2. Phương tiện giao thông đường sắt chưa đáp ứng điều kiện theo quy định tại khoản 1 Điều này được phép di chuyển trong trường hợp đặc biệt. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định việc di chuyển trong trường hợp đặc biệt. | Giữ nguyên nội dung khoản 2 Điều 30 Luật Đường sắt 2017 và có sửa đổi, bổ sung cho phù hợp. |
|  | 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. | Chuyển nội dung “Phương tiện giao thông đường sắt trong quá trình khai thác sử dụng phải bảo đảm còn niên hạn sử dụng theo quy định của Chính phủ” tại khoản 2 Điều 32 Luật Đường sắt 2017 và có chỉnh sửa cho phù hợp với thực tế.  Kiểm tra chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện và quản lý chất lượng bằng niên hạn sử dụng là hai phương thức quản lý khác hẳn nhau, được thực hiện đồng thời và độc lập với nhau. Do đó, *phương tiện còn niên hạn sử dụng* cần được quy định là điều kiện tham gia giao thông tương tự như quy định có giấy chứng nhận đăng ký phương tiện và giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường. |
| **Điều 31. Đăng ký phương tiện giao thông đường sắt** | **Điều 35. Đăng ký phương tiện giao thông đường sắt** |  |
| 1. Phương tiện giao thông đường sắt khi đáp ứng các yêu cầu sau đây thì được cấp Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt:  a) Có nguồn gốc hợp pháp;  b) Đạt quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường. | 1. Phương tiện giao thông đường sắt được cấp Giấy chứng nhận đăng ký lần đầu phải có nguồn gốc hợp pháp. | Sửa đổi khoản này cho phù hợp với thực tế.  - Hiện nay, 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. 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. |
| 2. Phương tiện giao thông đường sắt khi thay đổi tính năng sử dụng hoặc thay đổi các thông số kỹ thuật chủ yếu thì chủ phương tiện phải làm thủ tục cấp lại Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt. | 2. Phương tiện giao thông đường sắt phải được cấp lại Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt trong các trường hợp sau đây:  a) Khi chuyển quyền sở hữu;  b) Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt bị mất hoặc hư hỏng;  c) Khi thay đổi công năng sử dụng. | Gộp khoản 2 và khoản 3 điều này và bổ sung thêm trường hợp “Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt bị mất hoặc hư hỏng” để phù hợp với thực tế các trường hợp phải cấp lại Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện. |
| 3. Khi chuyển quyền sở hữu, chủ sở hữu mới của phương tiện giao thông đường sắt phải làm thủ tục cấp lại Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt theo tên chủ sở hữu mới. |  | Gộp vào khoản 2 Điều này. |
| 4. Chủ sở hữu phương tiện giao thông đường sắt phải khai báo và nộp lại Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt để xóa đăng ký trong các trường hợp sau đây:  a) Phương tiện giao thông đường sắt không còn sử dụng cho giao thông đường sắt;  b) Phương tiện giao thông đường sắt bị mất tích, bị phá huỷ. | 3. Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt hết hiệu lực trong trường hợp phương tiện giao thông đường sắt bị mất, bị hủy hoại hoặc không còn sử dụng được theo công năng của phương tiện. | Sửa khoản này để đảm bảo logic, rõ ràng và dễ thực hiện. |
| 5. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định việc cấp, cấp lại, thu hồi, xóa Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt. | 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. | Sửa đổi cho phù hợp với thực tế quản lý của cơ quan có thẩm quyền. Đồng thời, cắt giảm 02 thủ tục hành chính không cần thiết (thu hồi và xoá Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt).  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. Bộ GTVT đề xuất bổ sung 01 khoản nhằm phân quyền cho chính quyền địa phương 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. |
| **Điều 32. Đăng kiểm phương tiện giao thông đường sắt** | **Điều 36. Đăng kiểm phương tiện giao thông đường sắt** |  |
| 1. Phương tiện giao thông đường sắt sản xuất, lắp ráp hoặc hoán cải, phục hồi phải được tổ chức đăng kiểm Việt Nam hoặc tổ chức đăng kiểm nước ngoài được Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ủy quyền kiểm tra, giám sát và cấp Giấy chứng nhận chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông đường sắt.  2. Phương tiện giao thông đường sắt trong quá trình khai thác sử dụng phải bảo đảm còn niên hạn sử dụng theo quy định của Chính phủ và được tổ chức đăng kiểm Việt Nam định kỳ kiểm tra, cấp Giấy chứng nhận kiểm tra định kỳ an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông đường sắt.  3. Chủ phương tiện giao thông đường sắt chịu trách nhiệm sửa chữa, bảo dưỡng bảo đảm quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện giữa hai kỳ kiểm tra của tổ chức đăng kiểm.  4. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định:  a) Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện;  b) Yêu cầu đối với cơ sở vật chất, kỹ thuật của tổ chức đăng kiểm;  c) Tiêu chuẩn Đăng kiểm viên;  d) Kiểm tra, cấp, cấp lại, thu hồi giấy chứng nhận về chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường 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. | Bộ GTVT đề xuất:  1. Bỏ quy định việc cấp giấy chứng nhận chất lượng của phương tiện giao thông đường sắt do đã được quy định tại Luật chất lượng sản phẩm hàng hóa để bảo đảm tính đồng bộ thống nhất trong hệ thống pháp luật  2. Tách nội dung về niên hạn sử dụng của phương tiện thành Điều 37 của dự thảo Luật vì: Kiểm tra chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện và quản lý chất lượng bằng niên hạn sử dụng là hai phương thức quản lý khác hẳn nhau, được thực hiện đồng thời và độc lập với nhau. Do đó, *phương tiện còn niên hạn sử dụng* cần được quy định là điều kiện tham gia giao thông, tương tự như quy định có giấy chứng nhận đăng ký phương tiện và giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường. Vì vậy, đề nghị chuyển quy định còn niên hạn sử dụng vào Điều 34. Điều kiện tham gia giao thông của phương tiện giao thông đường sắt.  3. Bỏ quy định Bộ trưởng Bộ GTVT quy định "b) Yêu cầu đối với cơ sở vật chất, kỹ thuật của tổ chức đăng kiểm;" vì: Cơ sở vật chất của tổ chức đăng kiểm được xây dựng trên cơ sở các quy định trong các tiêu chuẩn, quy chuẩn yêu cầu, rất đa dạng, căn cứ trên các hạng mục kiểm tra cần các công cụ, dụng cụ, thiết bị kiểm tra nào, chứ không phải là danh mục cố định cần phải ban hành quy định, và danh mục này thay đổi khi có sự thay đổi các quy định như thông tư, quy chuẩn, tiêu chuẩn đi kèm mà tổ chức đó được thực hiện do vậy không cần quy định về điều kiện cơ sở vật chất của tổ chức đăng kiểm.  4. Đồng thời, Bộ GTVT đề nghị kết cấu lại nội dung Điều này nhằm triển khai 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 , dự thảo Luật cũng đang được Bộ GTVT rà soát để đề xuất những vấn đề mới, đang trong quá trình vận động, chưa ổn định thì chỉ quy định chung, mang tính nguyên tắc và giao Chính phủ, Bộ trưởng Bộ GTVT quy định để đảm bảo tính linh hoạt trong điều hành và phù hợp với thực tiễn. |
| **Điều 33. Thông tin, chỉ dẫn, trang thiết bị phục vụ khách hàng, thiết bị an toàn trên phương tiện giao thông đường sắt** | **Điều 38. 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; bảng niêm yết phải 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. | 1. Phương tiện giao thông đường sắt khi tham gia giao thông 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. | Bổ sung cụm từ “*bằng tiếng Việt và tiếng Anh*” để kế thừa quy định tại khoản 4 Điều 75 và khoản 4 Điều 80 Luật Đường sắt 2017. |
| 2. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết Điều này. | 2. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết Điều này. |  |
| **Điều 34. Điều kiện nhập khẩu phương tiện giao thông đường sắt**  1. Phương tiện giao thông đường sắt nhập khẩu để tham gia giao thông đường sắt phải bảo đảm phù hợp tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia của Việt Nam và phải được tổ chức đăng kiểm cấp Giấy chứng nhận chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông đường sắt.  2. Việc nhập khẩu phương tiện giao thông đường sắt phải thực hiện theo quy định của pháp luật về xuất khẩu, nhập khẩu. |  | Bỏ Điều này do đã gộp vào Điều 39 của dự thảo Luật. |
| **Chương** **IV**  **NHÂN VIÊN ĐƯỜNG SẮT TRỰC TIẾP PHỤC VỤ CHẠY TÀU** | **Chương** **IV**  **NHÂN VIÊN ĐƯỜNG SẮT TRỰC TIẾP PHỤC VỤ CHẠY TÀU** |  |
| **Điều 35. Nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu** | **Điều 38. Nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu** |  |
| 1. Nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu bao gồm các chức danh sau đây:  a) Trưởng tàu;  b) Lái tàu, phụ lái tàu;  c) Nhân viên điều độ chạy tàu tuyến, điều độ chạy tàu ga;  d) Trực ban chạy tàu ga;  đ) Trưởng dồn;  e) Nhân viên gác ghi;  g) Nhân viên ghép nối đầu máy, toa xe;  h) Nhân viên tuần đường, cầu, hầm, gác hầm;  i) Nhân viên gác đường ngang, cầu chung;  k) Các chức danh nhân viên khác phù hợp với từng loại hình đường sắt. | 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. | Sửa đổi, bổ sung cho phù hợp vì 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 ĐS 2017) nên chỉ có chức danh Lái tàu và Điều độ chạy tàu là chung cho tất cả các loại hình đường sắt. Ngoài ra, 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. |
| 2. Nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu khi làm việc phải có các điều kiện sau đây:  a) Có bằng, chứng chỉ chuyên môn phù hợp với chức danh theo quy định của pháp luật;  b) Có đủ điều kiện sức khỏe khi tuyển dụng và giấy chứng nhận đủ tiêu chuẩn sức khỏe định kỳ theo quy định của Bộ trưởng Bộ Y tế;  c) Đối với lái tàu, ngoài các điều kiện quy định tại khoản này còn phải có giấy phép lái tàu. |  | Bỏ khoản này do đã giao Bộ trưởng Bộ GTVT quy định tại khoản 4 của dự thảo Luật. |
| 3. Nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu khi làm nhiệm vụ có trách nhiệm sau đây:  a) Thực hiện các công việc theo chức danh, tiêu chuẩn cấp bậc kỹ thuật và theo quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về đường sắt;  b) Tuyệt đối chấp hành mệnh lệnh chỉ huy chạy tàu; chấp hành các quy định, chỉ thị của cấp trên;  c) Mặc đúng trang phục, đeo phù hiệu, cấp hiệu và biển chức danh. | 2. Nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu khi làm nhiệm vụ có trách nhiệm sau đây:  a) Thực hiện các công việc theo chức danh và quy định của quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về đường sắt;  b) Chấp hành các quy định của pháp luật và mệnh lệnh chỉ huy chạy tàu;  c) Mặc đúng trang phục, đeo phù hiệu, cấp hiệu và biển chức danh. | Giữ nguyên nội dung và có chỉnh lý cho phù hợp với thực tế đối với nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu khi làm nhiệm vụ. |
| 4. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định:  a) Tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn đối với các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu;  b) Nội dung, chương trình đào tạo đối với cơ sở đào tạo các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu;  c) Chức danh nhân viên trực tiếp phục vụ chạy tàu quy định tại điểm k khoản 1 Điều này. | 3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn đối với chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu quy định tại khoản 1 Điều này. | Sửa đổi, bổ sung khoản này vì nội dung, chương trình đào tạo đối với cơ sở đào tạo các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu đã được quy định tại pháp luật về giáo dục nghề nghiệp. Đồng thời, chỉnh lý lại cho ngắn gọn, dễ hiểu. |
| **Điều 36. Giấy phép lái tàu** | **Điều 39. Giấy phép lái tàu** |  |
| 1. Giấy phép lái tàu được cấp cho người trực tiếp lái phương tiện giao thông đường sắt theo quy định của Luật này. | 1. Giấy phép lái tàu được cấp cho người lái tàu theo quy định của Luật này. | Giữ nguyên nội dung khoản 1 Điều 36 Luật Đường sắt 2017 và có sửa đổi cho phù hợp. |
| 2. Người được cấp giấy phép lái tàu chỉ được lái loại phương tiện giao thông đường sắt đã quy định trong giấy phép lái tàu. | 2. Người được cấp Giấy phép lái tàu chỉ được lái loại phương tiện giao thông đường sắt đã quy định trong Giấy phép lái tàu và còn hiệu lực. | Giữ nguyên nội dung khoản 1 Điều 36 Luật Đường sắt 2017 và bổ sung “còn hiệu lực” bảo đảm phù hợp với thực tế. |
| 3. Người được cấp giấy phép lái tàu phải có các điều kiện sau đây:  a) 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;  b) Có bằng hoặc chứng chỉ chuyên ngành lái phương tiện giao thông đường sắt do cơ sở đào tạo cấp;  c) Có thời gian làm phụ lái tàu theo quy định của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải;  d) Đã qua kỳ sát hạch đối với loại phương tiện giao thông đường sắt quy định trong giấy phép lái tàu. | 3. Người được cấp Giấy phép lái tàu phải có các điều kiện sau đây:  a) Đáp ứng yêu cầu về độ tuổi, thời gian làm tập sự lái tàu và đạt yêu cầu sát hạch theo quy định của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải;  b) Có giấy chứng nhận đủ tiêu chuẩn sức khỏe theo quy định của Bộ trưởng Bộ Y tế;  c) Có bằng hoặc chứng chỉ đào tạo chuyên ngành điều khiển phương tiện giao thông đường sắt do cơ sở đào tạo cấp. | 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 hinh 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, đề xuất bỏ quy định độ tuổi được cấp giấy phép lái tàu. |
|  | 4. Việc sát hạch cấp Giấy phép lái tàu do Hội đồng sát hạch thực hiện, thành phần Hội đồng sát hạch có các sát hạch viên đã được bồi dưỡng chương trình nghiệp vụ và đáp ứng tiêu chuẩn theo quy định của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải. | Tại khoản 4 Điều 36 Luật Đường sắt 2017 có quy định giao Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về điều kiện, nội dung, quy trình sát hạch. Tuy nhiên, Luật chưa có quy định việc thực hiện sát hạch giấy phép lái tàu. Do đó, đề nghị bổ sung nội dung này cho đầy đủ và phù hợp với thực tế hiện nay của công tác sát hạch giấy phép lái tàu. |
| 4. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định điều kiện, nội dung, quy trình sát hạch và cấp, cấp lại, thu hồi giấy phép lái tàu. | 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. | Sửa đổi, bổ sung nội dung này theo hướng phân quyền cho Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh cho phù hợp với định hướng phân cấp, phân quyền tại các Nghị quyết số [76/NQ-CP](https://thuvienphapluat.vn/phap-luat/tim-van-ban.aspx?keyword=76/NQ-CP&match=True&area=2&lan=1) 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](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/bo-may-hanh-chinh/nghi-quyet-04-nq-cp-2022-day-manh-phan-cap-trong-quan-ly-nha-nuoc-500132.aspx) ngày 10/01/2022 của Chính phủ Về đẩy mạnh phân cấp, phân quyền trong quản lý nhà nước và Quyết định số 1015/QĐ-TTG ngày 30/8/2002 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt phương án phân cấp trong giải quyết thủ tục hành chính thuộc phạm vi quản lý của các bộ, cơ quan ngang bộ. |
| **Chương V**  **TÍN HIỆU, QUY TẮC GIAO THÔNG VÀ BẢO ĐẢM TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐƯỜNG SẮT** | **Chương V**  **TÍN HIỆU, QUY TẮC GIAO THÔNG VÀ BẢO ĐẢM TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG SẮT** | Đề xuất bỏ cụm từ "vận tải" bảo đảm phù hợp thực tế việc bảo đảm trật tự, an toàn không chỉ thực hiện với vận tải đường sắt mà còn có các hoạt động liên quan đến kết cấu hạ tầng đường sắt. Đồng thời phù hợp với Chỉ thị số 23-CT/TW ngày 25/5/2023 của Ban Bí thư về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong tình hình mới xác định: *“Tập trung rà soát, hoàn thiện đồng bộ hệ thống pháp luật về giao thông theo hướng quy định rõ trách nhiệm quản lý nhà nước đối với công tác* ***bảo đảm trật tự, an toàn giao thông*** *gắn với bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn xã hội, xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông và phát triển kinh tế - xã hội”; “Đẩy mạnh phân cấp, phân quyền, xác định rõ phạm vi quản lý nhà nước giữa các bộ, ngành với chính quyền địa phương, giữa trách nhiệm tập thể với trách nhiệm cá nhân; thực hiện nghiêm công tác quản lý nhà nước, khắc phục tình trạng chồng chéo, buông lỏng quản lý. Xây dựng cơ chế, chính sách huy động, sử dụng các nguồn lực xây dựng, phát triển kết cấu hạ tầng và* ***bảo đảm trật tự, an toàn giao thông****”.* |
| **Mục 1. TÍN HIỆU, QUY TẮC GIAO THÔNG ĐƯỜNG SẮT** | **Mục 1. TÍN HIỆU, QUY TẮC GIAO THÔNG ĐƯỜNG SẮT** |  |
| **Điều 37. Tín hiệu giao thông đường sắt** | **Điều 40. Hệ thống tín hiệu giao thông đường sắt** | Sửa đổi, bổ sung tên Điều cho phù hợp với quy định tại khoản 1, khoản 2 Điều này |
| 1. Hệ thống tín hiệu giao thông đường sắt bao gồm hiệu lệnh của người tham gia điều khiển chạy tàu, tín hiệu trên tàu và 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. | 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. | Bổ sung hệ thống tín hiệu điều khiển chạy tàu để phù hợp với các loại hình đường sắt có công nghệ mới. |
| 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. | 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. | Giữ nguyên như khoản 2 Điều 37 Luật Đường sắt 2017. |
| 3. Nhân viên đường sắt và người tham gia giao thông phải chấp hành tín hiệu giao thông đường sắt. | 3. Nhân viên đường sắt và người tham gia giao thông phải chấp hành tín hiệu giao thông đường sắt. | Giữ nguyên như khoản 3 Điều 37 Luật Đường sắt 2017. |
| 4. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về tín hiệu giao thông đường sắt. | 4. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết Điều này. | Đề xuất sửa đổi cho thống nhất các điều, khoản khác của dự thảo Luật |
| **Điều 38. Quy tắc giao thông đường sắt** | **Điều 41. Quy tắc giao thông đường sắt** |  |
| 1. Quy tắc giao thông đường sắt bao gồm các quy định về chỉ huy chạy tàu, lập tàu, dồn tàu, chạy tàu, tránh tàu, vượt tàu, dừng tàu, lùi tàu.  2. Quy định về chỉ huy chạy tàu:  a) Việc chạy tàu ở mỗi khu đoạn chỉ do một nhân viên điều độ chạy tàu tuyến chỉ huy. Mệnh lệnh chạy tàu phải được thực hiện thông qua sự chỉ huy của nhân viên điều độ chạy tàu tuyến. Điều độ chạy tàu ga, trực ban chạy tàu ga, trưởng tàu, lái tàu phải tuyệt đối tuân theo mệnh lệnh chỉ huy của nhân viên điều độ chạy tàu tuyến;  b) Trong phạm vi ga đường sắt, điều độ chạy tàu ga hoặc trực ban chạy tàu ga là người chỉ huy chạy tàu. Trưởng tàu, lái tàu phải tuân theo mệnh lệnh của người chỉ huy chạy tàu hoặc tuân theo biểu thị của tín hiệu;  c) Trên tàu, trưởng tàu là người chỉ huy cao nhất để bảo đảm chạy tàu an toàn;  d) Trên tàu không bố trí trưởng tàu, đầu máy chạy đơn, tàu đường sắt đô thị, lái tàu là người chỉ huy cao nhất để bảo đảm chạy tàu an toàn.  3. Quy định về lập tàu:  a) Việc lập tàu phải theo đúng tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật đường sắt;  b) Toa xe phải đáp ứng tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật về an toàn thì mới được ghép nối.  4. Quy định về dồn tàu:  a) Dồn tàu là việc di chuyển đầu máy, toa xe từ vị trí này sang vị trí khác trong phạm vi ga đường sắt, khu gian. Dồn tàu phải thực hiện theo kế hoạch của trực ban chạy tàu ga;  b) Trong quá trình dồn tàu, lái tàu phải tuân theo sự điều khiển của trưởng dồn.  5. Quy định về chạy tàu:  a) Khi chạy tàu, lái tàu phải tuân thủ các quy định sau đây:  Điều khiển tàu đi từ ga, thông qua ga, dừng, tránh, vượt tại ga theo lệnh của trực ban chạy tàu ga.  Chỉ được phép điều khiển tàu vào khu gian khi có chứng vật chạy tàu.  Chỉ được phép điều khiển tàu vào ga, thông qua ga theo tín hiệu đèn màu, tín hiệu cánh và tín hiệu của trực ban chạy tàu ga.  Điều khiển tốc độ chạy tàu theo quy định tại Điều 42 của Luật này.  Trong quá trình chạy tàu, lái tàu và phụ lái tàu đang trong phiên trực không được rời vị trí làm việc;  b) Tàu khách chỉ được chạy khi các cửa toa xe hành khách đã đóng. Cửa toa xe hành khách chỉ được mở khi tàu đã dừng hẳn tại ga đường sắt.  6. Quy định về tránh, vượt tàu:  a) Việc tránh, vượt tàu phải thực hiện tại ga đường sắt;  b) Lái tàu thực hiện việc tránh, vượt tàu trên đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng theo lệnh của trực ban chạy tàu ga; trên đường sắt đô thị theo lệnh của điều độ chạy tàu đường sắt đô thị.  7. Quy định về dừng tàu, lùi tàu:  Lái tàu phải dừng tàu khi thấy có tín hiệu dừng; khi phát hiện tình huống đe dọa đến an toàn chạy tàu hoặc nhận được tín hiệu dừng tàu khẩn cấp thì được phép dừng tàu hoặc lùi tàu khẩn cấp. Trường hợp dừng tàu, lùi tàu khẩn cấp, trưởng tàu, lái tàu có trách nhiệm thông báo cho nhà ga theo quy định.  8. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết Điều này. | 1. Quy tắc giao thông đường sắt gồm chỉ huy chạy tàu, lập tàu, dồn tàu, chạy tàu, tránh tàu, vượt tàu, dừng tàu, lùi tàu.  2. Tùy theo yêu cầu của từng loại hình đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng, quy tắc giao thông có thể là một hoặc một số các nội dung được quy định tại khoản 1 Điều này.  3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết Điều này. | Sửa đổi, bổ sung Điều này vì:  - Làm rõ việc phân loại quy tắc giao thông đối với từng loại hình đường sắt cho phù hợp. Đối với loại hình đường sắt quốc gia thông thường hiện nay thì quy định về quy tắc giao thông như hiện tại là phù hợp. Tuy nhiên, đối với loại hình đường sắt đô thị thì quy tắc giao thông quy định như hiện tại sẽ không còn phù hợp (Ví dụ: Việc tổ chức chạy tàu theo ram xe cố định nên không phải lập tàu hoặc dồn tàu tại các ga...)  - Các quy định tại khoản 2,3,4,5,6,7,8 Điều 38 Luật Đường sắt 2017 là các quy định mang tính kỹ thuật đặc thù của đường sắt. Vì vậy, các nội dung này đề xuất theo hướng giao Bộ GTVT quy định chi tiết theo phân quyền, đảm bảo tính linh hoạt, phù hợp theo từng loại hình đường sắt và tạo điều kiện thuận lợi cho Doanh nghiệp. |
| **Điều** **39.** **Giao thông tại đường ngang, cầu chung, trong hầm** | **Điều 42. Giao thông tại đường ngang, cầu có mặt cầu đường sắt dùng chung với đường bộ, trong hầm** | Thay cụm từ "cầu chung" thành "cầu có mặt cầu đường sắt dùng chung với đường bộ" do thuật ngữ "cầu chung" tại khoản 1 Điều 3 Luật Đường sắt 2017 không còn sử dụng. |
| 1. Tại đường ngang, cầu chung, phương tiện giao thông vận tải đường sắt được quyền ưu tiên. | 1. Tại đường ngang, cầu có mặt cầu đường sắt dùng chung với đường bộ phương tiện giao thông vận tải đường sắt được quyền ưu tiên. |  |
| 2. Lái tàu phải kéo còi trước khi đi vào đường ngang, cầu chung, hầm; phải bật đèn chiếu sáng khi đi trong hầm. | 2. Lái tàu phải kéo còi trước khi đi vào đường ngang, cầu có mặt cầu đường sắt dùng chung với đường bộ, hầm; phải bật đèn chiếu sáng khi đi trong hầm. |  |
| 3. Người tham gia giao thông đường bộ khi đi qua đường ngang, cầu chung phải thực hiện theo quy định của Luật Giao thông đường bộ và của Luật này. | 3. Người tham gia giao thông đường bộ khi đi qua đường ngang, cầu có mặt cầu đường sắt dùng chung với đường bộ phải thực hiện theo quy định của pháp luật giao thông đường bộ và Luật này. | Sửa đổi, bổ sung do Luật Giao thông đường bộ đã được tách thành 02 Luật gồm: Luật Đường bộ 2024 và Luật Trật tự an toàn giao thông đường bộ 2024. |
| 4. Tại đường ngang, cầu chung có người gác, khi đèn tín hiệu không hoạt động hoặc báo hiệu sai quy định, chắn đường bộ bị hỏng thì nhân viên gác đường ngang, nhân viên gác cầu chung phải điều hành giao thông. |  | Bỏ khoản vì thiếu quy định cho đường ngang cảnh báo tự động. Mặt khác, nội dung này đã giao Bộ trưởng Bộ GTVT quy định tại khoản 4 Điều 19 của dự thảo Luật (hiện nay, Bộ GTVT đã ban hành Thông tư 29/2023/TT-BGTVT). Vì vậy, đề nghị đưa vào nội dung này để giao Bộ trưởng Bộ GTVT quy định nhằm bảo đảm đầy đủ các quy định về giao thông tại đường ngang. |
| **Mục 2. BẢO ĐẢM TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐƯỜNG SẮT** | **Mục 2. BẢO ĐẢM TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG SẮT** | Đề xuất bỏ cụm từ "vận tải" bảo đảm phù hợp thực tế việc bảo đảm trật tự, an toàn không chỉ thực hiện với vận tải đường sắt mà còn có các hoạt động liên quan đến kết cấu hạ tầng đường sắt. Đồng thời phù hợp với Chỉ thị số 23-CT/TW ngày 25/5/2023 của Ban Bí thư về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong tình hình mới xác định: *“Tập trung rà soát, hoàn thiện đồng bộ hệ thống pháp luật về giao thông theo hướng quy định rõ trách nhiệm quản lý nhà nước đối với công tác* ***bảo đảm trật tự, an toàn giao thông*** *gắn với bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn xã hội, xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông và phát triển kinh tế - xã hội”; “Đẩy mạnh phân cấp, phân quyền, xác định rõ phạm vi quản lý nhà nước giữa các bộ, ngành với chính quyền địa phương, giữa trách nhiệm tập thể với trách nhiệm cá nhân; thực hiện nghiêm công tác quản lý nhà nước, khắc phục tình trạng chồng chéo, buông lỏng quản lý. Xây dựng cơ chế, chính sách huy động, sử dụng các nguồn lực xây dựng, phát triển kết cấu hạ tầng và* ***bảo đảm trật tự, an toàn giao thông****”.* |
| **Điều 40.** **Hoạt động bảo đảm trật tự, an toàn giao thông vận tải đường sắt** | **Điều 43. Hoạt động bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt** |  |
| 1. Hoạt động bảo đảm trật tự, an toàn giao thông vận tải đường sắt bao gồm:  a) Bảo đảm an toàn về người, phương tiện, tài sản của tổ chức, cá nhân trong hoạt động giao thông vận tải đường sắt;  b) Bảo đảm điều hành tập trung, thống nhất hoạt động giao thông vận tải trên đường sắt;  c) Phòng ngừa, ngăn chặn và 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;  d) Các biện pháp phòng ngừa tai nạn giao thông trên đường sắt và tại điểm giao cắt đồng mức giữa đường sắt và đường bộ. | 1. Hoạt động bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt bao gồm:  a) Bảo đảm an toàn về người, phương tiện, tài sản của tổ chức, cá nhân khi tham gia giao thông vận tải đường sắt;  b) Bảo đảm điều hành tập trung, thống nhất hoạt động giao thông vận tải trên đường sắt;  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;  d) Các biện pháp phòng ngừa tai nạn giao thông đường sắt. | Giữ nguyên về mặt nội dung có chỉnh lý cho rõ ràng, dễ hiểu và phù hợp với thực tế hiện nay. |
| 2. Tổ chức, cá nhân phải chấp hành quy định của pháp luật về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông vận tải đường sắt. |  | Bỏ khoản này do không có nội dung về chính sách trong công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông vận tải đường sắt. |
| 3. Hành vi vi phạm trật tự, an toàn giao thông vận tải đường sắt phải được phát hiện kịp thời, xử lý nghiêm minh, đúng pháp luật. | 2. Hành vi vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường sắt phải được phát hiện, ngăn chặn kịp thời, xử lý theo quy định pháp luật. | Sửa đổi, bổ sung quy định này cho đầy đủ nội dung, rõ nghĩa và phù hợp với điểm c khoản 1 Điều này. Đồng thời, quy định này phù hợp với điểm a khoản 1 Điều 3 Luật Xử lý vi phạm hành chính và tương đồng với quy định tại khoản 4 Điều 4 Luật Trật tư, an toàn giao thông đường bộ. |
| 4. Tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động giao thông vận tải đường sắt có trách nhiệm bảo đảm trật tự, an toàn giao thông vận tải đường sắt. Lực lượng Công an và chính quyền địa phương các cấp nơi có đường sắt đi qua, trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn giao thông vận tải đường sắt. Cơ quan, tổ chức có trách nhiệm phối hợp trong hoạt động bảo đảm trật tự, an toàn giao thông vận tải đường sắt. | 3. Các chủ thể có trách nhiệm trong việc bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt:  a) Tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động giao thông vận tải đường sắt;  b) Lực lượng Công an, chính quyền địa phương các cấp có đường sắt đi qua;  c) Cơ quan, tổ chức có liên quan. | Sửa đổi, bổ sung khoản này nhằm quy định rõ trách nhiệm của các chủ thể trong việc bảo đảm trật tự, an toàn giao thông vận tải đường sắt. |
| **Điều 41. Điều hành giao thông vận tải đường sắt** | **Điều 44. Biểu đồ chạy tàu và 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) Tập trung, thống nhất; tuân thủ biểu đồ chạy tàu đã công bố;  b) Bảo đảm giao thông vận tải đường sắt an toàn, thông suốt theo đúng biểu đồ chạy tàu;  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) Lập, phân bổ và công bố biểu đồ chạy tàu;  b) Tổ chức chạy tàu thống nhất, tập trung, bảo đảm an toàn, thông suốt theo đúng biểu đồ chạy tàu đã công bố, quy định về tín hiệu giao thông đường sắt, 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 đô thị. | 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. 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. | Đề xuất gộp Điều 41 và Điều 43 Luật Đường sắt 2017:  - 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 02 Điều này 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. |
| **Điều 42. Tải trọng, công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ chạy tàu** | **Điều 45. Công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ chạy tàu** |  |
| 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. | 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. | Đề xuất sửa đổi, bổ sung khoản này cho phù hợp với thực tế hiện nay. |
| 2. Công lệnh tải trọng được xây dựng căn cứ vào trạng thái kỹ thuật, khả năng chịu lực của công trình và thiết bị cầu đường. | 2. Công lệnh tải trọng được xây dựng căn cứ vào trạng thái kỹ thuật, khả năng chịu lực của công trình và thiết bị cầu đường. Không áp dụng công lệnh tải trọng đối với đường sắt đô thị. | Giữ nguyên quy định khoản 2 Điều 42 Luật Đường sắt 2017. |
| 3. Công lệnh tốc độ được xây dựng căn cứ vào trạng thái kỹ thuật cho phép, khả năng khai thác của công trình đường sắt và tải trọng của phương tiện giao thông đường sắt. | 3. Công lệnh tốc độ được xây dựng căn cứ vào trạng thái kỹ thuật cho phép, khả năng khai thác của công trình đường sắt và tải trọng của phương tiện giao thông đường sắt. | Giữ nguyên quy định khoản 3 Điều 42 Luật Đường sắt 2017. |
| 4. Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt xây dựng, công bố công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ trên đoạn, tuyến đường sắt được giao kinh doanh. | 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. | Sửa đổi khoản này vì:  1. Thay cụm từ “Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt” bằng cụm từ “Cơ quan, tổ chức được giao quản lý, sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt” để thống nhất với quy định của Luật Quản lý, sử dụng tài sản công, cụ thể:  Theo quy định của Luật Quản lý, sử dụng tài sản công:  - Điều 21. Cơ quan, tổ chức, đơn vị được giao quản lý, sử dụng tài sản công gồm: Cơ quan nhà nước, đơn vị lực lượng vũ trang nhân dân, đơn vị sự nghiệp công lập…  - Khoản 2 Điều 22 quy định: Cơ quan, tổ chức, đơn vị được giao quản lý, sử dụng tài sản công có các nghĩa vụ bảo vệ, sử dụng tài sản công đúng mục đích, tiêu chuẩn, định mức, chế độ; bảo đảm hiệu quả, tiết kiệm.  Việc xây dựng, công bố công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ trên đoạn, tuyến đường sắt là những nhiệm vụ nhằm bảo vệ tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt trong quá trình khai thác. Do đó, trách nhiệm này thuộc về cơ quan, tổ chức được giao quản lý, sử dụng tài sản.  2. Việc công bố công lệnh tốc độ, công lệnh tải trọng là cơ sở để các doanh nghiệp kinh doanh vận tải tổ chức chạy tàu phù hợp với năng lực của kết cấu hạ tầng. Do đó, việc này phải do cơ quan được giao quản lý tài sản ban hành để bảo đảm công bằng đối với các doanh nghiệp cùng tham gia hoạt động đường sắt.  3. Chi tiết quy định về trình tự thực hiện, đơn vị đề xuất, cơ quan ban hành sẽ được quy định chi tiết tại Thông tư quy định về xây dựng, công bố công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ trên đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị chạy chung với đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng (Thông tư 27/2018/TT-BGTVT ngày 14/5/2018) theo quy định tại Điều 42 của Luật ĐS 2017. |
| 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 đô thị chạy chung với đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng. | 5. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết Điều này. | Sửa đổi, bổ sung nội dung này theo hướng giao Bộ trưởng Bộ GTVT quy định cho cả đường sắt địa phương như giải thích bỏ khoản 6 Điều này. |
| 6. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định trình tự xây dựng, công bố công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ trên đường sắt đô thị. |  | Bỏ khoản này do trong thực tế các tuyến đường sắt đô thị đã được thiết kế đồng bộ giữa công trình kết cấu hạ tầng và phương tiện; việc điều hành chạy tàu được thực hiện theo hệ thống điều khiển, giám sát, dừng tàu tự động không cần phải thông qua công lệnh như đường sắt quốc gia. |
| **Điều 43. Biểu đồ chạy tàu** |  | Để xuất gộp vào Điều 47 của dự thảo |
| 1. Biểu đồ chạy tàu là cơ sở của việc tổ chức chạy tàu, được xây dựng hằng năm, hằng kỳ và theo mùa cho từng tuyến và toàn mạng lưới đường sắt. Biểu đồ chạy tàu phải được xây dựng theo nguyên tắc không phân biệt đối xử, bảo đảm an toàn giao thông đường sắt và công bố công khai. |  |  |
| 2. Việc xây dựng biểu đồ chạy tàu phải căn cứ vào các yếu tố sau đây:  a) Nhu cầu của doanh nghiệp vận tải về thời gian vận tải, khối lượng hàng hóa, số lượng hành khách và chất lượng vận tải; tuyến vận tải, các ga đi, ga dừng và ga đến;  b) Năng lực của kết cấu hạ tầng đường sắt và của phương tiện vận tải đường sắt;  c) Yêu cầu về thời gian cho việc bảo trì, sửa chữa công trình đường sắt;  d) Thứ tự ưu tiên các tàu chạy trên cùng một tuyến.  3. Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt xây dựng, công bố biểu đồ chạy tàu trên tuyến đường sắt do mình quản lý theo quy định.  4. Thẩm quyền quy định về xây dựng, công bố biểu đồ chạy tàu:  a) Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định việc xây dựng, công bố biểu đồ chạy tàu và tổ chức kiểm tra, giám sát việc thực hiện biểu đồ chạy tàu trên đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng có nối ray với đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị chạy chung với đường sắt quốc gia;  b) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định về xây dựng, công bố biểu đồ chạy tàu và tổ chức kiểm tra, giám sát việc thực hiện biểu đồ chạy tàu trên đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng không nối ray với đường sắt quốc gia. |  |  |
|  | **Điều 46. Đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống đường sắt tốc độ cao, đường sắt đô thị** | Điều này được kế thừa từ Điều 77 và Điều 82 Luật Đường sắt 2017 |
|  | 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. | - Việc đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống của dự án đường sắt đô thị khi xây dựng mới là một gói thầu riêng do chủ đầu tư ký với đơn vị tư vấn. Đơn vị tư vấn có trách nhiệm đánh giá, cấp chứng nhận an toàn hệ thống theo quy định của UBND cấp tỉnh (nêu tại khoản 3 Điều này). Kết thúc quá trình đánh giá, chủ đầu tư có trách nhiệm nghiệm thu gói thầu theo quy định của pháp luật, trong đó, việc thẩm định hồ sơ gói thầu đã bao gồm trong công tác nghiệm thu. Vì vậy, quy định riêng việc thẩm định hồ sơ và cấp Giấy chứng nhận thẩm định hồ sơ là trùng lặp và không cần thiết.  - Đồng thời bổ sung loại hình đường sắt tốc độ cao và đường sắt cấp I khi đầu tư xây dựng mới phải thực hiện đánh giá an toàn hệ thống cho phù hợp với thực tế hiện nay Việt Nam đang đầu tư xây dựng một số tuyến đường sắt mới có công nghệ tiên tiến để bảo đảm an toàn. |
| **Điều 44.****Trách nhiệm của tổ chức, cá nhân khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt** | **Điều 47. Trách nhiệm của tổ chức, cá nhân khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt** |  |
| 1. Khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt, tổ chức, cá nhân có liên quan phải thực hiện các công việc sau đây:  a) Lái tàu hoặc nhân viên đường sắt khác trên tàu dừng tàu khẩn cấp;  b) Trưởng tàu tổ chức phân công nhân viên đường sắt và người có mặt tại nơi xảy ra tai nạn cứu giúp người bị nạn, bảo vệ tài sản của Nhà nước và của người bị nạn, đồng thời phải báo ngay cho tổ chức điều hành giao thông đường sắt hoặc ga đường sắt gần nhất.  Trường hợp tàu, đường sắt bị hư hỏng, trưởng tàu lập biên bản báo cáo về vụ tai nạn và cung cấp thông tin liên quan đến vụ tai nạn theo yêu cầu của cơ quan nhà nước có thẩm quyền.  Trường hợp tàu, đường sắt không bị hư hỏng, trưởng tàu tiếp tục cho tàu chạy sau khi đã lập biên bản báo cáo về vụ tai nạn và cử người thay mình ở lại làm việc với cơ quan nhà nước có thẩm quyền;  c) Tổ chức điều hành hoặc ga đường sắt khi nhận được tin báo phải có trách nhiệm báo ngay cho cơ quan Công an và Ủy ban nhân dân nơi gần nhất để xử lý, giải quyết tai nạn đường sắt;  d) Cơ quan Công an và Ủy ban nhân dân nơi gần nhất khi nhận được tin báo về tai nạn giao thông đường sắt có trách nhiệm đến ngay hiện trường để giải quyết. | 1. Khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt, tổ chức, cá nhân có liên quan phải thực hiện các công việc sau đây:  a) Nhân viên đường sắt trên tàu thực hiện dừng tàu khẩn cấp và tổ chức cứu người bị nạn, bảo vệ tài sản của Nhà nước và của người bị nạn, đồng thời phải báo ngay cho tổ chức điều hành giao thông đường sắt hoặc ga đường sắt gần nhất;  b) Tổ chức điều hành giao thông vận tải đường sắt hoặc ga đường sắt khi nhận được tin báo phải có trách nhiệm báo ngay cho cơ quan Công an và Ủy ban nhân dân nơi gần nhất để xử lý, giải quyết tai nạn đường sắt;  c) Cơ quan Công an và Ủy ban nhân dân nơi gần nhất khi nhận được tin báo về tai nạn giao thông đường sắt có trách nhiệm đến ngay hiện trường để giải quyết. | Đề xuất sửa đổi, bổ sung khoản này theo hướng loại bỏ một số quy định chi tiết và giao Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định 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 hội, Thủ tướng Chính phủ về đổi mới tư duy trong công tác xây dựng pháp luật như: xây dựng luật ngắn gọn, rõ ràng, thực chất, không quy định chung, không sao chép lại những nội dung đã được quy định trong các luật khác … |
| 2. Đối với đoàn tàu không bố trí trưởng tàu, khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt, ngoài việc dừng tàu khẩn cấp thì lái tàu phải thực hiện các nhiệm vụ của trưởng tàu theo quy định tại điểm b khoản 1 Điều này. Trường hợp tàu, đường sắt không bị hư hỏng, lái tàu chỉ được phép tiếp tục cho tàu chạy sau khi đã lập biên bản báo cáo về vụ tai nạn và cử nhân viên đường sắt khác thay mình ở lại làm việc với cơ quan nhà nước có thẩm quyền. | 2. Khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt mà phương tiện giao thông đường sắt, công trình đường sắt không bị hư hỏng thì được phép tiếp tục cho tàu chạy sau khi đã lập biên bản báo cáo về vụ tai nạn và cử nhân viên đường sắt khác thay mình ở lại làm việc với cơ quan nhà nước có thẩm quyền. | Đề xuất sửa đổi, bổ sung khoản này theo hướng loại bỏ một số quy định chi tiết và giao Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định 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 hội, Thủ tướng Chính phủ về đổi mới tư duy trong công tác xây dựng pháp luật như: xây dựng luật ngắn gọn, rõ ràng, thực chất, không quy định chung, không sao chép lại những nội dung đã được quy định trong các luật khác … |
| 3. Người điều khiển phương tiện giao thông khác khi đi qua nơi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt có trách nhiệm chở người bị nạn đi cấp cứu, trừ trường hợp đang làm nhiệm vụ khẩn cấp. | 3. Người điều khiển phương tiện giao thông khác khi đi qua nơi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt có trách nhiệm chở người bị nạn đi cấp cứu, trừ trường hợp đang làm nhiệm vụ khẩn cấp. | Giữ nguyên như khoản 3 Điều 44 Luật Đường sắt 2017. |
| 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 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. | 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. | Giữ nguyên như khoản 4 Điều 44 Luật Đường sắt 2017 và bổ sung cụm từ "tổ chức" cho rõ nghĩa. |
| 5. Mọi tổ chức, cá nhân không được gây trở ngại cho việc khôi phục đường sắt và hoạt động giao thông vận tải đường sắt sau khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt. | 5. Mọi tổ chức, cá nhân không được gây trở ngại cho việc khôi phục đường sắt và hoạt động giao thông vận tải đường sắt sau khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt. | Giữ nguyên như khoản 5 Điều 44 Luật Đường sắt 2017. |
| 6. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định việc giải quyết sự cố, tai nạn giao thông đường sắt; phân tích, thống kê báo cáo về sự cố, tai nạn giao thông đường sắt. | 6. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định việc giải quyết sự cố, tai nạn giao thông đường sắt; phân tích, thống kê báo cáo về sự cố, tai nạn giao thông đường sắt. | Giữ nguyên như khoản 6 Điều 44 Luật Đường sắt 2017. |
| **Điều 45. Xử lý khi phát hiện sự cố, vi phạm trên đường sắt** | **Điều 48. Xử lý khi phát hiện sự cố, vi phạm trên đường sắt** | Giữ nguyên như Điều 45 Luật Đường sắt 2017. |
| 1. Người phát hiện hành vi, sự cố có khả năng gây cản trở, gây mất an toàn giao thông vận tải đường sắt có trách nhiệm kịp thời báo cho ga đường sắt, đơn vị đường sắt, chính quyền địa phương hoặc cơ quan Công an nơi gần nhất biết để có biện pháp xử lý; trường hợp khẩn cấp, phải thực hiện ngay các biện pháp báo hiệu dừng tàu. | 1. Người phát hiện hành vi, sự cố có khả năng gây cản trở, gây mất an toàn giao thông vận tải đường sắt có trách nhiệm kịp thời báo cho ga đường sắt, đơn vị đường sắt, chính quyền địa phương hoặc cơ quan Công an nơi gần nhất biết để có biện pháp xử lý; trường hợp khẩn cấp, phải thực hiện ngay các biện pháp báo hiệu dừng tàu. |  |
| 2. Tổ chức, cá nhân nhận được tin báo hoặc tín hiệu dừng tàu phải có ngay biện pháp xử lý bảo đảm an toàn giao thông vận tải đường sắt và thông báo cho đơn vị trực tiếp quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt biết để chủ động phối hợp với các đơn vị có liên quan nhanh chóng thực hiện các biện pháp khắc phục. | 2. Tổ chức, cá nhân nhận được tin báo hoặc tín hiệu dừng tàu phải có ngay biện pháp xử lý bảo đảm an toàn giao thông vận tải đường sắt và thông báo cho đơn vị trực tiếp quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt biết để chủ động phối hợp với các đơn vị có liên quan nhanh chóng thực hiện các biện pháp khắc phục. |  |
| 3. Tổ chức, cá nhân có hành vi gây sự cố cản trở, mất an toàn giao thông vận tải đường sắt phải bị xử lý; nếu gây thiệt hại thì phải bồi thường theo quy định của pháp luật. | 3. Tổ chức, cá nhân có hành vi gây sự cố cản trở, mất an toàn giao thông vận tải đường sắt phải bị xử lý; nếu gây thiệt hại thì phải bồi thường theo quy định của pháp luật. |  |
| **Điều** **46.** **Bảo vệ trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của doanh nghiệp kinh doanh đường sắt** | **Điều 49. Trách nhiệm bảo vệ trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của doanh nghiệp kinh doanh đường sắt** | Bổ sung cụm từ “Trách nhiệm” cho phù hợp các Điều 52, 53 của Dự thảo Luật. |
| 1. 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; chủ động phối hợp với cơ quan Công an, Ủy ban nhân dân để phòng ngừa, ngăn chặn và giải quyết theo thẩm quyền hành vi vi phạm pháp luật về đường sắt và chịu trách nhiệm trước pháp luật về quyết định của mình.  2. Lực lượng bảo vệ trên tàu được tổ chức trong doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt trên các mạng đường sắt quốc gia.  3. Chính phủ quy định về tổ chức, trang phục, phù hiệu, nhiệm vụ, quyền hạn của lực lượng bảo vệ trên tàu. 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. | 1. Doanh nghiệp kinh doanh đường sắt có trách nhiệm tổ chức bảo vệ trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt; chủ trì, phối hợp với các cơ quan, tổ chức thực hiện các hoạt động bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt theo quy định tại khoản 1 Điều 43 Luật này.  2. Lực lượng bảo vệ trên tàu:  a) Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt trên đường sắt quốc gia có trách nhiệm bố trí lực lượng bảo vệ trên tàu;  b) Việc trang bị, quản lý và sử dụng công cụ hỗ trợ của lực lượng bảo vệ trên tàu thực hiện theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng vũ khí, vật liệu nổ và công cụ hỗ trợ;  3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về tổ chức, trang phục, phù hiệu của lực lượng bảo vệ trên tàu.  4. Bộ trưởng Bộ Công an quy định về nhiệm vụ, quyền hạn của lực lượng bảo vệ trên tàu và tổ chức huấn luyện nghiệp vụ bảo vệ trên tàu. | Đề xuất sửa đổi, bổ sung nội dung điều này nhằm xác định rõ trách nhiệm của các chủ thể và nội dung thực hiện trong công tác bảo vệ trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt. Đồng thời, sửa đổi, bổ sung thẩm quyền quy định về tổ chức, trang phục, phù hiệu của lực lượng bảo vệ trên tàu cho Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải, về nhiệm vụ, quyền hạn của lực lượng bảo vệ trên tàu và tổ chức huấn luyện nghiệp vụ bảo vệ trên tàu 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 hội, Thủ tướng Chính phủ về đổi mới tư duy trong công tác xây dựng pháp luật trong đó có nội dung về phân cấp, phân quyền. |
| **Điều 47.** **Trách nhiệm bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của lực lượng Công an** | **Điều 50.** **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. | 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, hàng hoá 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 trên tàu 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. | Đề xuất bổ sung cụm từ "hàng hoá" tại điểm a khoản 1 Điều này cho đầy đủ. Đồng thời thay cụm từ "đường sắt" thành cụm từ "trên tàu" bảo đảm phù hợp với khoản 2 Điều 52 của dự thảo Luật. |
| 2. Bộ trưởng Bộ Công an quy định trình tự, nội dung kiểm tra, kiểm soát xử lý vi phạm và điều tra xác minh, giải quyết tai nạn giao thông đường sắt. | 2. Bộ trưởng Bộ Công an quy định trình tự, nội dung kiểm tra, kiểm soát xử lý vi phạm và điều tra xác minh, giải quyết tai nạn giao thông đường sắt. |  |
| **Điều** **48.** **Trách nhiệm bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của Ủy ban nhân dân nơi có đường sắt đi qua** | **Điều 51. Trách nhiệm bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của Ủy ban nhân dân các cấp** | Sửa đổi, bổ sung cụm từ “Uỷ ban nhân dân nơi có đường sắt đi qua” thành “Uỷ ban nhân dân các cấp” vì nội dung này chưa bao gồm trách nhiệm bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của Ủy ban nhân dân các cấp đối với đường sắt đô thị, đường sắt quốc gia do địa phương đầu tư. |
| Trong phạm vi chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của mình, Ủy ban nhân dân các cấp có trách nhiệm tổ chức, chỉ đạo, kiểm tra việc thực hiện các nội dung sau đây:  1. Phổ biến, giáo dục pháp luật trong việc bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn giao thông đường sắt. | Trong phạm vi chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của mình, Ủy ban nhân dân các cấp nơi có đường sắt đi qua có trách nhiệm tổ chức, chỉ đạo, kiểm tra việc thực hiện các nội dung sau đây:  1. Phổ biến, giáo dục pháp luật trong việc bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn giao thông đường sắt. | Giữ nguyên như khoản 1 Điều 48 Luật Đường sắt 2017. |
| 2. Khi giao đất, cho thuê đất dọc ngoài hành lang an toàn giao thông đường sắt phải bố trí đất để xây dựng đường gom, cầu vượt, hầm chui, hàng rào để bảo đảm an toàn giao thông đường sắt. | 2. Khi giao đất, cho thuê đất dọc ngoài hành lang an toàn giao thông đường sắt phải bố trí đất để xây dựng đường gom, cầu vượt, hầm chui, hàng rào để bảo đảm an toàn giao thông đường sắt. | Giữ nguyên như khoản 2 Điều 48 Luật Đường sắt 2017. |
| 3. Thực hiện các biện pháp bảo vệ, chống lấn chiếm hành lang an toàn giao thông đường sắt và bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt. | 3. Thực hiện các biện pháp bảo vệ, chống lấn chiếm hành lang an toàn giao thông đường sắt và bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt. | Giữ nguyên như khoản 3 Điều 48 Luật Đường sắt 2017. |
| 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. | 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. | Giữ nguyên như khoản 4 Điều 48 Luật Đường sắt 2017. |
| 5. Bảo đảm kinh phí để thực hiện công tác bảo đảm an toàn giao thông trong phạm vi trách nhiệm của địa phương. | 5. Bảo đảm kinh phí để thực hiện công tác bảo đảm an toàn giao thông trong phạm vi trách nhiệm của địa phương. | Giữ nguyên như khoản 5 Điều 48 Luật Đường sắt 2017. |
| 6. Thanh tra, kiểm tra, xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường sắt theo quy định của pháp luật. | 6. Thanh tra, kiểm tra, xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường sắt theo quy định của pháp luật. | Giữ nguyên như khoản 6 Điều 48 Luật Đường sắt 2017. |
| 7. Tham gia giải quyết tai nạn giao thông đường sắt theo quy định tại Điều 44 của Luật này. | 7. Tham gia giải quyết tai nạn giao thông đường sắt theo quy định tại Điều 47 của Luật này. | Giữ nguyên như khoản 7 Điều 48 Luật Đường sắt 2017. |
| 8. Người đứng đầu địa phương nơi có đường sắt đi qua 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. | 8. Người đứng đầu địa phương nơi có đường sắt đi qua 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. | Giữ nguyên như khoản 8 Điều 48 Luật Đường sắt 2017. |
| **Chương** **VI**  **KINH DOANH ĐƯỜNG SẮT** | **Chương** **VI**  **KINH DOANH ĐƯỜNG SẮT** | Giữ nguyên tên Chương này như Chương VI Luật Đường sắt 2017. |
| **Mục 1. HOẠT ĐỘNG KINH DOANH ĐƯỜNG SẮT** | **Mục 1. HOẠT ĐỘNG KINH DOANH ĐƯỜNG SẮT** | Giữ nguyên tên Mục này như Mục 1 Chương VI Luật Đường sắt 2017. |
| **Điều 49. Hoạt động kinh doanh đường sắt** | **Điều 52. Hoạt động kinh doanh đường sắt** |  |
| 1. 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. | 1. Kinh doanh đường sắt bao gồm kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt và kinh doanh vận tải đường sắt. | Đề xuất bỏ cụm từ "kinh doanh đường sắt đô thị" do 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."* |
| 2. Kinh doanh đường sắt là ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện. | 2. Kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, kinh doanh vận tải đường sắtlà ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện. | Giữ nguyên như khoản 2 Điều 49 Luật Đường sắt 2017. |
| 3. Chính phủ quy định chi tiết khoản 2 Điều này. | 3. Chính phủ quy định chi tiết khoản 2 Điều này. |  |
| **Mục 2. KINH DOANH KẾT CẤU HẠ TẦNG ĐƯỜNG SẮT** | **Mục 2. KINH DOANH KẾT CẤU HẠ TẦNG ĐƯỜNG SẮT** | Giữ nguyên như tên Mục 2 Chương VI Luật Đường sắt 2017. |
| **Điều** **50.** **Kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt** | **Điều** **53.** **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 tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt cho doanh nghiệp để kinh doanh theo quy định. | 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. | Giữ nguyên như khoản 1 Điều 50 Luật Đường sắt 2017 và có chỉnh lý cho rõ ràng và phù hợp với Luật quản lý, sử dụng tài sản công. |
| 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. | 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. | Đề xuất tách thành 02 khoản nhằm xác định rõ giữa kinh đường sắt kết cấu hạ tầng đường sắt do nhà nước đầu tư và kết cấu hạ tầng đường sắt chuyên dùng |
| **Điều 51. Quyền, nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt** | **Điều 54.****Quyền, nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt** |  |
| 1. Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt có các quyền sau đây: | 1. Quyền của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt: | Đề nghị sửa đổi nội dung này cho phù hợp với tên của Điều này. |
| a) Được sử dụng, khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt theo quy định;  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; | a) Được sử dụng, khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt theo quy định;  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; | Giữ nguyên từ điểm a đến điểm d khoản 1 Điều 51 Luật Đường sắt 2017. |
| 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; | 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; | Đề xuất sửa đổi, bổ sung điểm này cho phù hợp với quy định của pháp luật về giá |
| d) Tạm đình chỉ chạy tàu khi thấy kết cấu hạ tầng đường sắt có nguy cơ mất an toàn chạy tàu và chịu trách nhiệm trước pháp luật về quyết định của mình; | d) Tạm đình chỉ chạy tàu khi thấy kết cấu hạ tầng đường sắt có nguy cơ mất an toàn chạy tàu; | Sửa đổi, bổ sung điểm d khoản này theo hướng chuyển nội dung “chịu trách nhiệm trước pháp luật về quyết định của mình” xuống khoản 2 Điều này nhằm phân biệt rõ quyền, nghĩa vụ của doanh nhiệp. |
| đ) Được bồi thường thiệt hại trong trường hợp kết cấu hạ tầng đường sắt bị hư hỏng do lỗi của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt hoặc tổ chức, cá nhân khác gây ra; | đ) Được bồi thường thiệt hại trong trường hợp kết cấu hạ tầng đường sắt bị hư hỏng do lỗi của tổ chức, cá nhân khác gây ra; | Bỏ cụm từ “doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt” do đã được bao hàm trong cụm từ “tổ chức, cá nhân khác”. |
| e) Được Nhà nước hỗ trợ theo quy định tại khoản 1 Điều 68 của Luật này; | e) Được Nhà nước hỗ trợ theo quy định tại khoản 1 Điều 69 của Luật này; |  |
| g) Các quyền khác theo quy định của pháp luật. | g) Các quyền khác theo quy định của pháp luật. |  |
| 2. Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt có các nghĩa vụ sau đây: | 2. Nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt: | Sửa đổi nội dung này cho phù hợp với tên của Điều này. |
| a) Quản lý sử dụng tài sản thuộc kết cấu hạ tầng đường sắt theo quy định của pháp luật; | a) Quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt theo quy định của pháp luật; | Bổ sung từ “khai thác” cho đầy đủ hơn. |
| b) Duy trì trạng thái kỹ thuật, chất lượng kết cấu hạ tầng đường sắt đã công bố bảo đảm giao thông đường sắt luôn an toàn, thông suốt; | b) Kiểm tra, theo dõi trạng thái kỹ thuật, chất lượng kết cấu hạ tầng đường sắt đã công bố để tổ chức chạy tàu an toàn, thông suốt; | Sửa đổi, bổ sung cho phù hợp với thực tế hiện nay của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt. |
| c) Xây dựng, công bố công lệnh tốc độ, công lệnh tải trọng, biểu đồ chạy tàu trên các tuyến, đoạn tuyến, khu đoạn để làm cơ sở cho việc chạy tàu; | c) Xây dựng, điều chỉnh, công bố biểu đồ chạy tàu trên các tuyến, đoạn tuyến, khu đoạn để làm cơ sở cho việc chạy tàu; | Sửa đổi, bổ sung điểm c khoản 2 Điều 51 vì:  1. Việc công bố công lệnh tốc độ, công lệnh tải trọng là cơ sở để các doanh nghiệp kinh doanh vận tải tổ chức chạy tàu phù hợp với năng lực của kết cấu hạ tầng. Do đó, việc này phải do cơ quan được giao quản lý tài sản ban hành.  2. Nội dung chuyển thẩm quyền ban hành công lệnh tốc độ, công lệnh tải trọng từ doanh nghiệp sang cơ quan, tổ chức được giao tài sản sẽ bảo đảm tính đồng bộ giữa Luật ĐS với Luật Quản lý, sử dụng tài sản công và bảo đảm công bằng đối với các doanh nghiệp cùng tham gia hoạt động đường sắt.  3. Chi tiết quy định về trình tự thực hiện, đơn vị đề xuất, cơ quan ban hành sẽ được quy định chi tiết tại Thông tư quy định về xây dựng, công bố công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ trên đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị chạy chung với đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng (Thông tư 27/2018/TT-BGTVT ngày 14/5/2018) theo quy định tại Điều 42 của Luật ĐS 2017. |
| d) Tổ chức điều hành giao thông vận tải đường sắt trên hệ thống đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị khi được Nhà nước giao. Cung cấp cho cơ quan quản lý nhà nước về đường sắt và khách hàng thông tin về dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt và năng lực kết cấu hạ tầng đường sắt khi có yêu cầu; | d) Tổ chức điều hành giao thông vận tải đường sắt trên hệ thống đường sắt do mình quản lý. Cung cấp cho cơ quan quản lý nhà nước về đường sắt và khách hàng thông tin về dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt và năng lực kết cấu hạ tầng đường sắt khi có yêu cầu; | Đề xuất sửa đổi, bổ sung này cho phù hợp với thực tế hiện nay khi tổ chức, đơn vị được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt sẽ thực hiện tổ chức điều hành giao thông vận tải đường sắt. |
| đ) Thông báo kịp thời sự cố đe dọa an toàn chạy tàu và việc tạm đình chỉ chạy tàu cho trực ban chạy tàu ga ở hai đầu khu gian nơi xảy ra sự cố, nhân viên điều hành giao thông vận tải đường sắt, khách hàng sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt;  e) Thực hiện nhiệm vụ quốc phòng, an ninh và lệnh chạy tàu đặc biệt do cơ quan nhà nước có thẩm quyền yêu cầu;  g) Khi được Nhà nước giao, cho thuê hoặc chuyển nhượng quyền khai thác mà tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt bị hư hỏng do lỗi chủ quan của mình, doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt phải có trách nhiệm tự khôi phục; | đ) Thông báo kịp thời sự cố đe dọa an toàn chạy tàu và việc tạm đình chỉ chạy tàu cho trực ban chạy tàu ga ở hai đầu khu gian nơi xảy ra sự cố, nhân viên điều hành giao thông vận tải đường sắt, khách hàng sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt; chịu trách nhiệm trước pháp luật về quyết định tạm đình chỉ chạy tàu;  e) Thực hiện nhiệm vụ quốc phòng, an ninh và lệnh chạy tàu đặc biệt do cơ quan nhà nước có thẩm quyền yêu cầu;  g) Khi được Nhà nước giao, cho thuê hoặc chuyển nhượng quyền khai thác mà tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt bị hư hỏng do lỗi chủ quan của mình, doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt phải có trách nhiệm tự khôi phục; | Giữ nguyên điểm đ, e, g khoản 2 Điều 51 như Luật Đường sắt 2017. |
| h) Trả tiền sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt theo quy định; |  | Bỏ khoản này vì:  1. Theo khoản 3 Mục V, Phụ lục số 01 Luật phí và lệ phí số 97/2015/QH13, danh mục phí, lệ phí bao gồm phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt.  2. Khoản 1 Điều 15 Luật phí và lệ phí số 97/2015/QH13 quy định trách nhiệm của người nộp phí, lệ phí phải nộp đúng, đủ, kịp thời phí, lệ phí theo quy định của pháp luật.  3. Nghĩa vụ trả phí sử dụng KCHTĐS cũng như một số nghĩa vụ khác đã được quy định tại các luật có liên quan thì không cần thiết phải quy định lại trong luật này. |
|  | h) 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; | Đề xuất sửa đổi, bổ sung điểm này cho phù hợp với quy định của pháp luật về giá |
| i) Các nghĩa vụ khác theo quy định của pháp luật. | i) Các nghĩa vụ khác theo quy định của pháp luật. |  |
| **Mục 3. KINH DOANH VẬN TẢI ĐƯỜNG SẮT** | **Mục 3. KINH DOANH VẬN TẢI ĐƯỜNG SẮT** | Giữ nguyên tên Mục này như Mục 3 Chương VI Luật Đường sắt 2017. |
| **Điều** **52.** **Kinh doanh vận tải đường sắt** | **Điều** **55.** **Kinh doanh vận tải đường sắt** |  |
| 1. Kinh doanh vận tải đường sắt gồm kinh doanh vận tải hành khách, hành lý và hàng hóa trên đường sắt.  2. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về vận tải hành khách, hành lý và hàng hóa trên đường sắt quốc gia và đường sắt chuyên dùng có nối ray với đường sắt quốc gia. | 1. Kinh doanh vận tải đường sắt gồm kinh doanh vận tải hành khách, hành lý và hàng hóa trên đường sắt.  2. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về vận tải hành khách, hành lý và hàng hóa trên đường sắt quốc gia và đường sắt chuyên dùng có nối ray với đường sắt quốc gia. | Giữ nguyên khoản 1, khoản 2 Điều 52 Luật Đường sắt 2017. |
| 3. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định về vận tải đường sắt trên đường sắt đô thị. | 3. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định về vận tải đường sắt trên đường sắt địa phương do mình đầu tư hoặc được giao quản lý. | Đề xuất sửa đổi, bổ sung cho phù hợp với khoản 1 Điều 10 của dự thảo Luật |
| **Điều 57. Vận tải quốc tế** | **Điều 56.****Vận tải quốc tế** | Giữ nguyên nội dung Điều 57 Luật Đường sắt 2017 và sắp xếp lại tứ tự Điều này bảo đảm tính logic của Mục này. |
| 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.  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. | 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.  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. | Đề xuất sửa đổi, bổ sung cho phù hợp với Điều 8 dự thảo Luật và Luật Điều ước quốc tế |
| **Điều 58. Vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt, an sinh xã hội** | **Điều 57.****Vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt, an sinh xã hội** |  |
| 1. Vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt là vận tải người, hàng hoá và trang thiết bị để phòng, chống, khắc phục hậu quả thiên tai, tai nạn, dịch bệnh, thực hiện nhiệm vụ khẩn cấp về quốc phòng, an ninh. | 1. Vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt là vận tải người, hàng hoá và trang thiết bị để phòng, chống, khắc phục hậu quả thiên tai, tai nạn, dịch bệnh, thực hiện nhiệm vụ khẩn cấp về quốc phòng, an ninh. |  |
| 2. Vận tải phục vụ nhiệm vụ an sinh xã hội là vận tải hành khách trên tuyến, đoạn tuyến, khu đoạn đường sắt nhằm phục vụ cộng đồng dân cư của một khu vực lãnh thổ mà Nhà nước cần bảo đảm vì lợi ích chung và việc vận tải này theo cơ chế thị trường khó có khả năng bù đắp chi phí. | 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. | Bỏ cụm từ “đoạn tuyến, khu đoạn” vì đoạn tuyến, khu đoạn là một phần của tuyến đường sắt. Nếu tuyến ĐS được xác định là tuyến vận tải ASXH thì đã bao gồm các đoạn tuyến, khu đoạn của tuyến đó. Ngược lại, nếu tuyến ĐS không được xác định là tuyến vận tải ASXH thì tất cả đoạn tuyến, khu đoạn trên tuyến đó cũng không thể xác định là vận tải phục vụ ASXH. |
| 3. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt có trách nhiệm thực hiện vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt, an sinh xã hội theo yêu cầu của cơ quan nhà nước có thẩm quyền và được hỗ trợ theo quy định tại Điều 68 của Luật này. | 3. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt có trách nhiệm thực hiện vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt, an sinh xã hội, theo yêu cầu của cơ quan nhà nước có thẩm quyền và được hỗ trợ theo quy định tại khoản 1 Điều 69 của Luật này. |  |
|  | 4. Chính phủ quy định chi tiết khoản 2 Điều này. | Bổ sung khoản này theo hướng giao Chính phủ quy định để có cơ sở xác định tuyến đường sắt an sinh xã hội và cơ chế hỗ trợ giá. |
| **Điều 62. Vận tải hàng nguy hiểm** | **Điều 58.****Vận tải hàng hoá nguy hiểm** | Sửa đổi cụm từ "hàng nguy hiểm" thành "hàng hoá nguy hiểm" cho rõ ràng và thống nhất với khoản 1 Điều này. |
| 1. Hàng nguy hiểm là hàng khi vận chuyển trên đường sắt có khả năng gây nguy hại cho sức khỏe, tính mạng của con người và vệ sinh môi trường. | 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. | Sửa đổi, bổ sung bảo đảm tương đồng với quy định của Luật Trật tự an toàn giao thông đường bộ |
| 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. | 2. Việc vận tải hàng hoá nguy hiểm trên đường sắt phải tuân theo quy định của pháp luật về vận tải hàng hoá nguy hiểm và bảo vệ môi trường. | Sửa đổi cụm từ "hàng nguy hiểm" thành "hàng hoá nguy hiểm" cho rõ ràng và thống nhất với khoản 1 Điều này. |
| 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. | 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. | Sửa đổi cụm từ "hàng nguy hiểm" thành "hàng hoá nguy hiểm" cho rõ ràng và thống nhất với khoản 1 Điều này. |
| 4. Chính phủ quy định Danh mục hàng nguy hiểm và điều kiện xếp, dỡ, vận tải hàng nguy hiểm trên đường sắt. | 4. Chính phủ quy định về vận tải hàng hóa nguy hiểm và Danh mục hàng hóa nguy hiểm. | Sửa đổi lại khoản 4 điều này để đảm bảo quy định đầy đủ về hàng hóa, phương tiện và các điều kiện khác đối với vận tải hàng nguy hiểm bằng đường sắt. |
| **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. |  | Đề xuất bỏ nội dung này do đã được quy định của pháp luật khác có liên quan và 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 hội, Thủ tướng Chính phủ như: xây dựng luật ngắn gọn, rõ ràng, thực chất, không quy định chung, không sao chép lại những nội dung đã được quy định trong các luật khác … |
| **Điều 64. Vận tải thi hài, hài cốt trên đường sắt quốc gia** | **Điều 59.****Vận tải thi hài, hài cốt trên đường sắt quốc gia** | Giữ nguyên như Điều 64 Luật Đường sắt 2017. |
| 1. Thi hài, hài cốt khi vận chuyển trên đường sắt quốc gia phải có người áp tải. | 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. | 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. |  |
| **Điều 65.** **Vận tải hàng siêu trường, siêu trọng** | **Điều 60.** **Vận tải hàng siêu trường, siêu trọng** |  |
|  | 1. Hàng siêu trường là hàng không thể tháo rời, khi xếp lên toa xe có kích thước vượt quá khổ giới hạn đầu máy, khổ giới hạn và chiều dài toa xe của khổ đường tương ứng. | Giữ nguyên nội dung khoản 13 Điều 3 Luật Đường sắt 2017 và chuyển xuống Điều 63 của dự thảo cho phù hợp với kết cấu. |
|  | 2. Hàng siêu trọng là hàng không thể tháo rời, có khối lượng vượt quá tải trọng cho phép của toa xe hoặc khi xếp lên toa xe có tổng khối lượng hàng hóa và toa xe vượt quá tải trọng quy định của công lệnh tải trọng đã được công bố. | Giữ nguyên nội dung khoản 12 Điều 3 Luật Đường sắt 2017 và chuyển xuống Điều 63 của dự thảo cho phù hợp với kết cấu. |
| 1. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt khi vận tải hàng siêu trường, siêu trọng phải có phương án tổ chức xếp, dỡ, gia cố, vận chuyển, bảo đảm an toàn chạy tàu và kết cấu hạ tầng đường sắt. | 3. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt khi vận tải hàng siêu trường, siêu trọng phải có phương án tổ chức xếp, dỡ, gia cố, vận chuyển, bảo đảm an toàn chạy tàu và kết cấu hạ tầng đường sắt. | Giữ nguyên như khoản 1 Điều 65 Luật Đường sắt 2017. |
| 2. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về vận tải hàng siêu trường, siêu trọng trên đường sắt. | 4. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết Điều này. | Đề xuất sửa đổi, bổ sung nhằm bảo đảm thống nhất với các điều, khoản khác trong dự thảo |
| **Điều 56. Giá vận tải đường sắt** | **Điều 61.****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. | 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. | Giữ nguyên khoản này theo quy định tại điểm a khoản 3 Điều 73 Luật Giá 2023. |
| 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. | 2. Giá vận tải đường sắt phải được niêm yết trên trang thông tin điện tử của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt, tại ga đường sắt và công bố công khai trên phương tiện thông tin đại chúng trước thời điểm áp dụng theo quy định của pháp luật về giá. | Đề xuất bổ sung cụm từ "theo quy định của pháp luật về giá" để bảo đảm đồng bộ, thống nhất với Luật Giá |
| 3. Giá vận tải hàng siêu trường, siêu trọng do doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt và người thuê vận tải thỏa thuận. | 3. Giá vận tải hàng siêu trường, siêu trọng do doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt và người thuê vận tải thỏa thuận. | Giữ nguyên như khoản 3 Điều 56 Luật Đường sắt 2017. |
| 4. Chính phủ quy định việc miễn, giảm giá vận tải hành khách cho đối tượng chính sách xã hội. | 4. Chính phủ quy định việc miễn, giảm giá vận tải hành khách cho đối tượng chính sách xã hội. | Giữ nguyên như khoản 4 Điều 56 Luật Đường sắt 2017. |
| **Điều****59.****Trách nhiệm bảo hiểm trong kinh doanh vận tải hành khách** | **Điều****62.****Trách nhiệm bảo hiểm trong kinh doanh vận tải hành khách** | Giữ nguyên như Điều 59 Luật Đường sắt 2017. |
| 1. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải hành khách phải mua bảo hiểm cho hành khách; phí bảo hiểm được tính trong giá vé hành khách. | 1. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải hành khách phải mua bảo hiểm cho hành khách; phí bảo hiểm được tính trong giá vé hành khách. |  |
| 2. Vé hành khách, giấy tờ đi tàu là bằng chứng để chi trả tiền bảo hiểm khi xảy ra sự kiện bảo hiểm. | 2. Vé hành khách, giấy tờ đi tàu là bằng chứng để chi trả tiền bảo hiểm khi xảy ra sự kiện bảo hiểm. |  |
| 3. Việc bảo hiểm cho hành khách thực hiện theo quy định của pháp luật về kinh doanh bảo hiểm. | 3. Việc bảo hiểm cho hành khách thực hiện theo quy định của pháp luật về kinh doanh bảo hiểm. |  |
| **Điều** **53.** **Quyền, nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt** | **Điều** **63.** **Quyền, nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt** |  |
| 1. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt có các quyền sau đây: | 1. Quyền của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt: | Sửa đổi nội dung này cho phù hợp với tên của Điều. |
| a) Được cung cấp các thông tin về kỹ thuật, kinh tế, dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt liên quan đến năng lực kết cấu hạ tầng đường sắt;  b) Được sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt và dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt trên hệ thống đường sắt để kinh doanh vận tải đường sắt theo quy định; | a) Được cung cấp các thông tin về kinh tế - kỹ thuật, dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt liên quan đến năng lực kết cấu hạ tầng đường sắt;  b) Được sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt và dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt trên hệ thống đường sắt để kinh doanh vận tải đường sắt theo quy định; | Giữ nguyên nội dung các điểm trong khoản này và có chỉnh lý cho phù hợp với thực tế. |
| c) Tạm ngừng chạy tàu khi xét thấy kết cấu hạ tầng đường sắt có nguy cơ mất an toàn chạy tàu đồng thời phải thông báo cho doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt và chịu trách nhiệm trước pháp luật về quyết định của mình; | c) Tạm ngừng chạy tàu khi xét thấy kết cấu hạ tầng đường sắt có nguy cơ mất an toàn chạy tàu đồng thời phải thông báo cho doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt; | Sửa đổi, bổ sung điểm c khoản này theo hướng chuyển nội dung “chịu trách nhiệm trước pháp luật về quyết định của mình” xuống khoản 2 Điều này nhằm phân biệt rõ quyền, nghĩa vụ của doanh nghiệp. |
| 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;  đ) Các quyền khác theo quy định của pháp luật. | 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;  đ) Các quyền khác theo quy định của pháp luật. |  |
| 2. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt có các nghĩa vụ sau đây: | 2. Nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt: | Sửa đổi nội dung này cho phù hợp với tên của Điều. |
| a) Tổ chức chạy tàu theo đúng biểu đồ chạy tàu, công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ đã được doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt công bố; | a) Tổ chức chạy tàu theo đúng biểu đồ chạy tàu, công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ đã được công bố; | Sửa đổi cho đồng bộ với dự thảo Luật liên quan đến nội dung công lệnh tốc độ, công lệnh tải trọng do cơ quan, tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt công bố. |
| b) Ưu tiên thực hiện vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt, an sinh xã hội theo yêu cầu của cơ quan nhà nước có thẩm quyền;  c) Phải ngừng chạy tàu khi nhận được thông báo của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt;  d) Trả tiền sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt, dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt cho doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt;  đ) Bảo đảm đủ điều kiện an toàn chạy tàu trong quá trình khai thác;  e) Chịu sự chỉ đạo của cơ quan nhà nước có thẩm quyền, phối hợp với doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt trong việc phòng, chống sự cố, thiên tai, xử lý tai nạn giao thông đường sắt theo quy định của pháp luật;  g) Bồi thường thiệt hại theo quy định của pháp luật;  h) Cung cấp các thông tin về nhu cầu vận tải, năng lực phương tiện, thiết bị vận tải cho doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt phục vụ cho việc xây dựng, phân bổ biểu đồ chạy tàu và làm cơ sở xây dựng kế hoạch đầu tư nâng cấp, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt; | b) Ưu tiên thực hiện vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt, an sinh xã hội theo yêu cầu của cơ quan nhà nước có thẩm quyền;  c) Phải ngừng chạy tàu khi nhận được thông báo của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt;  d) Trả tiền sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt, dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt cho doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt;  đ) Bảo đảm đủ điều kiện an toàn chạy tàu trong quá trình khai thác; xây dựng và duy trì hệ thống quản lý an toàn vận hành của phương tiện giao thông đường sắt;  e) Chịu sự chỉ đạo của cơ quan nhà nước có thẩm quyền, phối hợp với doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt trong việc phòng, chống sự cố, thiên tai, xử lý tai nạn giao thông đường sắt theo quy định của pháp luật;  g) Bồi thường thiệt hại theo quy định của pháp luật;  h) Cung cấp các thông tin về nhu cầu vận tải, năng lực phương tiện, thiết bị vận tải cho doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt phục vụ cho việc xây dựng, phân bổ biểu đồ chạy tàu và làm cơ sở xây dựng kế hoạch đầu tư nâng cấp, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt; |  |
|  | i) Chịu trách nhiệm trước pháp luật về quyết định tạm đình chỉ chạy tàu; | Bổ sung khoản này trên cơ sở chuyển nội dung “chịu trách nhiệm trước pháp luật về quyết định của mình” tại điểm d khoản 1 Điều này nhằm phân biệt rõ quyền, nghĩa vụ của doanh nghiệp. |
|  | k) 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; | Đề xuất bổ sung điểm này để xác định rõ nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt phải thực hiện việc kế khai giá dịch vụ vận chuyền hành khách theo quy định của pháp luật về giá |
| i) Các nghĩa vụ khác theo quy định của pháp luật. | l) Các nghĩa vụ khác theo quy định của pháp luật. |  |
| **Điều** **54.** **Hợp đồng vận tải hành khách, hành lý** |  | Bỏ điều này vì tại khoản 2, 3 Điều 58 đã giao Bộ GTVT hướng dẫn chi tiết về vận tải hành khách, hành lý và hàng hóa trên đường sắt quốc gia và đường sắt chuyên dùng có nối ray với đường sắt quốc gia; Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định về vận tải đường sắt trên đường sắt đô thị. |
| 1. Hợp đồng vận tải hành khách, hành lý là sự thỏa thuận giữa doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt với hành khách về vận chuyển hành khách, hành lý, theo đó doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt nhận vận chuyển hành khách, hành lý từ nơi đi đến nơi đến. Hợp đồng vận tải hành khách, hành lý xác định quan hệ về quyền và nghĩa vụ của các bên và được lập thành văn bản hoặc hình thức khác mà hai bên thỏa thuận. |  |  |
| 2. Vé hành khách là bằng chứng của việc giao kết hợp đồng vận tải hành khách. Vé hành khách do doanh nghiệp kinh doanh vận tải hành khách phát hành theo quy định của pháp luật. |  |  |
| **Điều** **55.** **Hợp đồng vận tải hàng hóa** |  | Bỏ điều này vì tại khoản 2, 3 Điều 57 đã giao Bộ GTVT hướng dẫn chi tiết về vận tải hành khách, hành lý và hàng hóa trên đường sắt quốc gia và đường sắt chuyên dùng có nối ray với đường sắt quốc gia. |
| 1. Hợp đồng vận tải hàng hóa là sự thỏa thuận giữa doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt với người thuê vận tải, theo đó doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt nhận vận chuyển hàng hóa từ nơi nhận đến nơi đến và giao hàng hóa cho người nhận hàng được quy định trong hợp đồng. Hợp đồng vận tải hàng hóa xác định quan hệ về quyền và nghĩa vụ của các bên và được lập thành văn bản hoặc hình thức khác mà hai bên thỏa thuận. |  |  |
| 2. Hóa đơn gửi hàng hóa là bộ phận của hợp đồng vận tải do doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt phát hành theo quy định của pháp luật. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt có trách nhiệm lập hóa đơn và giao cho người thuê vận tải sau khi người thuê vận tải giao hàng hóa; có chữ ký của người thuê vận tải hoặc người được người thuê vận tải ủy quyền. Hóa đơn gửi hàng hóa là chứng từ giao nhận hàng hóa giữa doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt và người thuê vận tải, là chứng cứ để giải quyết tranh chấp. |  |  |
| 3. Hóa đơn gửi hàng hóa phải ghi rõ loại hàng hóa; ký hiệu, mã hiệu hàng hóa; số lượng, khối lượng hàng hóa; nơi giao hàng hóa, nơi nhận hàng hóa, tên và địa chỉ của người gửi hàng, tên và địa chỉ của người nhận hàng; giá vận tải và các chi phí phát sinh; các chi tiết khác mà doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt và người thuê vận tải thỏa thuận ghi vào hóa đơn gửi hàng hoá; xác nhận của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt về tình trạng hàng hóa nhận vận tải. |  |  |
| **Điều****60.****Quyền, nghĩa vụ của hành khách** | **Điều****64.****Quyền, nghĩa vụ của hành khách** | Giữ nguyên như Điều 60 Luật Đường sắt 2017. |
| 1. Hành khách có các quyền sau đây: | 1. Quyền của hành khách: | Sửa đổi nội dung này cho phù hợp với tên của Điều. |
| 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. | 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. | Giữ nguyên nội dung các điểm trong khoản này. |
| 2. Hành khách có các nghĩa vụ sau đây: | 2. Nghĩa vụ của hành khách: | Sửa đổi nội dung này cho phù hợp với tên của Điều. |
| a) Phải có vé hành khách, vé hành lý và tự bảo quản hành lý mang theo người;  b) Bồi thường thiệt hại nếu làm hư hỏng, mất mát tài sản của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt;  c) Chấp hành nghiêm chỉnh nội quy đi tàu và quy định khác của pháp luật có liên quan. | a) Phải có vé hành khách, vé hành lý và tự bảo quản hành lý mang theo người;  b) Bồi thường thiệt hại nếu làm hư hỏng, mất mát tài sản của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt;  c) Chấp hành nghiêm chỉnh nội quy đi tàu và quy định khác của pháp luật có liên quan. | Giữ nguyên nội dung các điểm trong khoản này. |
| **Điều 61. Quyền, nghĩa vụ của người thuê vận tải** | **Điều 65.****Quyền, nghĩa vụ của người thuê vận tải** |  |
| 1. Người thuê vận tải có các quyền sau đây: | 1. Quyền của người thuê vận tải: | Sửa đổi nội dung này cho phù hợp với tên của Điều. |
| 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. | a) Thay đổi hợp đồng vận tải hàng hóa kể cả khi hàng hóa đã giao cho doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt hoặc hàng hóa đã xếp lên toa xe và chịu chi phí phát sinh do thay đổi hợp đồng vận tải;  b) Chỉ định lại người nhận hàng khi hàng hóa đó chưa được giao cho người có quyền nhận hàng trước đó; được thay đổi địa điểm giao hàng hoặc yêu cầu vận chuyển hàng hóa trở lại nơi gửi hàng và phải chịu mọi chi phí phát sinh do thay đổi người nhận hàng và địa điểm giao hàng;  c) Được bồi thường thiệt hại khi hàng hóa bị mất mát, giảm khối lượng, hư hỏng hoặc giảm chất lượng, quá thời hạn vận chuyển do lỗi của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt gây ra theo quy định của pháp luật;  d) Các quyền khác theo quy định của pháp luật. | Giữ nguyên nội dung các điểm trong khoản này và bổ sung mới điểm d để xác định ngoài quyền theo quy định tại khoản 1 Điều này, người thuê vận tải còn các quyền khác theo quy định của pháp luật khác có liên quan |
| 2. Người thuê vận tải có các nghĩa vụ sau đây: | 2. Nghĩa vụ của người thuê vận tải: | Sửa đổi nội dung này cho phù hợp với tên của Điều. |
| 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. | a) Kê khai hàng hóa trung thực và chịu trách nhiệm về việc kê khai đó;  b) Trả tiền vận tải đúng thời hạn, hình thức thanh toán đã thỏa thuận trong hợp đồng;  c) Thực hiện việc đóng gói hàng hóa và các điều kiện vận chuyển hàng hóa theo hướng dẫn của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt;  d) Giao hàng hóa cho doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt đúng thời hạn, địa điểm;  đ) Cung cấp giấy tờ, tài liệu và thông tin cần thiết khác về hàng hóa;  e) Bồi thường thiệt hại do việc kê khai không trung thực về hàng hóa gây thiệt hại cho doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt hoặc thiệt hại khác do lỗi của mình gây ra theo quy định của pháp luật.  g) Các nghĩa vụ khác theo quy định của pháp luật. | Giữ nguyên nội dung các điểm trong khoản này và bổ sung mới điểm g để xác định ngoài nghĩa vụ theo quy định tại khoản 1 Điều này, người thuê vận tải còn các nghĩa vụ khác theo quy định của pháp luật khác có liên quan |
| **Mục 4. QUẢN LÝ TÀI CHÍNH TRONG HOẠT ĐỘNG KINH DOANH ĐƯỜNG SẮT** | **Mục 4. QUẢN LÝ TÀI CHÍNH TRONG HOẠT ĐỘNG KINH DOANH ĐƯỜNG SẮT** |  |
| **Điều 66. Phí, giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt** | **Điều 66.** **Phí, giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt** |  |
| 1. Phí, giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt trực tiếp liên quan đến chạy tàu là khoản tiền phải trả khi sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt trực tiếp liên quan đến chạy tàu để được chạy tàu trong ga, trên tuyến hoặc khu đoạn đường sắt.  a) Phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt trực tiếp liên quan đến chạy tàu áp dụng đối với phương thức giao sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư.  b) Giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt trực tiếp liên quan đến chạy tàu áp dụng đối với phương thức cho thuê hoặc chuyển nhượng có thời hạn quyền sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư. | 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. | Đề xuất sửa đổi, bổ sung khoản này theo hướng tách thành 02 khoản nhằm xác định rõ phí và giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt do nhà nước đầu tư. Đồng thời, đảm bảo phù hợp với quy định mới về phân loại tài sản tại Điều 11 Dự thảo Luật và Luật Quản lý, sử dụng tài sản công và các Điều 13, Điều 26 … của dự thảo. Mặt khác, khi tổ chức khai thác tài sản thì doanh nghiệp được giao quản lý tài sản cũng phải nộp giá sử dụng. |
| 2. Giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt không trực tiếp liên quan đến chạy tàu là khoản tiền phải trả để được sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt không trực tiếp liên quan đến chạy tàu. |  | Bỏ khoản này đảm bảo phù hợp với quy định mới về phân loại tài sản tại Điều 11 Dự thảo Luật ĐS sửa đổi. |
| 3. Bộ Tài chính chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải quy định về phí, giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư. | 3. Bộ Tài chính quy định về phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư. | Sửa đổi, bổ sung khoản này cho phù hợp với thẩm quyền quy định về phí theo quy định của Luật phí, lệ phí. |
|  | 4. 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 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. | Đề xuất bổ sung khoản này cho đầy đủ và đồng bộ, thống nhất với quy định của pháp luật về giá |
| **Điều 67. Giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt** | **Điều 67.** **Giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt** |  |
| 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. | 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. |  |
| 2. Thẩm quyền định giá được quy định 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; | 2. Thẩm quyền định giá được quy định như sau:  a) Bộ Giao thông vận tải 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; | Khoản này đã được sửa đổi, bổ sung tại điểm b khoản 3 Điều 73 Luật Giá 2023. |
|  | b) Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh 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; | Luật Đường sắt 2017 chưa có quy định về thẩm quyền quy định về giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt trên kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị. Vì vậy, đề xuất bổ sung quy định này cho đầy đủ và phù hợp với từng loại hình đường sắt. |
| b) 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. | 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. |  |
| **Điều 68. Hỗ trợ đối với doanh nghiệp kinh doanh đường sắt trong việc thực hiện phục vụ nhiệm vụ đặc biệt, an sinh xã hội** | **Điều 68.** **Hỗ trợ đối với doanh nghiệp kinh doanh đường sắt trong việc thực hiện nhiệm vụ đặc biệt, an sinh xã hội, vận tải đường sắt đô thị** |  |
| 1. Nhà nước hỗ trợ cho doanh nghiệp kinh doanh đường sắt trong trường hợp vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt, an sinh xã hội theo nguyên tắc bảo đảm bù đắp đủ chi phí hợp lý của doanh nghiệp. | 1. Nhà nước hỗ trợ cho doanh nghiệp kinh doanh đường sắt trong trường hợp vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt, an sinh xã hội theo nguyên tắc bảo đảm bù đắp đủ chi phí hợp lý của doanh nghiệp. |  |
|  | 2. Chính quyền địa phương cấp tỉnh hỗ trợ giá cho vận tải đường sắt đô thị. | Kế thừa Khoản 3 Điều 72 Luật ĐS 2017. |
| 2. Chính phủ quy định chi tiết Điều này. | 3. Chính phủ quy định chi tiết khoản 1 Điều này. |  |
| **Điều 69.** **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. |  | Đề xuất bỏ Điều này do đã được quy định tại pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công và 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 hội, Thủ tướng Chính phủ như: xây dựng luật ngắn gọn, rõ ràng, thực chất, không quy định chung, không sao chép lại những nội dung đã được quy định trong các luật khác … |
| **Chương VII**  **ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ** |  | Bỏ Chương VII Luật Đường sắt 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. 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. Theo kinh nghiệm quốc tế, Luật Đường sắt các nước không thiết kế 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.  Các nội dung của Chương này sẽ được điều chuyển sang các Điều, khoản, điểm khác tại của Dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi). |
| **Điều 70. Yêu cầu chung đối với đường sắt đô thị** |  |  |
| 1. Phát triển đường sắt đô thị phải phù hợp với quy hoạch vùng, quy hoạch tỉnh, quy hoạch đô thị và tạo động lực cho quá trình phát triển đô thị. |  | Nội dung này đã được gộp vào các Điều 7, Điều 8 về quy hoạch đường sắt của dự thảo. |
| 2. Kết nối hiệu quả các phương thức vận tải khác trong đô thị để chuyên chở hành khách. Công trình đường sắt đô thị phải được đấu nối không gian và đấu nối kỹ thuật với các công trình lân cận, đáp ứng tính đồng bộ theo quy hoạch đô thị. |  | Chuyển lên khoản 2 Điều 15 về kết nối đường sắt. |
| 3. Công trình, phương tiện, thiết bị đường sắt đô thị phải đáp ứng yêu cầu kinh tế, kỹ thuật, bảo đảm đồng bộ, an toàn, quốc phòng, an ninh, phòng, chống cháy, nổ, cứu hộ, cứu nạn, cảnh quan đô thị và bảo vệ môi trường. |  | Chuyển lên khoản 4 Điều 20 về yêu cầu đối với kết cấu hạ tầng đường sắt. |
| 4. Hành lang an toàn giao thông đường sắt đô thị phải đáp ứng các yêu cầu sau đây:  a) Không được trồng cây, xây dựng công trình trái phép trong phạm vi hành lang;  b) Phải được cách ly để tránh mọi hành vi xâm nhập trái phép;  c) Đáp ứng yêu cầu phục vụ công tác phòng chống, cháy, nổ, cứu hộ, cứu nạn. |  | Nội dung này đã được gộp vào Điều quy định về Bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt của dự thảo và bỏ quy định "Không được trồng cây, xây dựng công trình trái phép trong phạm vi hành lang" vì:  - Quy định không được trồng cây xanh trong hành lang ATGT ĐS là không cần thiết và không phù hợp với xu thế hiện nay. Giải pháp trồng cây xanh trong đô thị là một trong những biện pháp để cải thiện môi trường, vấn đề đặt ra là việc trồng cây xanh không làm ảnh hưởng đến an toàn công trình và hoạt động đường sắt.  - Với đường sắt quốc gia, khoản 2 Điều 27 Nghị định 56/2018/NĐ-CP ngày 16/4/2018 quy định: Đất trong phạm vi hành lang an toàn giao thông đường sắt được tạm thời sử dụng vào các mục đích nông nghiệp, được trồng cây thấp dưới 1,5 mét nhưng không được ảnh hưởng đến an toàn, ổn định công trình, an toàn giao thông vận tải đường sắt trong quá trình khai thác.  - Nội dung quy định không được xây dựng công trình trái phép đã được quy định tại khoản 2 Điều 7, nghiêm cấm lấn chiếm hành lang an toàn giao thông đường sắt, phạm vi bảo vệ công trình đường sắt. |
| 5. Phải bảo đảm thuận tiện cho hành khách và bảo đảm tiếp cận sử dụng cho người khuyết tật theo quy định của pháp luật. |  | Nội dung này đã được gộp vào Điều quy định về vị trí, phạm vi và yêu cầu đối với ga đường sắt. |
| **Điều 71. Các loại hình đường sắt đô thị** |  |  |
| 1. Đường sắt đô thị bao gồm đường tàu điện ngầm, đường tàu điện đi trên mặt đất, đường tàu điện trên cao, đường sắt một ray tự động dẫn hướng và đường xe điện bánh sắt. |  | Chuyển nội dung này lên Điều 3 (Giải thích từ ngữ) và kết cấu lại nội dung quy định về hệ thống đường sắt Việt Nam tại Điều 10 cho phù hợp với việc mở điều kiện cho địa phương tham gia đầu tư các tuyến đường sắt phục vụ phát triển kinh tế của địa phương, vùng kinh tế. |
| 2. Việc xây dựng, ban hành tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia đối với các loại hình đường sắt đô thị thực hiện theo quy định của pháp luật về tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật. |  | Nội dung này đã được quy định tại một số điều khoản của dự thảo Luật. |
| **Điều 72. Chính sách phát triển đường sắt đô thị** |  |  |
| 1. Các chính sách quy định tại Điều 5 của Luật này. |  |  |
| 2. Nhà nước huy động các nguồn lực để phát triển đường sắt đô thị thành một trong những loại hình giao thông chủ yếu ở các đô thị lớn. |  | Nội dung này đã được quy định tại khoản 1 Điều 5 dự thảo Luật. |
| 3. Nhà nước hỗ trợ cho kinh doanh đường sắt đô thị. |  | Nội dung này đã được quy định tại Điều Hỗ trợ đối với doanh nghiệp kinh doanh đường sắt trong việc thực hiện phục vụ nhiệm vụ đặc biệt, an sinh xã hội, công cộng. |
| **Điều 73. Trách nhiệm của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh trong việc đầu tư, xây dựng, quản lý đường sắt đô thị** |  |  |
| 1. Tổ chức đầu tư, xây dựng, quản lý, khai thác đường sắt đô thị trên địa bàn quản lý. |  | Nội dung này đã được quy định tại các điều quy định về đầu tư, quản lý, khai thác đường sắt. |
| 2. Quyết định áp dụng tiêu chuẩn cho đường sắt đô thị. |  |  |
| 3. Tổ chức và hướng dẫn thực hiện việc bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị. |  | Nội dung này đã được quy định tại Điều quy định về bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt. |
| 4. Ban hành theo thẩm quyền hoặc trình cấp có thẩm quyền ban hành chính sách hỗ trợ giá vận tải đường sắt đô thị theo quy định của pháp luật. |  | Nội dung này đã được quy định tại Điều Hỗ trợ đối với doanh nghiệp kinh doanh đường sắt trong việc thực hiện phục vụ nhiệm vụ đặc biệt, an sinh xã hội, công cộng. |
| **Điều 74. Quyền, nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đô thị** |  | Nội dung này được quy định tại Điều về quyền và nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt và kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt. |
| 1. Thực hiện quyền, nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt và doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt theo quy định tại Điều 51 và Điều 53 của Luật này. |  |  |
| 2. Nghiên cứu, ứng dụng tiến bộ khoa học và công nghệ, đào tạo phát triển nguồn nhân lực đáp ứng yêu cầu kinh doanh của doanh nghiệp. |  |  |
| **Điều 75. Yêu cầu đối với kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị** |  |  |
| 1. Kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị phải bảo đảm ổn định, bền vững và đáp ứng yêu cầu kỹ thuật về an toàn, môi trường, phòng, chống cháy, nổ tương ứng với loại hình đường sắt đô thị được đầu tư. |  | Nội dung này được quy định tại Điều về yêu cầu đối với kết cấu hạ tầng đường sắt của dự thảo Luật. |
| 2. Hệ thống cung cấp điện sức kéo phải được điều khiển, giám sát tập trung, ổn định và có khả năng dự phòng để không làm gián đoạn chạy tàu. |  | Nội dung này được quy định tại Điều 38 về hệ thống điện sức kéo đường sắt và một số điều khoản khác của dự thảo Luật. |
| 3. Hệ thống quản lý điều hành chạy tàu phải theo phương thức tập trung. |  | Nội dung này được quy định tại Điều về điều hành giao thông vận tải đường sắt của dự thảo Luật. |
| 4. Thông tin, chỉ dẫn cần thiết phục vụ khách hàng phải rõ ràng, dễ hiểu bằng tiếng Việt và tiếng Anh. |  | Nội dung này được quy định tại Điều về Thông tin, chỉ dẫn, trang thiết bị phục vụ khách hàng, thiết bị an toàn trên phương tiện giao thông đường sắt của dự thảo Luật. |
| **Điều 76. Hệ thống kiểm soát vé** |  | Đề nghị bỏ quy định này do đây là những quy định mang tính kỹ thuật chuyên ngành. |
| 1. Hệ thống kiểm soát vé sử dụng công nghệ hiện đại, đồng nhất và có khả năng kết nối với hệ thống kiểm soát vé của các loại hình giao thông khác. |  |  |
| 2. Thiết bị của hệ thống kiểm soát vé phải bảo đảm ngăn ngừa, hạn chế hành động phá hoại, truy cập trái phép. |  |  |
| 3. Hệ thống kiểm soát vé phải bảo đảm dễ tiếp cận và sử dụng, an toàn cho hành khách, nhân viên đường sắt. |  |  |
| **Điều 77. Quản lý an toàn đường sắt đô thị** |  | Gộp Điều 77 và Điều 82 Luật Đường sắt 2017 thành Điều 50. Đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống đường sắt tốc độ cao, đường sắt đô thị. |
| 1. 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; thẩm định, cấp Giấy chứng nhận thẩm định hồ sơ an toàn hệ thống đường sắt đô thị. |  |  |
| 2. Doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đô thị phải xây dựng và duy trì hệ thống quản lý an toàn và được cấp Giấy chứng nhận định kỳ hệ thống quản lý an toàn vận hành đường sắt đô thị. |  |  |
| 3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định việc thực hiện đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống đối với đường sắt đô thị và cấp Giấy chứng nhận thẩm định hồ sơ an toàn hệ thống đường sắt đô thị, Giấy chứng nhận định kỳ hệ thống quản lý an toàn vận hành đường sắt đô thị. |  |  |
| **Chương VIII**  **ĐƯỜNG SẮT TỐC ĐỘ CAO** |  | Bỏ Chương VIII Luật Đường sắt 2017 về đường sắt tốc độ cao vì: các quy định về đường sắt tốc độ cao vẫn chưa được đầy đủ. Trước yêu cầu thực tiễn về đầu tư phát triển đường sắt, đặc biệt là các dự án đường sắt tốc độ cao, cần bổ sung các quy định về đường sắt tốc độ cao để đảm bảo đầy đủ cơ sở pháp lý cho việc triển khai đầu tư, xây dựng đường sắt tốc độ cao. Theo kinh nghiệm quốc tế, khi triển khai các dự án đường sắt tốc độ cao, các nước thường ban hành Đạo Luật xây dựng đường sắt tốc độ cao; khi hoàn thành đưa dự án vào khai thác, họ chắt lọc những chính sách tốt từ Đạo Luật đó để cập nhật vào Luật Đường sắt.  Các nội dung của Chương này sẽ được điều chuyển sang các Điều, khoản, điểm khác tại của Dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi). |
| **Điều 78. Yêu cầu chung đối với đường sắt tốc độ cao** |  | Nội dung của điều này đã được quy định tại các Điều như: quy hoạch, kết nối đường sắt, yêu cầu đối với kết cấu hạ tầng đường sắt, đất dành cho đường sắt, đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt … của dự thảo Luật. |
| 1. Kết nối hiệu quả các đô thị lớn, trung tâm kinh tế, vùng kinh tế trọng điểm và phương thức vận tải khác. |  |  |
| 2. Bảo đảm đồng bộ, hiện đại, an toàn, phòng, chống thiên tai và bảo vệ môi trường. |  |  |
| 3. Phải được nghiên cứu tổng thể toàn tuyến và tổ chức xây dựng theo nhu cầu vận tải, khả năng huy động vốn. |  |  |
| 4. Công trình và phương tiện, thiết bị đường sắt tốc độ cao phải đáp ứng yêu cầu kỹ thuật bảo đảm đồng bộ, an toàn, hiệu quả và đáp ứng yêu cầu về phòng, chống cháy, nổ, cứu hộ, cứu nạn. |  |  |
| 5. Phải duy trì hệ thống quản lý đủ khả năng kiểm tra và giám sát khai thác chạy tàu an toàn. |  |  |
| 6. Đất dành cho đường sắt tốc độ cao theo quy hoạch được cơ quan nhà nước có thẩm quyền phê duyệt phải được cắm mốc giới theo quy hoạch xây dựng để quản lý, chuẩn bị đầu tư xây dựng. |  |  |
| 7. Hành lang an toàn của đường sắt tốc độ cao phải được bảo vệ nghiêm ngặt, tránh mọi hành vi xâm nhập trái phép. |  |  |
| 8. Phải bảo đảm thuận tiện cho hành khách và bảo đảm tiếp cận sử dụng cho người khuyết tật theo quy định của pháp luật. |  |  |
| 9. Đào tạo, phát triển nguồn nhân lực, chuyển giao công nghệ phù hợp với kế hoạch xây dựng và đáp ứng yêu cầu quản lý, vận hành, khai thác. |  |  |
| **Điều 79. Chính sách phát triển đường sắt tốc độ cao** |  | Nội dung Điều này đã được quy định các điều như: chính sách phát triển đường sắt, kết nối đường sắt, quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt … của dự thảo Luật. |
| 1. Các chính sách quy định tại Điều 5 của Luật này. |  |  |
| 2. Nhà nước đóng vai trò chủ đạo trong việc đầu tư xây dựng, tổ chức quản lý, bảo trì và khai thác, kinh doanh đường sắt tốc độ cao. |  |  |
| 3. Tập trung phát triển đường sắt tốc độ cao kết nối các vùng kinh tế trọng điểm, thúc đẩy tăng trưởng kinh tế - xã hội. |  |  |
| 4. Phát triển đường sắt tốc độ cao đồng bộ, hiện đại. |  |  |
| **Điều 80. Yêu cầu đối với kết cấu hạ tầng đường sắt tốc độ cao** |  |  |
| 1. Kết cấu hạ tầng đường sắt tốc độ cao phải bảo đảm ổn định, bền vững và đáp ứng yêu cầu kỹ thuật về an toàn, môi trường, phòng, chống cháy, nổ tương ứng với loại hình đường sắt tốc độ cao được đầu tư. |  | Nội dung này được quy định tại Điều về yêu cầu đối với kết cấu hạ tầng đường sắt của dự thảo Luật. |
| 2. Hệ thống cung cấp điện sức kéo phải được điều khiển, giám sát tập trung, ổn định và có khả năng dự phòng để không làm gián đoạn chạy tàu. |  | Nội dung này được quy định tại Điều 23 về hệ thống điện sức kéo đường sắt và một số điều khoản khác của dự thảo Luật. |
| 3. Hệ thống quản lý điều hành chạy tàu phải theo phương thức tập trung. |  | Nội dung này được quy định tại Điều về điều hành giao thông vận tải đường sắt của dự thảo Luật. |
| 4. Thông tin, chỉ dẫn cần thiết phục vụ khách hàng phải rõ ràng, dễ hiểu bằng tiếng Việt và tiếng Anh. |  | Nội dung này được quy định tại Điều về Thông tin, chỉ dẫn, trang thiết bị phục vụ khách hàng, thiết bị an toàn trên phương tiện giao thông đường sắt của dự thảo Luật. |
| **Điều 81. Quản lý, khai thác, bảo trì đường sắt tốc độ cao** |  | Nội dung của điều này đã được quy định tại các Điều như: yêu cầu đối với kết cấu hạ tầng đường sắt, đất dành cho đường sắt, đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt … của dự thảo Luật. |
| 1. Nhà nước bảo đảm kinh phí quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt tốc độ cao do Nhà nước đầu tư. |  |  |
| 2. Nhà đầu tư bảo đảm kinh phí quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt tốc độ cao do mình đầu tư. |  |  |
| 3. Việc tổ chức khai thác đường sắt tốc độ cao phải bảo đảm an toàn, thuận tiện, hiệu quả. |  |  |
| **Điều 82. Quản lý an toàn đường sắt tốc độ cao** |  | Gộp Điều 77 và Điều 82 Luật Đường sắt 2017 thành Điều 50. Đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống đường sắt tốc độ cao, đường sắt đô thị. |
| 1. 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. |  |  |
| 2. Doanh nghiệp kinh doanh đường sắt tốc độ cao phải xây dựng và duy trì hệ thống quản lý an toàn. |  |  |
| **Chương IX**  **QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ HOẠT ĐỘNG ĐƯỜNG SẮT** | **Chương VII**  **QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC VỀ HOẠT ĐỘNG ĐƯỜNG SẮT** | Giữ nguyên như tên Chương IX Luật Đường sắt 2017. |
| **Điều 83. Nội dung quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt** | **Điều 69. Nội dung quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt** |  |
| 1. Xây dựng, tổ chức thực hiện quy hoạch, kế hoạch, chính sách phát triển 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; xây dựng, tổ chức thực hiện kế hoạch và chính sách phát triển đường sắt. | Đề xuất sửa đổi, bổ sung khoản này trên cơ sở nội dung khoản 6 Điều 3 Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của 37 Luật có liên quan đến quy hoạch và có chỉnh lý cho phù hơpj |
| 2. Xây dựng, ban hành và tổ chức thực hiện văn bản quy phạm pháp luật, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia, định mức kinh tế - kỹ thuật chuyên ngành đường sắt. | 2. Xây dựng, ban hành và tổ chức thực hiện văn bản quy phạm pháp luật, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia, định mức kinh tế - kỹ thuật chuyên ngành đường sắt. | Giữ nguyên nội dung khoản 2 như Điều 83 Luật Đường sắt 2017. |
| 3. Phổ biến, giáo dục pháp luật về đường sắt. | 3. Phổ biến, giáo dục pháp luật về đường sắt. | Giữ nguyên nội dung khoản 3 như Điều 83 Luật Đường sắt 2017 |
| 4. Quản lý việc đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt; công bố đóng, mở ga, tuyến đường sắt. | 4. Quản lý việc đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt. | Bỏ cụm từ “công bố đóng, mở ga đường sắt” do Luật Đường sắt 2017 không có quy định nội dung này. Kế thừa Luật 2017, dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi) cũng không đưa nội dung này vào trong dự thảo mà được quy định thành “quyết định đưa vào khai thác, dừng khai thác tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt” được quy định tại khoản 2 Điều 11 của dự thảo Luật. |
| 5. Quản lý vốn đầu tư công đầu tư trong lĩnh vực đường sắt; quản lý công tác bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt. | 5. Quản lý vốn đầu tư công đầu tư trong lĩnh vực đường sắt; quản lý công tác bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt. | Giữ nguyên nội dung khoản 5 như Điều 83 Luật Đường sắt 2017. |
| 6. Quản lý hoạt động vận tải đường sắt và hoạt động điều hành giao thông vận tải đường sắt. | 6. Quản lý hoạt động vận tải đường sắt và hoạt động điều hành giao thông vận tải đường sắt. | Giữ nguyên nội dung khoản 6 như Điều 83 Luật Đường sắt 2017. |
| 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. | 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. | Đề xuất bổ sung cụm từ "trật tự" cho đầy đủ |
| 8. Quản lý hoạt động phòng, chống thiên tai, tìm kiếm cứu nạn và điều tra sự cố, tai nạn giao thông đường sắt. | 8. Quản lý hoạt động phòng, chống thiên tai, tìm kiếm cứu nạn và điều tra sự cố, tai nạn giao thông đường sắt. | Giữ nguyên nội dung khoản 8 như Điều 83 Luật Đường sắt 2017. |
| 9. Cấp, cấp lại, công nhận, thu hồi, xóa chứng chỉ, giấy phép, giấy chứng nhận liên quan đến hoạt động đường sắt. | 9. Cấp, cấp lại, công nhận, thu hồi, xóa chứng chỉ, giấy phép, giấy chứng nhận liên quan đến hoạt động đường sắt. | Giữ nguyên nội dung khoản 9 như Điều 83 Luật Đường sắt 2017. |
| 10. Tổ chức thực hiện việc đăng ký, đăng kiểm phương tiện giao thông đường sắt. | 10. Tổ chức thực hiện việc đăng ký, đăng kiểm phương tiện giao thông đường sắt. | Giữ nguyên nội dung khoản 10 như Điều 83 Luật Đường sắt 2017. |
| 11. Quản lý hoạt động khoa học và công nghệ; đào tạo và phát triển nguồn nhân lực; bảo vệ môi trường, ứng phó với biến đổi khí hậu và sử dụng năng lượng tiết kiệm, hiệu quả trong hoạt động đường sắt. | 11. Quản lý hoạt động khoa học và công nghệ; đào tạo và phát triển nguồn nhân lực; bảo vệ môi trường, ứng phó với biến đổi khí hậu và sử dụng năng lượng tiết kiệm, hiệu quả trong hoạt động đường sắt. | Giữ nguyên nội dung khoản 11 như Điều 83 Luật Đường sắt 2017. |
| 12. Hợp tác quốc tế trong hoạt động đường sắt. | 12. Hợp tác quốc tế trong hoạt động đường sắt. | Giữ nguyên nội dung khoản 12 như Điều 83 Luật Đường sắt 2017. |
| 13. Quản lý giá, phí và lệ phí trong hoạt động đường sắt. | 13. Quản lý giá, phí và lệ phí trong hoạt động đường sắt. | Giữ nguyên nội dung khoản 13 như Điều 83 Luật Đường sắt 2017. |
| 14. Thanh tra, kiểm tra, giải quyết khiếu nại, tố cáo và xử lý vi phạm pháp luật trong hoạt động đường sắt. | 14. Thanh tra, kiểm tra, giải quyết khiếu nại, tố cáo và xử lý vi phạm pháp luật trong hoạt động đường sắt. | Giữ nguyên nội dung khoản 14 như Điều 83 Luật Đường sắt 2017. |
| **Điều 84. Trách nhiệm quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt** | **Điều 70. Trách nhiệm quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt** | Giữ nguyên như Điều 84 Luật Đường sắt 2017. |
| 1. Chính phủ thống nhất quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt. | 1. Chính phủ thống nhất quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt. |  |
| 2. Bộ Giao thông vận tải là cơ quan đầu mối giúp Chính phủ thực hiện quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt. | 2. Bộ Giao thông vận tải là cơ quan đầu mối giúp Chính phủ thực hiện 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. | 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; bảo đảm thuận tiện, nhanh chóng trong việc thông quan tại ga liên vận quốc tế. | Bổ sung nội dung "bảo đảm thuận tiện, nhanh chóng trong việc thông quan tại ga liên vận quốc tế" trên cơ sở chuyển từ khoản 3 Điều 8 Luật Đường sắt 2017. |
| 4. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm tổ chức thực hiện quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt. | 4. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm tổ chức thực hiện quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt. |  |
| **Điều 85. Tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về đường sắt** | **Điều 71. Tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về đường sắt** | Giữ nguyên như Điều 85 Luật Đường sắt 2017. |
| 1. Mọi tổ chức hoạt động trong lĩnh vực đường sắt có trách nhiệm tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về đường sắt cho cán bộ, công chức, viên chức, nhân viên thuộc phạm vi quản lý của mình; phối hợp với chính quyền địa phương các cấp nơi có đường sắt đi qua tuyên truyền, vận động Nhân dân chấp hành pháp luật về đường sắt. | 1. Mọi tổ chức hoạt động trong lĩnh vực đường sắt có trách nhiệm tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về đường sắt cho cán bộ, công chức, viên chức, nhân viên thuộc phạm vi quản lý của mình; phối hợp với chính quyền địa phương các cấp nơi có đường sắt đi qua tuyên truyền, vận động Nhân dân chấp hành pháp luật về đường sắt. |  |
| 2. Ủy ban nhân dân các cấp có trách nhiệm phổ biến và giáo dục pháp luật về đường sắt cho Nhân dân tại địa phương. | 2. Ủy ban nhân dân các cấp có trách nhiệm phổ biến và giáo dục pháp luật về đường sắt cho Nhân dân tại địa phương. |  |
| 3. Cơ quan thông tin, tuyên truyền có trách nhiệm tổ chức tuyên truyền, phổ biến pháp luật về đường sắt thường xuyên, rộng rãi đến người dân. | 3. Cơ quan thông tin, tuyên truyền có trách nhiệm tổ chức tuyên truyền, phổ biến pháp luật về đường sắt thường xuyên, rộng rãi đến người dân. |  |
| 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. |  | Đề xuất bỏ khoản này vì 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. |
| 5. Mặt trận Tổ quốc Việt Nam và các tổ chức thành viên có trách nhiệm phối hợp với cơ quan hữu quan và chính quyền địa phương tuyên truyền, vận động Nhân dân thực hiện pháp luật về đường sắt. | 4. Mặt trận Tổ quốc Việt Nam và các tổ chức thành viên có trách nhiệm phối hợp với cơ quan hữu quan và chính quyền địa phương tuyên truyền, vận động Nhân dân thực hiện pháp luật về đường sắt. |  |
| **Chương X**  **ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH** | **Chương VIII**  **ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH** |  |
|  | 1. Sửa đổi, bổ sung Luật Xây dựng số 50/2014/QH13 đã được sửa đổi, bổ sung bởi các Luật số: 03/2016/QH14, 35/2018/QH14, 40/2019/QH14, 62/2020/QH14:  a) Bổ sung điểm c vào khoản 4 Điều 6 như sau:  “c) Đối với các dự án đường sắt, được phép áp dụng các chỉ dẫn kỹ thuật, tài liệu hướng dẫn của các tổ chức nước ngoài cho các giải pháp công nghệ mới khi chưa được ban hành thành các tiêu chuẩn.”.  b) Bổ sung điểm d vào khoản 1 Điều 78 như sau:  “d) Đối với các dự án đường sắt tốc độ cao, đường sắt đô thị thuộc thẩm quyền Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư cho phép trong bước lập Báo cáo nghiên cứu khả thi được thực hiện thiết kế kỹ thuật tổng thể (FEED) thay cho thiết kế cơ sở”. |  |
|  | 2. Bổ sung điểm e khoản 2 Điều 13 Luật Thuế Thu nhập doanh nghiệp số 14/2008/QH12 ngày 03 tháng 6 năm 2008, được sửa đổi, bổ sung tại Luật số 32/2013/QH13 ngày 19 tháng 6 năm 2013 của Quốc hội sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Thuế thu nhập doanh nghiệp:  “e) Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, doanh nghiệp công nghiệp đường sắt được áp dụng thuế suất thuế thu nhập doanh nghiệp 10%”. | Nhằm hỗ trợ, khuyến khích doanh nghiệp trong việc đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng, Điều 13 Luật Thuế thu nhập doanh nghiệp 2008 (được sửa đổi, bổ sung tại Khoản 7 Điều 1 Luật sửa đổi, bổ sung Luật Thuế thu nhập doanh nghiệp 2013) đã quy định: Áp dụng thuế suất thuế thu nhập doanh nghiệp là 10% trong thời gian mười lăm năm đối với thu nhập của doanh nghiệp từ thực hiện dự án đầu tư mới, trong đó có đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng đặc biệt quan trọng của Nhà nước theo quy định của pháp luật.  Điểm c khoản 2 Điều 6 Luật Đường sắt 2017 đã quy định "c) Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, kinh doanh đường sắt đô thị, công nghiệp đường sắt được hưởng ưu đãi về thuế suất thuế thu nhập doanh nghiệp theo quy định của pháp luật về thuế thu nhập doanh nghiệp;”, tuy nhiên Luật Thuế thu nhập doanh nghiệp chưa có quy định mức thuế suất thuế thu nhập doanh nghiệp ưu đãi cho đối tượng này. Do đó, lĩnh vực đường sắt hiện nay đang gặp nhiều khó khăn, cần được sự hỗ trợ của Nhà nước... Đề xuất áp dụng thuế suất thuế thu nhập doanh nghiệp 10% (mức thấp nhất) theo Luật Thuế thu nhập doanh nghiệp. |
|  | 3. Bổ sung khoản 23a vào Điều 16 Luật Thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu số 107/2016/QH13 ngày 06 tháng 4 năm 2016 như sau:  “23a. Hàng hóa nhập khẩu để phục vụ hoạt động đường sắt, bao gồm: máy móc, thiết bị, phụ tùng thay thế, phương tiện giao thông đường sắt, nguyên liệu, vật tư dùng để chế tạo máy móc, thiết bị hoặc để chế tạo linh kiện, chi tiết, bộ phận rời, phụ tùng của máy móc, thiết bị cần thiết cho hoạt động đường sắt và vật tư cần thiết cho xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt mà trong nước chưa sản xuất được”. | Chính sách về ưu đãi phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt đã được quy định tại Luật Đường sắt 2017 nhưng chưa được quy định đồng bộ tại các Luật khác như: Luật Đất đai, các Luật về thuế... dẫn đến không thu hút được các tổ chức, cá nhân ngoài nhà nước tham gia đầu tư vào kết cấu hạ tầng đường sắt, vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt chủ yếu vẫn do Nhà nước đầu tư. |
|  | 4. Sửa đổi, bổ sung tiết 3 điểm V Mục A Phụ lục số 01 Luật phí và lệ phí số 97/2015/QH13 ngày 25 tháng 11 năm 2015 như sau:  “3. Phí thuộc lĩnh vực đường sắt:  3.1. Tên phí: Phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư; cơ quan quy định: Bộ Tài chính;  3.2. Tên phí: Phí sát hạch lái tàu; cơ quan ban hành: Bộ Tài chính”. |  |
|  | 5. Sửa đổi, bổ sung Phụ lục số 02 kèm theo Luật Giá số 16/2023/QH15 ngày 19 tháng 6 năm 2023 như sau:  a) Sửa đổi, bổ sung Mục 3 Phụ lục số 02 như sau:  “3. Dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt trên kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư, quản lý  3.1. Tên hàng hóa, dịch vụ: Dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt trên kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư, quản lý; thẩm quyền, hình thức định giá: Bộ Giao thông vận tải định giá tối đa;  3.2. Tên hàng hóa, dịch vụ: Dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt trên kết cấu hạ tầng đường sắt địa phương do mình đầu tư; thẩm quyền, hình thức định giá: Ủy ban nhân dân cấp tỉnh định giá tối đa”.  b) Sửa đổi, bổ sung mục 43 của Phụ lục số 02 như sau:  “43. Tên hàng hoá, dịch vụ: Sản phẩm, dịch vụ sự nghiệp công đối với công trình đường sắt quốc gia sử dụng vốn Nhà nước thuộc phạm vi, thẩm quyền quản lý, đặt hàng của Bộ Giao thông vận tải; thẩm quyền, hình thức định giá: Bộ Giao thông vận tải định giá cụ thể”. | Sửa đổi, bổ sung vì:  Hiện nay, việc quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia có tính chất đặc thù do: yêu cầu về năng lực của đơn vị thực hiện liên quan đến tính chất kỹ thuật, tính hệ thống, điều kiện an toàn và phải thực hiện thường xuyên, liên tục. Do đó, công tác này đang được quy định là dịch vụ sự nghiệp công và thực hiện theo phương thức đặt hàng[[13]](#footnote-13).  Theo quy định tại mục 17, Phụ lục số 02 Luật Giá 2023, sản phẩm, dịch vụ công (dịch vụ sự nghiệp công và sản phẩm, dịch vụ công ích) trong danh mục được cấp có thẩm quyền ban hành, sử dụng ngân sách nhà nước và thuộc thẩm quyền đặt hàng của cơ quan, tổ chức ở trung ương do Bộ Tài chính định giá tối đa và các cơ quan, tổ chức ở trung ương định giá cụ thể. Việc định giá thành 02 bước theo quy định này đang gặp vướng mắc, khó khăn như sau:  *Thứ nhất:* Việc xác định chi phí quản lý, bảo trì KCHT đường sắt quốc gia được xây dựng sau khi có dự toán chi ngân sách nhà nước hàng năm. Hiện nay, việc phân bổ dự toán ngân sách được Quốc hội thông qua vào thời điểm cuối tháng 10 của năm trước và hợp đồng đặt hàng bảo trì phải được bắt đầu từ ngày 01/01 của năm tiếp theo. Do đó, việc định giá (phê duyệt giá) phải thực hiện 02 bước thông qua Bộ Tài chính và Bộ quản lý chuyên ngành sẽ không bảo đảm cho công tác quản lý, bảo trì được thực hiện thường xuyên, liên tục để đáp ứng khai thác chạy tàu thông suốt, an toàn.  *Thứ hai:* Hiện nay công tác bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt được lập phương án giá theo kinh phí dự toán ngân sách được giao hàng năm và là giá cụ thể. Qua các năm thực hiện và có báo cáo về nguồn kinh phí SNKT dành cho công tác bảo trì KCHTĐS quốc gia bình quân 5 năm 2019, 2020, 2021, 2022, 2023 đáp ứng khoảng 40,45% theo định mức tính đủ, chỉ đủ tập trung bảo trì ở mức tối thiểu để khai thác, duy trì trạng thái KCHT đường sắt. Vì vậy khi lập phương án giá theo Dự toán ngân sách giao đã ở mức tối thiểu và được lập theo mức giá cụ thể và không có căn cứ để xác định giá tối đa.  *Thứ ba:* Thông tư số 45/2024/TT-BTC ngày 01/7/2024 ban hành phương pháp định giá chung đối với hàng hóa, dịch vụ do Nhà nước định giá nhưng chưa thể xác định được phương pháp xác định giá tối đa của sản phẩm, dịch vụ công quản lý, bảo trì KCHT đường sắt quốc gia, cụ thể:  - Thông tư này chỉ đưa ra phương pháp xác định chung mà chưa có các định mức chi phí (như chi phí chung, thu nhập chịu thuế tính trước, quản lý, giám sát) cụ thể cho từng chuyên ngành, để có đẩy đủ công cụ cho việc lập, thẩm định giá các Bộ chuyên ngành cần ban hành quy định về định mức chi phí.  - Thông tư này chỉ hướng dẫn chung và không hướng dẫn chi tiết để xác định giá tối đa thì các chi phí xác định khác chi phí cụ thể ở điểm nào.  Như vậy, trình tự định giá đối với dịch vụ sự nghiệp công quản lý, bảo trì KCHT đường sắt quốc gia theo 02 bước, sau khi được Bộ quản lý chuyên ngành định giá rồi trình mức giá cụ thể để Bộ Tài chính định giá tối đa là không phù hợp với điều kiện thực tiễn và cần được điều chỉnh thành 01 bước do Bộ quản lý chuyên ngành định mức giá cụ thể để bảo đảm cho công tác quản lý, bảo trì được thực hiện thường xuyên, liên tục, đáp ứng khai thác chạy tàu thông suốt, an toàn. |
|  | 6. Bổ sung, bãi bỏ một số điểm, khoản trong Luật Đầu tư số 61/2020/QH14 đã được sửa đổi, bổ sung bởi Luật số: 08/2022/QH15, 09/2022/QH15, 20/2023/QH15, 26/2023/QH15, 28/2023/QH15, 31/2024/QH15, 33/2024/QH15 như sau:  a) Bổ sung điểm p vào khoản 1 Điều 16:  "p. Kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt phục vụ cho hoạt động vận tải đường sắt, kinh doanh vận tải đường sắt, công nghiệp đường sắt và đào tạo nguồn nhân lực đường sắt".  b) Bãi bỏ “Kinh doanh đường sắt đô thị” tại mục 97 của Phụ lục IV. Danh mục ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện. | Bổ sung khoản này do tại Điều 55 của dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi) đã bãi bỏ “kinh doanh đường sắt đô thị” là ngành, nghề kinh doanh có điều kiện và xử lý quy định tại khoản 1 Điều 6 dự thảo Luật |
|  | 7. 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”. | Đề xuất bổ sung khoản này nhằm xử lý quy định tại điểm c khoản 3 Điều 33 của dự thảo |
|  | 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. | Bổ sung khoản này do nội dung về quy hoạch đã được quy định tại Điều 7 của dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi). |
| **Điều 86. Hiệu lực thi hành** | **Điều 78. Hiệu lực thi hành** |  |
| 1. Luật này có hiệu lực thi hành từ ngày 01 tháng 7 năm 2018.  2. Luật Đường sắt số 35/2005/QH11 hết hiệu lực kể từ ngày Luật này có hiệu lực thi hành. | 1. Luật này có hiệu lực thi hành từ ngày 01 tháng 01 năm 2027.  2. Luật Đường sắt số 06/2017/QH14 hết hiệu lực kể từ ngày Luật này có hiệu lực thi hành. |  |
| **Điều 87. Quy định chuyển tiếp** | **Điều 79. Quy định chuyển tiếp** |  |
| 1. Dự án đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt đã được phê duyệt trước thời điểm Luật này có hiệu lực thì không phải phê duyệt lại, các hoạt động tiếp theo chưa được thực hiện thì thực hiện theo quy định của Luật này. | 1. Dự án đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt đã được phê duyệt trước thời điểm Luật này có hiệu lực thì không phải phê duyệt lại, các hoạt động tiếp theo chưa được thực hiện thì thực hiện theo quy định của Luật này. |  |
| 2. Đối với những vị trí kết nối ray các tuyến đường sắt đang tồn tại đến trước thời điểm Luật này có hiệu lực mà chưa thực hiện được theo quy định tại khoản 1 Điều 15 của Luật này thì doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt phải có biện pháp bảo đảm an toàn chạy tàu. | 2. Đối với những vị trí kết nối ray các tuyến đường sắt đang tồn tại đến trước thời điểm Luật này có hiệu lực mà chưa thực hiện được theo quy định tại điểm a khoản 5 Điều 15 của Luật này thì doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt phải có biện pháp bảo đảm an toàn chạy tàu. |  |
| 3. Đối với những vị trí đường sắt giao nhau cùng mức với đường sắt đang tồn tại đến trước thời điểm Luật này có hiệu lực mà chưa thực hiện được theo quy định tại khoản 1 Điều 17 của Luật này thì doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt phải có biện pháp bảo đảm an toàn chạy tàu. | 3. Đối với những vị trí đường sắt giao nhau đồng mức với đường sắt hiện hữu đang tồn tại đến trước thời điểm Luật này có hiệu lực mà chưa thực hiện được theo quy định tại khoản 2 Điều 17 của Luật này thì doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt phải có biện pháp bảo đảm an toàn chạy tàu. |  |
| 4. Đối với những lối đi tự mở tồn tại đến trước thời điểm Luật này có hiệu lực mà chưa thực hiện được theo quy định tại điểm b khoản 4 Điều 17 của Luật này thì Ủy ban nhân dân các cấp chủ trì, phối hợp với cơ quan quản lý nhà nước liên quan và doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt thực hiện biện pháp bảo đảm an toàn giao thông đường sắt, đường bộ. |  | Bỏ khoản này do dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi) đã bỏ điểm b khoản 4 Điều 17 của Luật Đường sắt 2017. |
|  | 4. Đối với các tuyến đường sắt đô thị triển khai xây dựng trước ngày Luật này có hiệu lực mà chủ đầu tư đã gửi hồ sơ đề nghị thẩm định an toàn hệ thống thì cơ quan có thẩm quyền tiếp tục thực hiện thẩm định và cấp Giấy chứng nhận thẩm định hồ sơ an toàn hệ thống đô thị. |  |
|  | 5. 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. |  |
|  | 6. Không áp dụng quy định về yêu cầu sát hạch Giấy phép lái tàu quy định tại điểm a khoản 3 Điều 39 của Luật này đối với lái tàu đầu tiên thuộc các tuyến đường sắt sử dụng đầu máy hơi nước, tuyến đường sắt có công nghệ lần đầu sử dụng tại Việt Nam. |  |
|  | 7. Trường hợp Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng chưa đủ điều kiện để thực hiện được các nhiệm vụ theo quy định tại điểm b khoản 5 Điều 35, điểm b khoản 6 Điều 39 Luật này, trong thời hạn 12 tháng kể từ ngày Luật này có hiệu lực thi hành Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có trách nhiệm báo cáo và đề nghị Bộ Giao thông vận tải tổ chức thực hiện cấp giấy chứng nhận đăng ký phương tiện và giấy phép lái tàu. | Tại tại điểm b khoản 5 Điều 35, điểm b khoản 6 Điều 39 Luật có giao UBND cấp tỉnh có thẩm quyền cấp Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao đường sắt và Giấy phép lái tàu đối với đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng nhằm thực hiện chủ trương phân cấp, phân quyền của Đảng và Nhà nước. Tuy nhiên, trong quá trình xây dựng dự án Luật có nhiều ý kiến khác nhau của UBND các địa phương đề nghị đồng ý hoặc không đồng ý giao nội dung này cho địa phương thực hiện. Vì vậy, Bộ GTVT đề xuất bổ sung quy định này nhằm giải quyết đối với trường hợp UBND cấp tỉnh chưa thực hiện được các nhiệm vụ này |

1. (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-1)
2. (i) Tiếp tục thực hiện có hiệu quả quan điểm, mục tiêu, định hướng phát triển về hạ tầng giao thông nhằm phát huy hệ thống kết cấu hạ tầng đã xây dựng, tăng cường kết nối nội vùng, liên vùng, khu vực, thu hẹp khoảng cách vùng, miền. Phấn đấu đến năm 2030, phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng tương xứng với nước đang phát triển; hoàn thành các dự án hạ tầng trọng điểm quốc gia, quy mô lớn, kết nối với khu vực và thế giới. Định hướng đến năm 2045 kết nối và hội nhập với phát triển của thế giới; (ii) Khẩn trương rà soát, sửa đổi, ban hành chính sách, pháp luật liên quan đến phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng gắn với mục tiêu xây dựng công nghiệp hiện đại đến năm 2030, nhất là chính sách, pháp luật về đầu tư công, quy hoạch, đối tác công - tư, ngân sách nhà nước, phát triển hạ tầng số, kinh tế số, xã hội số...; (iii) Huy động và sử dụng có hiệu quả các nguồn lực, ưu tiên phân bổ vốn ngân sách nhà nước cho công trình, dự án quan trọng, tác động liên vùng, thúc đẩy phát triển kinh tế nhanh, bền vững và các công trình; (iv) Tập trung đầu tư, sớm đưa vào sử dụng các công trình, dự án hạ tầng cấp bách, trọng điểm về giao thông đường bộ, đường sắt, đường biển, đường thủy nội địa, đường hàng không kết nối các địa phương, vùng và khu vực, quốc tế. Ưu tiên nguồn lực đầu tư hoàn thành tuyến đường bộ cao tốc và các tuyến giao thông kết nối đa phương thức theo quy hoạch. *(Nguồn:* *Về tiếp tục thực hiện Nghị quyết số 13-NQ/TW, ngày 16/01/2012 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khoá XI về xây dựng kết cấu hạ tầng đồng bộ nhằm đưa nước ta cơ bản trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại.)* [↑](#footnote-ref-2)
3. Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050. [↑](#footnote-ref-3)
4. Trang 10/73 của Báo cáo: Thúc đẩy ngành đường sắt thông qua thỏa thuận xanh châu Âu: Sự phối hợp giữa cảng đường sắt ERA123 năm 2020 (Liên minh Châu Âu; Cơ quan Đường sắt). [↑](#footnote-ref-4)
5. Trang 13/73 của Báo cáo: Thúc đẩy ngành đường sắt thông qua thỏa thuận xanh châu Âu: Sự phối hợp giữa cảng đường sắt ERA123 năm 2020 (Liên minh Châu Âu; Cơ quan Đường sắt). [↑](#footnote-ref-5)
6. Năng lực cảng biển qua việc kết nối đường sắt tại Châu Âu *(https://www.railwaypro.com/wp/ports-strength-is-given-by-rail-connections/)* [↑](#footnote-ref-6)
7. Cảng cạn là một bộ phận thuộc kết cấu hạ tầng giao thông vận tải, là đầu mối tổ chức vận tải *gắn liền với hoạt động của cảng biển, cảng hàng không, cảng thủy nội địa, ga đường sắt*, cửa khẩu đường bộ. [↑](#footnote-ref-7)
8. Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050. [↑](#footnote-ref-8)
9. 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. [↑](#footnote-ref-9)
10. Lập, rà soát, điều chỉnh quy hoạch hệ thống đô thị và nông thôn, quy hoạch hệ thống du lịch gắn kết với quy hoạch mạng lưới đường sắt, liên kết các chuỗi đô thị bằng hệ thống đường sắt hiện đại; phát triển mạng lưới đường sắt trong quy hoạch vùng nhằm kết nối vùng, liên vùng và các địa phương. [↑](#footnote-ref-10)
11. Hiện nay là Thông tư 29/2023/TT-BGTVT ngày 29/9/2023 [↑](#footnote-ref-11)
12. Hiệp ước quốc tế được thiết kế để bảo vệ tầng ozone bằng cách loại bỏ dần việc sản xuất nhiều các chất được cho là chịu trách nhiệm về sự suy giảm ôzôn. Hiệp ước này được mở cho việc ký kết vào ngày 16 tháng 9 năm 1987, và đã có hiệu lực từ ngày 01 tháng 1 năm 1989, theo sau một cuộc họp đầu tiên tại Helsinki, tháng 5 năm 1989. Kể từ đó, nó đã trải qua chín lần xem xét và chỉnh sửa lại vào các năm 1990 (London), 1991 (Nairobi), 1992 (Copenhagen), 1993 (Bangkok), 1995 (Viên), 1997 (Montréal), 1998 (Úc), 1999 (Bắc Kinh), 2016 (Kigali). [↑](#footnote-ref-12)
13. Quy định tại Nghị định số 32/2019/NĐ-CP ngày 10/4/2019 của Chính phủ [↑](#footnote-ref-13)