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

**DỰ THẢO (Lần 1)**

**25.8.2023**

**TỜ TRÌNH**

**Đề nghị xây dựng Luật Đường sắt (Sửa đổi)**

Kính gửi: Chính phủ

Luật Đường sắt số 06/2017/QH14 được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam khóa XIV thông qua tại kỳ họp thứ 3 ngày 16/6/2017, có hiệu lực thi hành từ ngày 01/7/2018 (sau đây gọi là Luật Đường sắt 2017); Luật đã được sửa đổi, bổ sung bằng Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của 37 luật có liên quan đến quy hoạch số 35/2018/QH14 ngày 20/11/2018 và có hiệu lực thi hành từ ngày 01/9/2019. Đây là văn bản pháp lý quan trọng, đã kịp thời thể chế hoá các chủ trương, chính sách của Đảng và Nhà nước đối với mọi hoạt động trong lĩnh vực giao thông vận tải đường sắt. Sau hơn 5 năm triển khai thực hiện, Luật Đường sắt đã đạt nhiều kết quả cụ thể, từng bước đáp ứng yêu cầu phát triển của lĩnh vực đường sắt, xác định rõ vai trò chủ đạo của giao thông vận tải đường sắt trong hệ thống giao thông vận tải cả nước; vai trò của Nhà nước trong việc đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt; các cơ chế, chính sách ưu đãi cho các tổ chức, cá nhân kinh doanh đường sắt, phát triển công nghiệp đường sắt; thu hút nguồn lực tham gia đầu tư, kinh doanh đường sắt, công nghiệp đường sắt; xác định rõ hơn nữa vai trò, trách nhiệm của từng cơ quan, tổ chức, cá nhân trong hoạt động: đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường sắt; quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt; quản lý đất dành cho đường sắt; tạo cơ sở pháp lý quan trọng chuẩn bị cho việc phát triển đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam. Đồng thời, đáp ứng việc triển khai thực hiện Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 16/01/2012. Tuy nhiên, trong quá trình thực hiện Luật Đường sắt 2017 đã bộc lộ những khó khăn, hạn chế, bất cập đòi hỏi sớm phải nghiên cứu sửa đổi, bổ sung để đáp ứng yêu cầu thực tiễn.

Thực hiện Quyết định số 2114/QĐ-TTg ngày 16/12/2021 của Thủ tướng Chính phủ ban hành Kế hoạch thực hiện Kết luận số 19-KL/TW của Bộ Chính trị và Đề án định hướng Chương trình xây dựng pháp luật nhiệm kỳ Quốc hội khóa XV; căn cứ Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật và các văn bản quy định chi tiết, hướng dẫn thi hành Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, sau khi lấy ý kiến của các bộ, ngành liên quan và ý kiến thẩm định của Bộ Tư pháp (tại công văn số...), Bộ Giao thông vận tải đã thực hiện các nhiệm vụ để xây dựng hồ sơ đề nghị xây dựng Luật Đường sắt (sửa đổi) với các nội dung chủ yếu sau:

**I. SỰ CẦN THIẾT BAN HÀNH LUẬT ĐƯỜNG SẮT 2017 (SỬA ĐỔI)**

**1. Cơ sở chính trị, pháp lý**

Tại Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng đã xác định xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng là một trong ba khâu đột phá chiến lược, cụ thể: *"Tiếp tục hoàn thiện hệ thống kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội, trong tâm là ưu tiên phát triển hạ tầng trọng yếu về giao thông, năng lượng, công nghệ thông tin, đô thị lớn, hạ tầng ứng phó với biến đổi khí hậu..."*; Đảng ta cũng đã xác định phương hướng, nhiệm vụ, giải pháp để phát triển đường sắt: *"Quan tâm đúng mức phát triển giao thông đường sắt, triển khai xây dựng một số đoạn đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam. Kết nối đồng bộ hệ thống giao thông với các khu kinh tế, khu công nghiệp, cảng hàng không, cảng biển. Đẩy nhanh tiến độ xây dựng các tuyến đường sắt đô thị tại Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh, giải quyết các điểm nghẽn về hạ tầng giao thông"*.

Kết luận số 49-KL/TW ngày 28/02/2023 của Bộ Chính trị về định hướng phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 cũng đã xác định: *"Thống nhất nhận thức của cả hệ thống chính trị về vị trí, vai trò, tầm quan trọng, sự cần thiết của vận tải đường sắt", "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"; "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"* với mục tiêu là *"Phát triển giao thông vận tải đường sắt hiện đại, đồng bộ nhằm thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội nhanh, bền vững, đáp ứng mục tiêu đến năm 2045 nước ta là nước phát triển có thu nhập cao. Vận tải đường sắt đóng vai trò chủ đạo trên hành lang kinh tế Bắc - Nam, các hành lang vận tải chính Đông - Tây và vận tải hành khách tại các đô thị lớn."* 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. Ban hành cơ chế, chính sách pháp luật về sử dụng đất cho xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt và cho thuê kết cấu hạ tầng đường sắt. Nghiên cứu, ban hành các cơ chế, chính sách, giải pháp phù hợp để tháo gỡ vướng mắc, đẩy nhanh tiến trình đầu tư các tuyến đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị. Hoàn thiện hệ thống tiêu chuẩn, quy chuẩn, định mức chuyên ngành 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."*

 Để thể chế hóa quan điểm, đường lối, chính sách của Đảng và Nhà nước, tạo được đột phá về thể chế cho phát triển đường sắt và đảm bảo tính khả thi, hiệu quả của hệ thống pháp luật thì việc sửa đổi Luật Đường sắt là yêu cầu cấp bách và rất cần thiết.

**2. Cơ sở thực tiễn**

Luật Đường sắt 2017 đã có các quy định mới để phù hợp với yêu cầu phát triển của lĩnh vực đường sắt như: Xác định rõ vai trò chủ đạo của giao thông vận tải đường sắt trong hệ thống giao thông vận tải cả nước; vai trò của Nhà nước trong việc đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị; các cơ chế chính sách, ưu đãi hỗ trợ cho các tổ chức, cá nhân kinh doanh đường sắt, phát triển công nghiệp đường sắt... Tuy nhiên, trong điều kiện phát triển kinh tế - xã hội bên cạnh những kết quả đạt được Luật Đường sắt 2017 đã bộc lộ một số tồn tại, bất cập cũng như xuất hiện yêu cầu mới của xã hội như:

***2.1. Về chính sách phát triển, ưu đãi, hỗ trợ trong hoạt động đường sắt:***

Luật Đường sắt 2017 đã có các quy định để khuyến khích phát triển đường sắt như: 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; 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; giao đất không thu tiền, miễn tiền thuê đất đối với đất dành cho đường sắt, xây dựng công trình công nghiệp đường sắt; 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 để phát triển công nghiệp đường sắt; công nghiệp đường sắt được hưởng ưu đãi về thuế suất thuế thu nhập doanh nghiệp... Tuy nhiên, thực tế triển khai thi hành các quy định này của Luật Đường sắt đã gặp phải khó khăn, vướng mắc do các chính sách này chưa được quy định đồng bộ tại các văn bản quy phạm pháp luật chuyên ngành như: Luật Đất đai, Luật Đầu tư, Luật Thuế[[1]](#footnote-2) ...Vì vậy, tuy có các quy định nhưng lại gần như không thể triển khai thực hiện trên thực tế.

***2.2. Về kết cấu hạ tầng đường sắt:***

- Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt: Năng lực và hiệu quả khai thác tài sản còn ở mức thấp, chưa tương xứng với quy mô khối tài sản được nhà nước giao. Cơ chế khai thác chưa gắn với thị trường[[2]](#footnote-3). Với những tài sản vừa sử dụng để kinh doanh vận tải, vừa cho thuê thì các doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt sẽ đồng thời phải trả cả phí sử dụng và giá cho thuê kết cấu hạ tầng đường sắt làm giảm năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt.

- Đất dành cho đường sắt: Phần lớn đất dành cho đường sắt đang được quản lý ranh giới theo hồ sơ vì chưa có điều kiện xây dựng hàng rào bảo vệ; hành lang an toàn giao thông đường sắt chưa có điều kiện đo đạc, cắm mốc chỉ giới nên thường xuyên xảy ra tình trạng lấn chiếm, chiếm dụng.

- Kết nối đường sắt và ga đường sắt: Quá trình đô thị hoá mạnh mẽ chưa gắn với quy hoạch, đầu tư phát triển đường sắt đã khiến cho nhiều ga lớn (cả hành khách và hàng hóa) nằm giữa trung tâm đô thị nhưng lại thiếu kết nối với các phương thức vận tải khác dẫn đến khó khăn cho hoạt động vận tải đường sắt.

- Đường sắt giao nhau với đường bộ: Luật Đường sắt 2017 quy định đường sắt giao nhau với đường bộ phải xây dựng nút giao khác mức (trong một số trường hợp); 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[[3]](#footnote-4). Tuy nhiên, quy định này khó khả thi vì hầu hết hành lang an toàn giao thông đường sắt hiện nay qua khu vực đông dân cư đều bị lấn chiếm, dẫn đến khối lượng giải phóng mặt bằng lớn.

***2.3. Về công nghiệp, phương tiện giao thông đường sắt:***

Công nghiệp đường sắt chưa phát triển, chiếm tỷ trọng thấp, mới chỉ đáp ứng nhu cầu bảo dưỡng, sửa chữa đường sắt hiện hữu; chưa có định hướng mang tầm chiến lược để phát triển công nghiệp đường sắt, công nghiệp phụ trợ. Cần thiết có cơ chế đặt hàng, giao nhiệm vụ cho một số tập đoàn, doanh nghiệp trong nước có mô lớn, có đủ năng lực thực hiện một số nhiệm vụ có tính chiến lược, dẫn dắt quá trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa.

***2.4. Về đường sắt đô thị:***

Luật Đường sắt 2017 đã phân quyền để Ủy ban nhân dân cấp tỉnh thực hiện nhiệm vụ, quyền hạn của đại diện chủ sở hữu, tuy nhiên cần tiếp tục rà soát để thực hiện phân quyền triệt để, để loại bỏ những quy định trùng lặp nhiệm vụ của từng chủ thể trong công tác quản lý an toàn đường sắt đô thị.

***2.5. Về đường sắt tốc độ cao:***

Luật Đường sắt 2017 chỉ mới quy định mang tính nguyên tắc về yêu cầu chung đối với đường sắt tốc độ cao. Trước yêu cầu của thực tiễn về đầu tư phát triển đường sắt theo Kết luận số 49-KL/TW ngày 28/02/2023 của Bộ Chính trị về định hướng phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 cần sớm nghiên cứu, bổ sung các quy định về đầu tư xây dựng, quản lý, bảo trì, vận hành, khai thác... đường sắt tốc độ cao làm cơ sở pháp lý cho việc triển khai đầu tư trong tương lai gần.

***2.6. Về thích ứng với biến đổi khí hậu:***

Tại Hội nghị Liên hợp quốc về biến đổi khi hậu lần thứ 26 (COP26), Việt Nam cùng gần 150 quốc gia đã có những cam kết mạnh mẽ đưa mức phát thải ròng về “0” vào giữa thế kỷ. Cam kết này của Việt Nam là cơ hội thuận lợi để chuyển dịch cơ cấu, đảm bảo sự cân bằng giữa các phương thức vận tải. Tuy nhiên, trong điều kiện kết cấu hạ tầng, phương tiện đường sắt của Việt Nam còn lạc hậu, không đồng bộ… nên để thực hiện được mục tiêu này đòi hỏi phải có sự chuẩn bị kịp thời, quyết tâm cao với các chính sách đặc biệt của Nhà nước.

***2.7. Một số quy định chưa phù hợp với thực tiễn:***

Việc đăng kiểm phương tiện giao thông đường sắt; quản lý an toàn giao thông đường sắt trong công bố công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ chưa phù hợp; độ tuổi tối đa, tối thiếu được cấp Giấy phép lái tàu chưa phù hợp với Bộ luật Lao động; chưa có quy định về thẩm quyền công bố ga liên vận quốc tế... Trước yêu cầu thực tiễn trong hoạt động đường sắt, việc ban hành Luật Đường sắt (sửa đổi) nhằm khắc phục những hạn chế, bất cập trên, tạo cơ sở pháp lý đầy đủ để thúc đẩy hoạt động đường sắt theo hướng hiện đại, đồng bộ, nâng cao hiệu quả quản lý nhà nước là rất cần thiết và cấp bách.

**II. MỤC ĐÍCH, QUAN ĐIỂM XÂY DỰNG LUẬT ĐƯỜNG SẮT**

**1. Mục đích**

(1) Việc ban hành Luật Đường sắt (sửa đổi) nhằm tiếp tục thể chế hoá chủ trương, đường lối của Đảng và Nhà nước về chính sách phát triển đường sắt hiện đại, đồng bộ, bền vững, có trọng tâm, trọng điểm, phù hợp với điều kiện và kế hoạch, chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của đất nước; khắc phục những tồn tại, bất cập về thể chế, cơ sở pháp lý thúc đẩy tính cạnh tranh của phương thức vận tải đường sắt; nâng cao hiệu lực, hiệu quả phục vụ nhu cầu đi lại của nhân dân, cũng như công tác quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt.

(2) Việc ban hành Luật Đường sắt (sửa đổi) cũng nhằm mục đích 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; cơ chế, chính sách pháp luật về sử dụng đất cho xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt và kinh doanh đường sắt; cơ chế, chính sách, giải pháp phù hợp để tháo gỡ vướng mắc, đẩy nhanh tiến trình đầu tư các tuyến đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị; chính sách ưu tiên phát triển công nghiệp đường sắt và công tác đào tạo, phát triển nguồn nhân lực đường sắt.

**2. Quan điểm**

(1) Tiếp tục thể chế hoá quan điểm, chủ trương của Đảng về hoàn thiện thể chế, xây dựng chính sách phát triển đường sắt đảm bảo phát huy vai trò giao thông vận tải đường sắt, đáp ứng yêu cầu hiện đại, đồng bộ trên cơ sở phù hợp với Hiến pháp 2013.

(2) Đảm bảo sự tương thích với các Điều ước quốc tế về đường sắt mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên. Tăng cường hội nhập quốc tế trong lĩnh vực đường sắt trên cơ sở chia sẻ về mục tiêu, lợi ích, giá trị, nguồn lực.

(3) Hoàn thiện các quy định về phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt, vận tải đường sắt, công nghiệp đường sắt... trên cơ sở phát huy những ưu điểm của Luật Đường sắt 2017, bổ sung, thay thế các nội dung không phù hợp; tăng cường công tác phân cấp, phân quyền trong hoạt động về đường sắt; tiếp thu có chọn lọc kinh nghiệm phát triển đường sắt của các nước trên thế giới có điều kiện tương đồng với Việt Nam.

(4) Đa dạng hoá nguồn lực, huy động tối đa nguồn lực để đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt trong đó ngân sách nhà nước giữ vai trò chủ đạo; đẩy mạnh thu hút các thành phần kinh tế tham gia kinh doanh đường sắt.

(5) Ứng dụng khoa học công nghệ hiện đại trong xây dựng, quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt, bảo đảm trật tự an toàn giao thông, sử dụng hiệu quả nguồn tài nguyên thiên nhiên, hạn chế ô nhiễm môi trường, tiết kiệm năng lượng.

**III. PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH VÀ ĐỐI TƯỢNG ÁP DỤNG CỦA LUẬT ĐƯỜNG SẮT (SỬA ĐỔI)**

**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.

Dự kiến sửa đổi, bổ sung lớn (sửa khoảng 37 Điều/tổng số 87 Điều Luật Đường sắt 2017) và có kết cấu, bố cục lại các chương mục. Vì vậy, Bộ Giao thông vận tải dự kiến xây dựng dự án Luật Đường sắt (sửa đổi) thay thế cho cho Luật Đường sắt 2017.

**2. Đối tượng áp dụng**

Luật này áp dụng đối với tổ chức, cá nhân trong nước và nước ngoài có liên quan đến hoạt động đường sắt trên lãnh thổ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam.

**IV. MỤC TIÊU, NỘI DUNG CỦA CHÍNH SÁCH, GIẢI PHÁP THỰC HIỆN CHÍNH SÁCH TRONG ĐỀ NGHỊ XÂY DỰNG LUẬT**

**1. Chính sách 1: Hoàn thiện các quy định về chính sách phát triển đường sắt**

***1.1. Mục tiêu của chính sách***

- Huy động tối đa nguồn lực trong đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng, công nghiệp, kinh doanh vận tải đường sắt; ưu đãi, khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia đầu tư phát triển giao thông vận tải đường sắt, thúc đẩy hoạt động vận tải đường sắt theo hướng hiện đại, hiệu quả và an toàn.

- Tạo điều kiện thuận lợi để phát triển vận tải đường sắt; phát triển công nghiệp đường sắt, theo hướng hiện đại, đồng bộ với các ngành công nghiệp khác; từng bước tự chủ trong bảo trì, sản xuất một số loại phương tiện, vật tư, trang thiết bị cho lĩnh vực đường sắt.

***1.2. Nội dung chính sách***

- Quy định ưu đãi về đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt; ưu đãi về kinh doanh vận tải đường sắt (như: giá thuê đất đầu tư xây dựng công trình phục vụ vận tải đường sắt, thuế thu nhập doanh nghiệp cho các doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt…); ưu đãi, khuyến khích nội địa hóa, làm chủ công nghệ trong sản xuất, lắp ráp phương tiện giao thông đường sắt, vật tư thiết bị đường sắt.

- Quy định khuyến khích, ưu tiên phát triển đường sắt điện khí hoá sử dụng năng lượng sạch; ưu tiên, khuyến khích nội địa hoá, liên doanh, liên kết giữa doanh nghiệp trong nước với doanh nghiệp nước ngoài khi đầu tư phát triển đường sắt; cơ chế đặc thù cho đào tạo, phát triển nguồn nhân lực phục vụ phát triển đường sắt đô thị, đường sắt tốc độ cao; cơ chế hỗ trợ tài chính của nhà nước với cơ sở đào tạo về chuyên ngành.

***1.3. Giải pháp thực hiện***

- Rà soát, bổ sung quy định cụ thể các chính sách về ưu đãi, hỗ trợ phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt nhằm thu hút các tổ chức, cá nhân trong và ngoài nước tham gia đầu tư vào kết cấu hạ tầng đường sắt.

- Rà soát, bổ sung quy định cụ thể các nội dung, danh mục sản phẩm công nghiệp đường sắt được ưu đãi; khuyến khích nội địa hóa, làm chủ công nghệ trong sản xuất lắp ráp phương tiện giao thông đường sắt, vật tư thiết bị đường sắt; ưu tiên phát triển đường sắt điện khí hóa sử dụng năng lượng sạch.

- Rà soát, bổ sung quy định cụ thể các chính sách ưu đãi, hỗ trợ về giá thuê đất đầu tư xây dựng công trình để kinh doanh vận tải đường sắt; thuế thu nhập doanh nghiệp cho các doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt… nhằm thu hút các tổ chức, cá nhân trong và ngoài nước tham gia kinh doanh đường sắt.

*Bộ Giao thông vận tải đề xuất lựa chọn giải pháp này vì lý do sau:*

- Một số quy định của Luật Đường sắt 2017 cần điều chỉnh để các doanh nghiệp, nhà đầu tư thấy được lợi ích, qua đó thu hút đầu tư cho phát triển kết cấu hạ tầng, công nghiệp đường sắt, các hoạt động kinh doanh vận tải đường sắt và dịch vụ hỗ trợ vận tải...

- Quy định như hiện tại của Luật Đường sắt 2017 chưa đủ mạnh để thu hút các doanh nghiệp, nhà đầu tư quan tâm đầu tư, kinh doanh đường sắt (hiện nay có doanh nghiệp được, có doanh nghiệp không được hưởng ưu đãi về thuế sử dụng đất[[4]](#footnote-5)).

**2. Chính sách 2: Hoàn thiện các quy định về kết cấu hạ tầng đường sắt**

**2.1. Chính sách 2A: Về tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt**

***2.1.1. Mục tiêu***

Phân loại rõ tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt để có cơ chế quản lý, bảo trì tài sản theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công và để xác định được phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt và giá cho thuê kết cấu hạ tầng đường sắt.

***2.1.2. Nội dung chính sách***

Quy định về tài sản, thống nhất thuật ngữ về tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt; phân loại rõ tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do nhà nước đầu tư và tài sản của doanh nghiệp đầu tư trên đất dành cho đường sắt cho phù hợp với thực tiễn; phí, giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt; tài sản sử dụng vào mục đích kinh doanh vận tải đường sắt thì doanh nghiệp phải trả phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt, tài sản sử dụng vào mục đích khác thì doanh nghiệp phải trả giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt; căn cứ vào điều kiện cụ thể, quy định Thủ tướng Chính phủ giao đối tượng quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt.

***2.1.3. Giải pháp thực hiện***

Rà soát, sửa đổi, bổ sung quy định:

- Tách bạch tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do nhà nước đầu tư và tài sản của doanh nghiệp đầu tư trên đất dành cho đường sắt và cơ chế quản lý, bảo trì tài sản theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công.

- Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt sử dụng vào mục đích kinh doanh vận tải đường sắt thì doanh nghiệp phải trả phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt; tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt sử dụng vào mục đích khác thì doanh nghiệp phải trả giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt theo hướng dẫn của Bộ Tài chính.

- Căn cứ vào điều kiện cụ thể, Thủ tướng Chính phủ giao cho đối tượng quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt; quy định rõ chủ thể quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia theo hướng: Đối với các tuyến đường sắt được đầu tư xây dựng mới mới sẽ do nhà nước quản lý; đối với đường sắt hiện hữu giao Tổng công ty ĐSVN quản lý, sử dụng và khai thác; sửa đổi phân loại tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt cho phù hợp với thực tiễn.

*Bộ Giao thông vận tải đề xuất lựa chọn giải pháp này vì lý do sau:*

- Quy định hiện nay chưa tạo động lực thu hút các nguồn lực tham gia đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt. Dẫn tới vốn đầu tư cho phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt vẫn do nhà nước đầu tư là chủ yếu.

- Doanh nghiệp chưa được chủ động trong đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt, hạn chế dẫn đến nhiều nút thắt về vận tải chưa được tháo gỡ, doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng không liên danh, liên kết mở rộng tài sản kết cấu hạ tầng phục vụ vận tải đường sắt.

**2.2. Chính sách 2B: Về đất dành cho đường sắt**

***2.2.1. Mục tiêu***

- Thống nhất công tác quản lý đất đai, thống nhất quy định của Luật Đất đai với quy định quản lý, khai thác, sử dụng đất đai trong Luật Đường sắt (Luật chuyên ngành).

- Thống nhất, đồng bộ với các chính sách ưu đãi về thuế, tiền thuê đất trong các văn bản pháp luật có liên quan.

***2.2.2. Nội dung chính sách***

- Quy định nguồn kinh phí tổ chức thực hiện xác định ranh giới đất dành cho đường sắt, lập hồ sơ quản lý đất dành cho đường sắt; thực hiện cắm mốc, khôi phục mốc giới đất dành cho đường sắt...

- Quy định chính sách thuế đối với đất dành cho đầu tư xây dựng hạ tầng đường sắt, phát triển công nghiệp đường sắt, kinh doanh đường sắt và cập nhật các chính sách về đất đai trong dự thảo Luật Đất đai (sửa đổi).

***2.2.3. Giải pháp thực hiện***

- Nghiên cứu, bổ sung cơ chế để bố trí nguồn kinh phí tổ chức thực hiện xác định ranh giới đất dành cho đường sắt, lập hồ sơ quản lý đất dành cho đường sắt; thực hiện cắm mốc, khôi phục mốc giới đất dành cho đường sắt... làm cơ sở cho công tác quản lý theo quy định của Luật Đất đai, Luật Đường sắt.

- Rà soát, sửa đổi, bổ sung một số nội dung để đảm bảo thống nhất, đồng bộ các chính sách ưu đãi về thuế, về tiền thuê đất đối với đất dành cho đầu tư xây dựng hạ tầng đường sắt, phát triển công nghiệp đường sắt, kinh doanh đường sắt.

*Bộ Giao thông vận tải đề xuất lựa chọn giải pháp này vì lý do sau:*

- Phần lớn đất dành cho đường sắt đang được quản lý ranh giới theo hồ sơ vì chưa có điều kiện xây dựng hàng rào bảo vệ; hành lang an toàn giao thông đường sắt chưa có điều kiện đo đạc, cắm mốc chỉ giới theo Luật Đường sắt 2017 nên thường xuyên xảy ra tình trạng lấn chiếm, chiếm dụng.

- Hiện nay, Luật Đất đai đang được Bộ Tài nguyên và Môi trường sửa đổi, Ủy ban Kinh tế Quốc hội đã tổ chức cuộc họp giữa 02 Bộ để đề xuất bổ sung Điều về đất đường sắt để thống nhất công tác quản lý đất đai, thống nhất quy định của Luật Đất đai với quy định quản lý, khai thác, sử dụng đất đai trong Luật Đường sắt (Luật chuyên ngành).

**2.3. Chính sách 2C: Về kết nối đường sắt và ga đường sắt**

***2.3.1. Mục tiêu***

- Phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt có trọng tâm, trọng điểm, phát huy thế mạnh vận tải hàng hóa, hành khách khối lượng lớn, cự ly trung bình đến dài.

- Thống nhất quản lý đường bộ vào ga, phục vụ phát triển kinh tế - xã hội của địa phương, người dân và các phương tiện vận tải tiếp cận thuận tiện tới ga đường sắt; huy động nguồn lực của địa phương đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng phục vụ vận tải đường sắt.

- Nâng cao năng lực cho hoạt động vận tải quốc tế đảm bảo phù hợp với xu hướng phát triển nền kinh tế hội nhập quốc tế.

***2.3.2. Nội dung chính sách***

- Quy định ràng buộc về kết nối đường sắt với cảng biển, cảng hàng không, các khu đầu mối hàng hóa lớn…

- Quy định đường bộ vào ga là tài sản kết cấu hạ tầng giao thông, dùng chung cho cả doanh nghiệp, người dân và được Nhà nước hoặc tổ chức, cá nhân, doanh nghiệp bố trí kinh phí để xây dựng, cải tạo, nâng cấp và bảo trì.

- Quy định về phân loại ga đường sắt, công bố ga liên vận quốc tế.

***2.3.3. Giải pháp thực hiện***

- Rà soát, bổ sung quy định về kết nối đường sắt với các đầu mối giao thông lớn; cảng cạn, cảng đường thuỷ nội địa, cảng hàng không; khu kinh tế, khu công nghiệp, các tuyến đường sắt chuyên dùng.

- Bổ sung quy định tuyến đường bộ vào ga đường sắt chỉ phục vụ vận tải đường sắt sẽ do Bộ GTVT quản lý, đầu tư; trường hợp phục vụ cả giao thông địa phương thì Bộ GTVT và địa phương thống nhất giao cho một bên quản lý, đầu tư.

- Bổ sung, phân loại ga đường sắt thành ga đường sắt quốc gia nội địa và ga đường sắt liên vận quốc tế; quy định ga xây dựng mới phải theo quy hoạch ga đường sắt quốc gia trong đô thị, ga đầu mối, ga liên vận quốc tế; điều kiện, thủ tục cấp phép mở ga liên vận quốc tế và quyết định công bố ga đường sắt liên vận quốc tế với ga đường sắt hiện có do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định.

*Bộ Giao thông vận tải đề xuất lựa chọn giải pháp này vì lý do sau:*

- Luật Đường sắt 2017 thiếu quy định ràng buộc tạo cơ sở kết nối với đường bộ, cảng biển, cảng hàng không…; quy hoạch phát triển đô thị, khu kinh tế chưa đồng bộ với quy hoạch phát triển đường sắt. Dẫn đến đường sắt thiếu kết nối với các phương thức vận tải khác gây khó khăn trong việc thu hút nguồn khách, nguồn hàng cho vận tải đường sắt.

- Luật Đường sắt 2017 chưa quy định rõ yêu cầu kết nối đường sắt với đường bộ, do đó giữa Bộ Giao thông vận tải và các địa phương thiếu sự phối hợp trong công tác đầu tư, quản lý, bảo trì đường bộ vào ga. Dẫn đếnchất lượng đường bộ kết nối vào ga không đảm bảo, gây khó khăn cho hoạt động kinh doanh vận tải đường sắt.

- Việc mở ga liên vận quốc tế chưa được thể chế hóa, trong khi nhu cầu thực tế cần phải mở mới hoặc cải tạo, nâng cấp một số ga đường sắt quốc gia để công bố thành ga liên vận quốc tế nhằm nâng cao năng lực cho hoạt động vận tải quốc tế, đảm bảo phù hợp với xu hướng phát triển nền kinh tế hội nhập quốc tế.

**2.4. Chính sách 2D: Về đường sắt giao nhau với đường bộ**

***2.4.1. Mục tiêu***

Tháo gỡ vướng mắc trong quá trình xây dựng kết cấu hạ tầng, phát triển đô thị và đảm bảo an toàn giao thông trong điều kiện thực tế nguồn vốn đầu tư còn nhiều khó khăn.

***2.4.2. Nội dung chính sách***

- Quy định đối với tuyến đường sắt xây dựng mới: phải giao cắt khác mức với đường bộ; phải xây dựng hệ thống đường gom, hàng rào ngăn cách ngoài phạm vi HLATGTĐS.

- Quy định đối với tuyến đường sắt hiện tại: Giao Chính phủ quy định việc xử lý các vị trí giao nhau với đường bộ, đường ngang, đường gom, cầu chung, kết nối tín hiệu giao thông, cấp phép...

***2.4.3. Giải pháp thực hiện***

Rà soát tình hình triển khai các dự án đầu tư xây dựng phát triển đô thị, xây dựng công trình đảm bảo an toàn giao thông để có đánh giá cụ thể về những khó khăn, vướng mắc trong công tác nêu trên để sửa đổi quy định về xây dựng đường sắt giao nhau với đường bộ cho phù hợp với thực tiễn.

*Bộ Giao thông vận tải đề xuất lựa chọn giải pháp này vì lý do sau:*

Nguồn vốn để đầu tư xây dựng cầu đường bộ vượt đường sắt trong đô thị hay 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 đối với các tuyến đường sắt hiện tại là rất lớn vì chi phí giải phóng mặt bằng. Do vậy, để đảm bảo an toàn giao thông đường sắt (xóa bỏ lối đi tự mở trong các khu vực đô thị, đông dân cư), thuận lợi cho việc phát triển kinh tế xã hội của các địa phương cần sửa đổi, bổ sung quy định về đường sắt giao nhau với đường bộ.

**2.5. Chính sách 2Đ: Về công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ chạy tàu**

***2.5.1. Mục tiêu***

Nâng cao vai trò, trách nhiệm của đơn vị quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt.

***2.5.2. Nội dung chính sách***

Quy định về thẩm quyền công bố công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ.

***2.5.3. Giải pháp thực hiện***

Sửa đổi quy định về thẩm quyền công bố công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ thuộc trách nhiệm của đối tượng quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt.

*Bộ Giao thông vận tải đề xuất lựa chọn giải pháp này vì lý do sau:*

Luật Đường sắt 2017 quy định 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. Tuy nhiên, việc quy định công bố công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ thuộc trách nhiệm của đối tượng quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt. Do đó việc quy định giao doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt công bố công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ chưa đúng với vai trò và trách nhiệm của chủ thể quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt.

**3. Chính sách 3: Hoàn thiện các quy định về công nghiệp đường sắt và phương tiện giao thông đường sắt**

**3.1. Chính sách 3A: Công nghiệp đường sắt**

***3.1.1. Mục tiêu***

- Xây dựng nền tảng để phát triển công nghiệp đường sắt theo hướng hiện đại, đồng bộ với các ngành công nghiệp khác.

- Từng bước tự chủ trong bảo trì, sản xuất một số loại phương tiện, vật tư, trang thiết bị cho lĩnh vực đường sắt; có điều kiện ràng buộc trong các hợp đồng đối với các nhà thầu nước ngoài để khuyến khích, hỗ trợ các doanh nghiệp trong nước liên doanh, liên kết, chuyển giao công nghệ phát triển công nghiệp đường sắt.

***3.1.2. Nội dung chính sách***

- Quy định ưu tiên đầu tư tập trung cho các cơ sở sản xuất công nghiệp của ngành đường sắt (bao gồm cả đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị và đường sắt tốc độ cao), cấp vốn để xây dựng cơ sở công nghiệp chuyên lắp ráp, chế tạo đầu máy, toa xe, sản xuất phụ tùng.

- Quy định cơ chế đặt hàng, giao nhiệm vụ cho một số tập đoàn, doanh nghiệp nhà nước và doanh nghiệp tư nhân trong nước có mô lớn, có đủ năng lực thực hiện một số nhiệm vụ có tính chiến lược, dẫn dắt quá trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa.

- Quy định ưu tiên, khuyến khích nội địa hóa; liên doanh, liên kết giữa doanh nghiệp trong nước với doanh nghiệp nước ngoài khi đầu tư phát triển công nghiệp đường sắt.

- Quy định ưu tiên phát triển khoa học công nghệ cho công nghiệp đường sắt; ưu tiên sử dụng vốn hỗ trợ phát triển và chuyển giao công nghệ cho các sản phẩm công nghiệp mới.

***3.1.3. Giải pháp thực hiện***

- Rà soát, bổ sung quy định về hỗ trợ vốn đầu tư cơ sở vật chất, đổi mới công nghệ, sử dụng các nguồn vốn ưu đãi cho phát triển các sản phẩm cơ khí đường sắt; cấp vốn để nhập khẩu dây chuyền công nghệ, trang thiết bị mới và phát triển khoa học công nghệ cho công nghiệp đường sắt.

- Thỏa thuận, đàm phán và ký ghi nhớ với một số tập đoàn, doanh nghiệp lớn trong nước có đủ năng lực để tham gia một số nhiệm vụ có tính chiến lược, dẫn dắt quá trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa công nghiệp đường sắt.

- Rà soát, bổ sung quy định về ưu tiên, khuyến khích nội địa hóa; liên doanh, liên kết giữa doanh nghiệp trong nước với doanh nghiệp nước ngoài khi đầu tư phát triển đường sắt; phát triển khoa học công nghệ cho công nghiệp đường sắt.

- Đưa ra quy định ràng buộc về chuyển giao công nghệ, lắp ráp phương tiện nội địa đối với các dự án đầu tư phương tiện cho các tuyến đường sắt tốc độ cao, đường sắt đô thị ...

*Bộ Giao thông vận tải đề xuất lựa chọn giải pháp này vì lý do sau:*

Công nghiệp đường sắt trong thời gian qua ít được nhà nước quan tâm, vì vậy các đơn vị công nghiệp đường sắt vẫn rơi vào tình trạng thiếu vốn để đầu tư đổi mới công nghệ, mua sắm các trang thiết bị có công nghệ hiện đại phục vụ sản xuất, kinh doanh. Do đó, cần rà soát, sửa đổi, bổ sung các quy định để từng bước tự chủ trong sản xuất một số loại vật tư, trang thiết bị,phương tiện cho lĩnh vực đường sắt, làm nền tảng để phát triển công nghiệp đường sắt theo hướng hiện đại, đồng bộ với phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt và các ngành công nghiệp khác.

**3.2. Chính sách 3B: Về phương tiện giao thông đường sắt**

***3.2.1. Mục tiêu***

- Thực hiện chủ trương phân cấp, phân quyền giữa Chính phủ và chính quyền địa phương.

- Quy định khung pháp lý về quản lý chất lượng, an toàn kỹ thuật của phương tiện giao thông đường sắt; chuyển đổi các phương tiện sử dụng nhiên liệu sạch, không phát thải khí nhà kính.

- Xử lý những khó khăn của doanh nghiệp kinh doanh đường sắt trong việc đầu tư, khai thác các loại đầu máy toa xe sử dụng động cơ diesel.

***3.2.2. Nội dung chính sách***

- Quy định phân quyền cho Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh thực hiện chức năng quản lý nhà nước cấp, cấp lại, thu hồi, xóa giấy chứng nhận đối với phương tiện giao thông đường sắt trên đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng.

- Quy định phương tiện giao thông đường sắt trong quá trình khai thác sử dụng 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 theo quy định của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải và các biện pháp đảm bảo an toàn giao thông.

- Quy định về thúc đẩy chuyển đổi phương thức vận tải hàng hóa từ đường bộ sang đường sắt; khuyến khích, thúc đẩy chuyển đổi, phát triển phương tiện, thiết bị, hạ tầng đường sắt sử dụng nhiên liệu hóa thạch sang sử dụng điện, năng lượng xanh.

***3.2.3. Giải pháp thực hiện***

- Rà soát, bổ sung quy định 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; phân quyền cho Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh thực hiện chức năng quản lý nhà nước cấp, cấp lại, thu hồi, xóa giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắttrên đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng.

- Rà soát, bổ sung quy định chi tiết cho từng đối tượng kiểm tra, loại hình kiểm tra: về bảo đảm chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của đầu máy toa xe trong sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu; bảo đảm an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của đầu máy toa xe tham gia giao thông đường sắt; bảo đảm an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện chuyên dùng di chuyển trên đường sắt; trách nhiệm của chủ phương tiện; doanh nghiệp thiết kế, sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu phương tiện giao thông đường sắt.

- Nghiên cứu lộ việc chuyển đổi loại hình sức kéo Diezel sang sức kéo điện khi xây dựng mới hoặc cải tạo, nâng cấp; quy định trách nhiệm của các Bộ, ngành, tổ chức, cá nhân trong việc đảm bảo điện sức kéo cho đường sắt.

*Bộ Giao thông vận tải đề xuất lựa chọn giải pháp này vì lý do sau:*

Việc thực hiện quy định về đăng kiểm phương tiện giao thông đường sắt hiện nay đã phát sinh một số vấn đề chưa phù hợp với thực tế: Cần sửa đổi để đảm bảo phù hợp với Luật Chất lượng sản phẩm hàng hóa; cần phải có quy định cụ thể hơn cho từng đối tượng với từng loại hình kiểm tra khác nhau; nghiên cứu quy định và giám sát chất lượng của phương tiện giao thông đường sắt về niên hạn cũng như cam kết của Việt Nam tại Hội nghị lần thứ 26 các bên tham gia Công ước khung của Liên hợp quốc về biến đổi khí hậu (COP26) đến năm 2050: Chuyển đổi 100% đầu máy, toa xe phát điện đường sắt sử dụng nhiên liệu sạch, nhiên liệu tổng hợp (không phát thải khí nhà kính). Do vậy cần sửa đổi, bổ sung đảm bảo hoạt động vận tải đường sắt không bị ảnh hưởng trong thời gian tới.

**4. Chính sách 4: Hoàn thiện các quy định về nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu**

***4.1. Mục tiêu***

- Đảm bảo sự đồng bộ, thống nhất giữa Luật Đường sắt 2017 với Bộ Luật Lao động 2019; đảm bảo quyền lợi của người lao động và tháo gỡ khó khăn cho doanh nghiệp trong việc sử dụng, bố trí việc làm cho các chức danh lái tàu của các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt.

- Nâng cao vai trò, trách nhiệm quản lý nhà nước của địa phương đối với nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng; giảm chi phí cho tổ chức, cá nhân khi thực hiện thủ tục hành chính.

***4.2. Nội dung chính sách***

- Quy định về độ tuổi tối đa được cấp giấy phép lái tàu và độ tuổi tối thiểu được cấp giấy phép lái tàu cho chức danh lái tàu đường sắt đô thị.

- Quy định về phân cấp cho chính quyền địa phương thực hiện chức năng quản lý nhà nước cấp giấy phép lái tàu đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng.

***4.3. Giải pháp thực hiện***

- Rà soát, sửa đổi, bổ sung quy định về độ tuổi tối đa được cấp giấy phép lái tàu cho phù hợp với Bộ Luật Lao động 2017 và độ tuổi tối thiểu được cấp giấy phép lái tàu cho chức danh lái tàu đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng và đường sắt đô thị cho phù hợp với thực tế hiện nay.

- Rà soát, bổ sung quy định về phân cấp cho chính quyền địa phương thực hiện chức năng quản lý nhà nước cấp giấy phép lái tàu đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng.

*Bộ Giao thông vận tải đề xuất lựa chọn giải pháp này vì lý do sau:*

Quy định về tuổi lái tàu tại Luật Đường sắt 2017 và Bộ Luật lao động 2019 chưa đồng bộ, cần nghiên cứu sửa đổi để bảo vệ quyền lợi của người lao động và hoạt động sử dụng người lao động của doanh nghiệp.

Nâng cao vai trò trách nhiệm của địa phương quản lý nhà nước đối với nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu (trong đó có chức danh lái tàu) đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng và thực hiện trách nhiệm của chính quyền địa phương đảm bảo an toàn giao thông đường sắt, phù hợp chủ trương phân cấp, phân quyền cho chính quyền địa phương của Chính phủ.

**5. Chính sách 5: Hoàn thiện các quy định về đường sắt đô thị**

***5.1. Mục tiêu***

- Hoàn thiện khung pháp lý về đường sắt đô thị cho phù hợp với tình hình đầu tư, xây dựng các tuyến đường sắt đô thị hiện nay.

- Nâng cao vai trò, trách nhiệm của cơ quan quản lý nhà nước ở địa phương trong việc đảm bảo an toàn giao thông đường sắt đô thị.

***5.2. Nội dung chính sách***

- Quy định về quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị.

- Phân quyền cho chính quyền địa phương cấp tỉnh cấp Giấy chứng nhận thẩm định hồ sơ an toàn hệ thống đường sắt đô thị và Giấy chứng nhận định kỳ hệ thống quản lý an toàn vận hành đường sắt đô thị.

***5.3. Giải pháp thực hiện***

- Rà soát quy định của Luật Quản lý, sử dụng tài sản công; Luật Đường sắt 2017 để xây dựng danh mục tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị và quy định về quản lý, sử dụng và khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị.

- Quy định rõ việc đánh giá, cấp giấy chứng nhận an toàn hệ thống đường sắt đô thị cần thực hiện theo yêu cầu của tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật, công nghệ áp dụng đối với từng dự án (để đảm bảo tính đồng bộ giữa tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật áp dụng khi đánh giá an toàn hệ thống với tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật, công nghệ áp dụng của dự án); quy định trách nhiệm quản lý nhà nước của địa phương đối với quản lý an toàn đường sắt đô thị do mình đầu tư.

*Bộ Giao thông vận tải đề xuất lựa chọn giải pháp này vì lý do sau:*

Luật Đường sắt 2017 quy định 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. Tuy nhiên, hiện nay chưa có quy định về quản lý, sử dụng và khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị nên có dự án đường sắt đô thị đã đưa vào khai thác nhưng chưa kinh doanh được các tài sản kết cấu hạ tầng. Vì vậy, việc quy định về quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị là cần thiết trong bối cảnh các dự án về đường sắt đô thị đang được đưa vào vận dụng, khai thác.

Luật đường sắt 2017 đã phân quyền cho chính quyền địa phương đầu tư xây dựng, quản lý, khai thác các tuyến đường sắt đô thị do mình đầu tư nhưng chưa phân quyền triệt để về quản lý an toàn đường sắt đô thị.

**6. Chính sách 6: Hoàn thiện các quy định về đường sắt tốc độ cao**

***6.1. Mục tiêu***

- Hoàn thiện khung pháp lý về đường sắt tốc độ cao để đáp ứng yêu cầu phát triển đường sắt tốc độ cao của Việt Nam trong tương lai.

- Khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia đầu tư, kinh doanh đường sắt tốc độ cao.

***6.2. Nội dung chính sách***

- Quy định rõ các chính sách ưu đãi, hỗ trợ trong việc đầu tư xây dựng, quản lý, kinh doanh, khai thác, bảo trì; phát triển nguồn nhân lực (các cơ chế, chính sách đặc thù về đào tạo, phát triển nguồn nhân lực phục vụ phát triển; có cơ chế hỗ trợ tài chính của nhà nước với cơ sở đào tạo chuyên ngành).

- Quy định quy trình phối hợp, trách nhiệm của các chủ thể trong quy hoạch xây dựng, tiêu chuẩn xây dựng, phương pháp đảm bảo ngân sách, đầu tư xây dựng, quản lý công trình và phát triển kinh doanh.

- Quy định những yêu cầu cơ bản khi xây dựng như: công tác đảm bảo an toàn chạy tàu, công trình; bảo vệ môi trường; cung cấp điện sức kéo; hệ thống thu phí; tín hiệu giao thông đường sắt; chứng nhận an toàn hệ thống...

***6.3. Giải pháp thực hiện***

- Nghiên cứu các kinh nghiệm quốc tế, rà soát, bổ sung quy định về hành lang pháp lý để đảm bảo tính khả thi khi triển khai đầu tư và khuyến khích tổ chức, cá nhân tham gia đầu tư, xây dựng đường sắt tốc độ cao.

- Nghiên cứu các kinh nghiệm quốc tế, rà soát, bổ sung quy định các nội dung ưu đãi, hỗ trợ trong việc đầu tư xây dựng kết cấu xây dựng, phát triển công nghiệp đường sắt, quản lý, kinh doanh, khai thác, bảo trì đường sắt tốc độ cao; ứng dụng khoa học công nghệ, phát triển nguồn nhân lực.

- Nghiên cứu các kinh nghiệm quốc tế, rà soát, bổ sung quy định rõ trách nhiệm của chủ thể trong việc đầu tư xây dựng, quản lý, khai thác, bảo trì đường sắt tốc độ cao đường sắt tốc độ cao.

*Bộ Giao thông vận tải đề xuất lựa chọn giải pháp này vì lý do sau:*

Luật Đường sắt 2017 có 01 Chương quy định về đường sắt tốc độ cao. Tuy nhiên, Luật chỉ mới quy định mang tính nguyên tắc về yêu cầu chung, chính sách phát triển đường sắt tốc độ cao; yêu cầu chung đối với kết cấu hạ tầng đường sắt tốc độ cao, quản lý, khai thác, bảo trì và quản lý an toàn đường sắt tốc độ cao mà chưa quy định cụ thể về đầu tư, xây dựng, quản lý, bảo trì, vận hành, khai thác... cũng như quy định quy trình phối hợp trong quy hoạch xây dựng, tiêu chuẩn xây dựng, phương pháp đảm bảo ngân sách và chủ thể xây dựng, phát triển kinh doanh đường sắt tốc độ cao.

Để có đầy đủ cơ sở pháp lý khi triển khai dự án cần bổ sung các quy định cụ thểnêu trên.

# V. DỰ KIẾN NGUỒN LỰC, ĐIỀU KIỆN BẢO ĐẢM THI HÀNH LUẬT

**1. Dự kiến nguồn lực**

***1.1. Về tổ chức bộ máy:***

- Các cơ quan quản lý nhà nước ở Trung ương và địa phương.

- Các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng.

- Các tổ chức, các nhân nước ngoài có liên quan đến hoạt động đường sắt trên lãnh thổ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam.

***1.2. Về nguồn lực tài chính:***

- Từ nguồn ngân sách Trung ương và ngân sách địa phương.

- Từ các nguồn kinh phí hợp pháp khác (nếu có).

**2. Điều kiện bảo đảm cho việc thi hành Luật**

- Bảo đảm tính đồng bộ giữa các văn bản quy phạm pháp luậtcó liên quan đến hoạt động đường sắt.

- Chính phủ thống nhất quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt.

- Giao Bộ Giao thông vận tải chủ trì, phối hợp với các địa phương có đường sắt đi qua và các bộ, ngành có liên quan thực hiện nhiệm vụ quản lý nhà nước trong lĩnh vực đường sắt.

- Tiếp tục tổ chức tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về đường sắt theo quy định tại Điều 85 Luật Đường sắt 2017.

# VI. THỜI GIAN DỰ KIẾN TRÌNH THÔNG QUA LUẬT

1. Trình Quốc hội xem xét, cho ý kiến lần đầu: Kỳ họp thứ ..., Quốc hội khóa XV (tháng .../202...);

2. Trình Quốc hội thông qua: Kỳ họp thứ ..., Quốc hội khóa XV (tháng .../202...);

3. Thời gian Luật có hiệu lực: từ ....

Bộ Giao thông vận tảikính trình Chính phủ xem xét, quyết định./.

*(Xin gửi kèm theo: (1) Báo cáo tổng kết 05 thi hành Luật Đường sắt; (2) Báo cáo đánh giá tác động của chính sách đề nghị xây dựng Luật Đường sắt (sửa đổi); (3) Đề cương chi tiết dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi); (4) Báo cáo tiếp thu, giải trình ý kiến thẩm định của Bộ Tư pháp; (5) Bản tổng hợp, tiếp thu, giải trình ý kiến của các cơ quan, tổ chức, doanh nghiệp và người dân về dự thảo hồ sơ đề nghị xây dựng Luật Đường sắt (sửa đổi); (6) Bản chụp ý kiến đóng góp của các cơ quan, tổ chức, doanh nghiệp, người dân./.*

|  |  |
| --- | --- |
| ***Nơi nhận:***- Như trên;- Thủ tướng Chính phủ (để b/c);- Văn phòng Chính phủ;- Lưu: VT, PC. | **BỘ TRƯỞNG****Nguyễn Văn Thắng** |

1. Theo Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 nhu cầu vốn đầu tư cho phát triển KCHTĐS quốc gia đến năm 2030 cần khoảng 240.000 tỷ đồng. Thực tế hiện nay, NSNN bố trí cho đầu tư KCHTĐS giai đoạn 2021-2025 là 14.025 tỷ đồng (chiếm tỷ lệ 5,8% so với nhu cầu). [↑](#footnote-ref-2)
2. Phí sử dụng hạ tầng đường sắt là 8% trên doanh thu vận tải cho tất cả các chuyến tàutheo Thông tư 295/2016/TT-BCT của Bộ Tài chính. [↑](#footnote-ref-3)
3. Điều 17 Luật Đường sắt. [↑](#footnote-ref-4)
4. Hiện nay, UBND tỉnh Bình Dương đã áp dụng miễn tiền thuê đất cho Công ty CP Xe lửa Dĩ An, trong khi đó Công ty CP Xe lửa Gia Lâm không được UBND TP.Hà Nội miễn tiền thuê đất. [↑](#footnote-ref-5)