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

*(Gửi kèm theo văn bản số /CĐSVN-PCTT ngày /3/2024 của Cục Đường sắt Việt Nam)*

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **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 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. | Giữ nguyên nội dung Điều 1 Luật Đường sắt 2017 |
| **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: |  |
| 1. *Cầu chung* là cầu có mặt cầu dùng chung cho phương tiện giao thông đường sắt và phương tiện giao thông đường bộ. | 1. *Cầu chung* là cầu có mặt cầu dùng chung cho phương tiện giao thông đường sắt và phương tiện giao thông đường bộ. | Giữ nguyên nội dung khoản 1 Điều 3 Luật Đường sắt 2017 |
| 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. | 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. | Giữ nguyên nội dung khoản 3 Điều 3 Luật Đường sắt 2017 |
| 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. | 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. | 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. | 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. | 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. | *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. | Giữ nguyên nội dung khoản 6 Điều 3 Luật Đường sắt 2017 |
| 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 phụ 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 cùng 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. | 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. | Giữ nguyên nội dung khoản 10 Điều 3 Luật Đường sắt 2017 |
| 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. | 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. | Giữ nguyên nội dung khoản 11 Điều 3 Luật Đường sắt 2017 |
|  | ***12. 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.*** | Đề nghị bổ sung mới nội dung này trên cơ sở chuyển nội dung định nghĩa từ khoản 3 Điều 23 của 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. | 13. *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 |
| 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. | 14. *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 |
| 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. | 15. *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. | Giữ nguyên nội dung khoản 14 Điều 3 Luật Đường sắt 2017 |
| 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. | 16. *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. | 17. *Ke ga* là công trình đường sắt trong ga đường sắt để phục vụ hành khách lên, xuống tàu, xếp, dỡ hàng hóa. | Giữ nguyên nội dung khoản 16 Điều 3 Luật Đường sắt 2017 |
| 17. *Khổ đường sắt* là khoảng cách ngắn nhất giữa hai má trong của đường ray. | 18. *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. | 19. *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. | 20. *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. | 21. *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. | Giữ nguyên nội dung khoản 20 Điều 3 Luật Đường sắt 2017 |
| 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. | 22. *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. |  | Đề xuất bỏ khoản này. Lý do:Kinh doanh đường sắt đô thị đã được bao hàm trong quy định về kinh doanh đường nói chung (khoản 23, 24, Điều này). 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. | 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. | Giữ nguyên nội dung khoản 23 Điều 3 Luật Đường sắt 2017 |
| 24. *Nút giao cùng mức* là nơi có hai hoặc nhiều đường giao thông giao nhau trên cùng một mặt bằng. | 24. *Nút giao cùng mức* là nơi có hai hoặc nhiều đường giao thông giao nhau trên cùng một mặt bằng. | Giữ nguyên nội dung khoản 24 Điều 3 Luật Đường sắt 2017 |
| 25. *Nút giao khác mức* là nơi có hai hoặc nhiều đường giao thông giao nhau không cùng một mặt bằng. | 25. *Nút giao khác mức* là nơi có hai hoặc nhiều đường giao thông giao nhau không cùng một mặt bằng. | Giữ nguyên nội dung khoản 25 Điều 3 Luật Đường sắt 2017 |
|  | ***26. 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. Phạm vi bảo vệ công trình đường sắt bao gồm: phạm vi bảo vệ đường sắt, cầu, hầm, ga, đề-pô, công trình thông tin, tín hiệu, hệ thống cấp điện cho đường sắt và các công trình đường sắt khác.*** | Đề nghị bổ sung mới khoản này trên cơ sở chuyển nội dung định nghĩa từ khoản 2 Điều 23 của Luật Đường sắt 2017. |
| 26. *Phương tiện giao thông đường sắt* là đầu máy, toa xe, phương tiện chuyên dùng di chuyển trên đường sắt. | 27. *Phương tiện giao thông đường sắt* là đầu máy, toa xe, phương tiện chuyên dùng di chuyển trên đường sắt. | Giữ nguyên nội dung khoản 26 Điều 3 Luật Đường sắt 2017 |
| 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. | 28. *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. | 29. *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. | Giữ nguyên nội dung khoản 28 Điều 3 Luật Đường sắt 2017 |
| **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 đi lại thuận tiện của người dân, phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh, ~~và~~ bảo vệ môi trường ***và phòng, chống thiên tai.*** | Đề xuất bổ sung cụm từ "phòng, chống thiên tai". Lý do: cho phù hợp với Luật Phòng, chống thiên tai (được sửa đổi, bổ sung năm 2020). |
| 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. | Đề xuất 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 |
| **Điều 5. Chính sách của Nhà nước về phát triển đường sắt** | **Điều 5. Chính sách của Nhà nước về phát triển đường sắt** | Giữ nguyên nội dung Điều 5 Luật Đường sắt 2017 |
| 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. | 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. | 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. | 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. | 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. | 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. | 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. |  |
| **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, 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. | Đề xuất bỏ cụm từ "kinh doanh đường sắt đô thị" do kinh doanh đường sắt đô thị bao gồm kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt và kinh doanh vận tải đường sắt |
| 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 hưởng ưu đãi, hỗ trợ về đất dành cho đường sắt theo quy định của Luật Đất đai. | Đề xuất 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) 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; | Giữ nguyên nội dung quy định tại điểm b khoản 6 Điều 6 Luật Đường sắt 2017. Để cụ thể hoá đề nghị bổ sung khoản 5 Điều 6 Dự thảo Luật Đường sắt sửa đổi. |
| 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, kinh doanh đường sắt đô thị, 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.  Lĩnh vực đường sắt hiện nay đang gặp nhiều khó khăn, cần được sự hỗ trợ của Nhà nước .... Do đó, đề xuất áp dụng thuế suất thuế thu nhập doanh nghiệp 10% (mức thấp nhất) theo Luật Thuế thu nhập doanh nghiệp. |
| d) Được miễn thuế nhập khẩu đối với máy móc, thiết bị, phụ tùng thay thế, phương tiện giao thông đường sắt, nguyên liệu, vật tư dùng để chế tạo máy móc, thiết bị hoặc để chế tạo linh kiện, chi tiết, bộ phận rời, phụ tùng của máy móc, thiết bị cần thiết cho hoạt động đường sắt và vật tư cần thiết cho xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt mà trong nước chưa sản xuất được. | 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 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. | Giữ nguyên nội dung theo khoản 3 Điều 6 Luật ĐS 2017. |
| 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. |
|  | 5. Chính phủ quy định chi tiết điều này. | Bổ sung khoản này để Chính phủ quy định chi tiết đảm bảo phù hợp với luật Ban hành VBQPPL và các luật có liên quan như luật Đất đai, luật NSNN, các luật về thuế... |
| **Điều 7. Quy hoạch mạng lưới đường sắt** | **Điều 7. Quy hoạch mạng lưới đường sắt** | Đề xuất giữ nguyên nội dung khoản 1 Điều 3 Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của 37 Luật có liên quan đến quy hoạch |
| 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. | 1. Quy hoạch mạng lưới đường sắt là quy hoạch ngành quốc gia, làm cơ sở định hướng đầu tư, phát triển, khai thác mạng lưới đường sắt. |  |
| 2. Bộ Giao thông vận tải tổ chức lập quy hoạch mạng lưới đường sắt trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt theo quy định của pháp luật về quy hoạch. | 2. 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** | **Điều 8. Quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt** | Đề xuất giữ nguyên nội dung khoản 2 Điều 3 Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của 37 Luật có liên quan đến quy hoạch |
| 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. | 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. | 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. | 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. | 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 | 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 8. Hợp tác quốc tế về đường sắt** | **Điều 9. Hợp tác quốc tế về đường sắt** | Sửa số thứ tự điều và giữ nguyên nội dung Điều 8 Luật Đường sắt 2017 |
| 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. | 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. | 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. | 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. |  |
| **Điều 9. Các hành vi bị nghiêm cấm trong hoạt động đường sắt** | **Điều 10. Các hành vi bị nghiêm cấm trong hoạt động đường sắt** | Giữ nguyên nội dung Điều 9 Luật Đường sắt 2017 |
| 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, 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. |  |
| 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. 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. |  |
| 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 trên đường sắt, trong phạm vi bảo vệ công trình đường sắt và hành lang an toàn giao thông đường sắt. |  |
| 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 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. |  |
| 13. Làm, tiêu thụ vé giả; bán vé trái quy định. | 13. 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. | 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. 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. | 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. Điều khiển tàu chạy quá tốc độ quy định. | 16. 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. | 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. |  |
| **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 11.** **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; | 1. Hệ thống đường sắt Việt Nam bao gồm đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị, ***đường sắt vùng*** 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; | Đề nghị sửa với lý do:  1. Chi tiết loại hình đường sắt quốc gia để làm rõ loại hình đường sắt quốc gia được xây dựng trong địa bàn 1 tỉnh (Bắc Hồng – Văn Điển, Diêu Trì – Quy Nhơn), đường sắt đi qua 02 tỉnh trở lên, đường sắt kết nối từ cảng biển quốc tế, cảng hàng không quốc tế đến cửa khẩu quốc tế, cửa khẩu chính phục vụ nhu cầu vận tải chung của cả nước, từng vùng kinh tế và liên vận quốc tế với mục đích tạo ra hành lang mới để chính quyền địa phương chủ động nghiên cứu, đầu tư phát triển giao thông vận tải đường sắt, đồng bộ với kết cấu hạ tầng chung.  2. 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.  3. 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)).  4. Tiếp cận dự thảo Luật Đường bộ đang trình Quốc hội thông qua, đường sắt quốc gia được xác định có tính chất tương đồng với quốc lộ, theo dự thảo điểm a khoản 1 Điều 10 có nêu: *“Quốc lộ là đường nối liền Thủ đô Hà Nội với trung tâm hành chính cấp tỉnh; đường nối liền các trung tâm hành chính cấp tỉnh; đường nối liền từ cảng biển quốc tế, cảng hàng không quốc tế đến cửa khẩu quốc tế, cửa khẩu chính trên đường bộ; đường có vị trí đặc biệt quan trọng đối với sự phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh của vùng, khu vực”.* |
| b) Đường sắt đô thị phục vụ nhu cầu vận tải hành khách ở đô thị và vùng phụ cận; | b) Đường sắt đô thị phục vụ nhu cầu vận tải hành khách ở đô thị và vùng phụ cận. ***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;*** | Đề nghị gộp điểm này với khoản 1 Điều 71 Luật Đường sắt 2017 cho phù hợp với kết cấu của dự thảo Luật |
| c) Đường sắt chuyên dùng phục vụ nhu cầu vận tải riêng của tổ chức, cá nhân. | c) Đường sắt chuyên dùng phục vụ nhu cầu vận tải ~~riêng~~ của tổ chức, cá nhân. | Đề nghị sửa đổi câu từ cho rõ ràng. |
|  | ***d) Đường sắt vùng là đường sắt quốc gia hoặc đường sắt đô thị chạy qua hai tỉnh, thành phố trong một vùng kinh tế hoặc vùng phụ cận.*** | Đề nghị bổ sung với lý do tại khoản 1 Điều này |
| 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. | ~~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.~~ | Đề xuất 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;  b) Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quyết định đưa vào khai thác, dừng khai thác tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt quốc gia;  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 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;  b) Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quyết định đưa vào khai thác, dừng khai thác tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt quốc gia;  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. | Giữ nguyên như khoản 3 Điều 10 Luật Đường sắt 2017 |
| **Điều 11. Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt** | **Điều 12. 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 được phân loại phục vụ công tác quản lý, hạch toán, kế toán. | Phân loại như Luật ĐS 2017 khó thực hiện, 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… Việc phân loại như Luật ĐS 2017 là không cần thiết. Trong thực tế 5 năm qua, TCT ĐSVN không phân loại được theo Luật ĐS 2017. Việc phân loại danh mục TS KCHTĐS phục vụ công tác quản lý, tính khấu hao, hạch toán, kế toán, vì vậy trong luật không quy định cụ thể 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, ***trừ trường hợp quy định tại điểm c khoản này*;**  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, ***đường sắt vùng, đường sắt quốc gia do mình đầu tư;***  d) Cơ quan, tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt sử dụng, khai thác, 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.  - Bổ sung thêm quy định về trách nhiệm quản lý TS KCHT đường sắt vùng cho phù hợp với quy định về đầu tư đường sắt vùng.  - 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 và khai thác 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 |
| 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 quy định tại khoản 1 Điều này; quản lý, sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư. | Giữ nguyên nội dung khoản 4 Điều 11 Luật Đường sắt 2017 |
| **Điều 12. Đất dành cho đường sắt** | **Điều 13. 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. | 1. Đất dành cho đường sắt bao gồm:  a) Đất xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị; đất xây dựng trụ sở cơ quan nhà nước cho hoạt động thường xuyên trong ga đường sắt;  b) Đất xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt chuyên dùng, công trình công nghiệp đường sắt;  c) Đất xây dựng công trình dịch vụ liên quan đến vận tải hành khách, vận tải hàng hóa và công trình kinh doanh dịch vụ thương mại khác trong phạm vi đất xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt. | Đề xuất sửa đổi, bổ sung khoản này cho phù hợp theo khoản 1 Điều 209 Luật Đất đai 2024 |
| 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. | 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. | 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, tổ chức được giao ~~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. | Sửa đổi, bổ sung điểm b khoản 3 Điều này cho phù hợp với Điều 75 Luật Quản lý, sử dụng tài sản công :  “*Điều 75. Đối tượng được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng*  *1. Cơ quan nhà nước.*  *2. Đơn vị lực lượng vũ trang nhân dân.*  *3. Đơn vị sự nghiệp công lập.*  *4. Doanh nghiệp.*  *5. Đối tượng khác theo quy định của pháp luật có liên quan*.” |
| 4. Chính phủ quy định chi tiết Điều này. | 4. Chính phủ quy định chi tiết Điều này. | Giữ nguyên nội dung khoản 4 Điều 12 Luật ĐS 2017 |
| **Điều 13. Cấp kỹ thuật đường sắt** | **Điều 14. Cấp kỹ thuật đường sắt** | Đề nghị giữ nguyên như Điều 13 Luật Đường sắt 2017 và sửa thứ tự Điều cho phù hợp |
| 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. | 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. | 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. |  |
| **Điều 14. Khổ đường sắt** | **Điều 15. Khổ đường sắt** | Đề nghị giữ nguyên như Điều 14 Luật Đường sắt 2017 và sửa thứ tự Điều cho phù hợp |
| 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. | 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. | 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. | 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. |  |
| **Điều 15. Kết nối ray các tuyến đường sắt** | **Điều 16. Kết nối đường sắt** | Đề nghị 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 gồm kết nối giữa các tuyến đường sắt đô thị và kết nối giữa tuyến đường sắt với cảng hàng không, cảng biển, cảng cạn, cảng thuỷ nội địa, các khu đầu mối hàng hoá.*** | Đề nghị 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 đô thị phải bảo đảm*** 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 nội dung khoản 2 Điều 70 và chỉnh sửa câu từ cho phù hợp. |
|  | ***3. Kết nối giữa tuyến đường sắt với cảng hàng không, cảng biển, cảng cạn, cảng thuỷ nội địa, các khu đầu mối hàng hoá để phục vụ phát triển kinh tế - xã hội, quốc phòng, an ninh, bảo đảm hiệu quả hoạt động giao thông vận tải và bảo vệ môi trường.*** | Đề nghị bổ sung với các lý do đề cập tại khoản 4 Điều này |
| 1. Vị trí kết nối ray các tuyến đường sắt trong nước phải tại ga đường sắt. | 4. Vị trí kết nối ray các tuyến đường sắt trong nước phải tại ga đường sắt. | Đề nghị giữ nguyên, quá trình thực hiện điều này không xuất hiện tồn tại, bất cập. |
| 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. | 5. 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. | Đề nghị sửa câu từ cho phù hợp. |
|  | ***6. Kết nối đường sắt với cảng hàng không, cảng biển, cảng cạn, cảng thuỷ nội địa:***  ***a) Phải kết nối đường sắt phục vụ vận chuyển hành khách, hàng hoá đối với: cảng hàng không*** ***có công suất từ 30 triệu hành khách/năm trở lên; cảng biển loại I trở lên; cảng cạn, cảng thủy nội địa có năng lực thông qua lớn;***  ***b) Ưu tiên dành quỹ đất để thực hiện kết nối đường sắt khi lập, điều chỉnh quy hoạch, đầu tư xây dựng công trình quy định tại điểm a khoản này.*** | Đề nghị bổ sung khoản này với lý do:  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[[1]](#footnote-1); 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[[2]](#footnote-2): *“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****.”.*  a) Theo số liệu thống kê lượng hành khách tại các cảng hàng không Tân Sơn Nhất, Nội Bài đến năm 2019 đã vượt quá có công suất[[3]](#footnote-3) thiết kế của 02 cảng trên là 28 triệu lượt khách/năm; 15 triệu khách/năm. Chính vì 02 vậy sân bay này liên tục lâm vào tình trạng ùn tắc vì quá tải[[4]](#footnote-4).  b) Cũng theo Quyết định số 1769/QĐ-TTg: Tại điểm b khoản 1 mục II kết nối tuyến đường sắt Thủ Thiêm - Long Thành từ ga Thủ Thiêm đến ga Cảng hàng không quốc tế Long Thành; tại điểm đ khoản 3 Mục II kết nối cảng hàng không quốc tế Nội Bài qua hai tuyến đường sắt đô thị trên địa bàn thành phố Hà Nội (tuyến số 2 và tuyến số 6); kết nối cảng hàng không quốc tế Long Thành qua tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam và tuyến đường sắt Thủ Thiêm - Long Thành; kết nối cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất qua tuyến đường sắt đô thị (tuyến 4b kéo dài và tuyến số 2).  c) Kết nối đường sắt với các cảng biển đặc biệt và cảng biển có nhu cầu vận tải lớn:  - Theo kết quả nghiên cứu của Châu Âu năm 2020 cho thấy:  + Thực tế tại Châu Âu cho thấy với khối lượng vận chuyển hàng hóa lớn, **tỷ lệ vận tải đường sắt tại các cảng cao hơn là đòn bẩy chính** để tăng tỷ trọng vận tải đường sắt trong vận tải nội địa giúp các quốc gia hoàn thành mục tiêu chuyển đổi các phương thức trong lĩnh vực vận tải hàng hóa tại các cảng; việc giảm thải khí CO2 khi kết nối đường sắt tại cảng cũng được các nhà hoạch định Châu Âu đề cập[[5]](#footnote-5).  + 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[[6]](#footnote-6).  + 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[[7]](#footnote-7).**  - Ngành giao thông vận tải đã chủ động xây dựng kế hoạch giảm thiểu phát thải ròng khí nhà kính về ”0” vào năm 2050[[8]](#footnote-8): Theo đó lộ trình điện khí hóa phương tiện đường sắt, sử dụng năng lượng điện, năng lượng xanh của ngành đường sắt sẽ góp phần hoàn thành các mục tiêu chuyển đổi năng lượng xanh đối với: (i) lĩnh vực hàng hải phù hợp với mục tiêu, chiến lược giảm phát thải khí thải nhà kính của Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) từ năm 2025, phù hợp kế hoạch chuyển đổi cảng xanh[[9]](#footnote-9) tại các cảng biển hàng hải; (ii) lĩnh vực đường thủy phù hợp với tiêu chí xây dựng cảng xanh, tuyến vận tải xanh[[10]](#footnote-10);  - Theo kinh nghiệm quốc tế trước các thách thức môi trường mà ngành hàng hải phải đối mặt để từ đó đề ra các giải pháp tối ưu hóa liên tục nhằm tăng cường hiệu quả sử dụng năng lượng từ các phương tiện vận tải thân thiện với môi trường, thay thế các thiết bị và phương tiện chạy bằng diesel. Hệ thống cảng biển không chỉ phục vụ hoạt động nội địa mà còn phục vụ việc xuất-nhập khẩu hàng hóa trong nước và quốc tế, giữ vai trò trung tâm, quan trọng trong việc **kết nối với các phương thức vận tải khác** (đường sắt, đường bộ, cảng cạn, cảng thủy nội địa) tạo động lực thúc đẩy đầu tư kết nối giao thông với các đô thị, nhà ga, trung tâm, ga đường sắt, cũng như việc nâng cấp cơ sở hạ tầng hiện tại, góp phần giảm thiểu khí thải trong chương trình COP26 mà các quốc gia đã ký kết, cam kết giảm lượng khí thải CO2 đến năm 2050 nên việc tăng cường kết nối chặt chẽ hệ thống cảng biển với mạng lưới đường sắt là cần thiết, quan trọng. 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)[[11]](#footnote-11).  Đối với vận tải đa phương thức có điểm xuất phát hoặc điểm đến tại cảng với chiều dài vận chuyển dưới 300 km việc vận chuyển bằng đường sắt sẽ cạnh tranh được. Thực tế, nhiều cảng biển có kết nối đường sắt thường xuyên đến các nhà ga trong phạm vi khoảng cách 10 km và đóng vai trò rất quan trọng trong việc giảm ùn tắc đường bộ cũng như các tác động tiêu cực từ bên ngoài ở khu vực đô thị.[[12]](#footnote-12)  - Kết nối đường sắt với các cảng cạn[[13]](#footnote-13), 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[[14]](#footnote-14): *“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: Đường sắt: Hà Nội - Lạng Sơn - Hạ Long; Đường sắt: Hà Nội - Thái Nguyên; Đường sắt Hà Nội - Lào Cai; Đường sắt Hải Phòng - Hà Nội - Lào Cai; Đường sắt: Bắc – Nam; Đường sắt: Ga cuối đường sắt khu vực Cái Mép (quy hoạch); Đường sắt: Đường sắt Bắc - Nam (Ga Cà Ná); Đường sắt: Tuyến TP.Hồ Chí Minh - Lộc Ninh.  - Đến năm 2030 ưu tiên tập trung đầu tư một số cảng cạn trên các hành lang vận tải kết nối với các cửa khẩu, cảng biển lớn ở khu vực phía Bắc (cảng biển Hải Phòng) và khu vực phía Nam (cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh, Bà Rịa - Vũng Tàu), Ví dụ: Cảng cạn Tân Thanh kết nối đường sắt: Hà Nội - Lạng Sơn với cửa khẩu Lạng Sơn với năng lực thông qua 150.000 - 200.000 TEU/năm; Cảng cạn Phước Hòa (cảng cạn Cái Mép) kết nối đường sắt: Ga cuối đường sắt khu vực Cái Mép (quy hoạch) với cảng biển TP HCM, Vũng Tàu với năng lực thông qua 150.000 - 200.000 TEU/năm[[15]](#footnote-15). |
|  | ***7. Tổ chức, cá nhân được miễn tiền thuê đất đối với diện tích đất xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt kết nối cảng hàng không, cảng biển, cảng cạn, cảng thuỷ nội địa, các khu đầu mối hàng hoá.*** | Đề nghị bổ sung khoản này để khuyến khích các tổ chức, cá nhân đầu tư kết nối đường sắt. |
| 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. | 8. 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. | Đề nghị giữ nguyên như khoản 3 Điều 15 Luật Đường sắt 2017, quá trình thực hiện điều này không xuất hiện tồn tại, bất cập. |
| 4. Tổ chức, cá nhân quyết định việc kết nối ray đường sắt chuyên dùng với đường sắt chuyên dùng do mình đầu tư. | 9. Tổ chức, cá nhân quyết định việc kết nối ray đường sắt chuyên dùng với đường sắt chuyên dùng do mình đầu tư. | Đề nghị giữ nguyên như khoản 3 Điều 15 Luật Đường sắt 2017, quá trình thực hiện điều này không xuất hiện tồn tại, bất cập. |
| **Điều 16. Ga đường sắt** | **Điều 17. 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. Theo tính chất tác nghiệp, ga đường sắt được phân thành các loại 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. | Đề nghị kết cấu lại khoản này sang điều mới, cơ bản giữ nguyên nội dung khoản 1 Điều 16 Luật Đường sắt 2017, chỉ sửa đổi tên khoản để làm rõ tiêu chí phân loại |
|  | ***2. Theo tính chất kết nối vận chuyển, ga đường sắt được phân thành các loại sau:***  ***a) Ga đường sắt biên giới là ga thực hiện các chức năng tác nghiệp quy định tại khoản 1 Điều này và là nơi thực hiện các thủ tục giao tiếp, thông quan toa xe, hàng hóa, hành khách vận chuyển liên vận đường sắt quốc tế;***  ***b) Ga đường sắt liên vận quốc tế là ga thực hiện các chức năng tác nghiệp quy định tại khoản 1 Điều này và là nơi thực hiện các thủ tục thông quan toa xe, hàng hóa, hành khách vận chuyển liên vận đường sắt quốc tế. Trường hợp ga đường sắt liên vận quốc tế thực hiện giao tiếp hàng hóa, hành khách, toa xe quá cảnh qua đường sắt Việt Nam đến nước thứ ba thay cho ga đường sắt biên giới phải được Thủ tướng Chính phủ xem xét chấp thuận;***  ***c) Ga đường sắt nội địa là ga thực hiện các chức năng tác nghiệp quy định tại khoản 1 Điều này để vận chuyển hàng hóa, hành khách trong nước.*** | Đề nghị bổ sung khoản này với lý 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. |
|  | ***3. Vị trí ga hành khách của đường sắt quốc gia phải được xây dựng tại khu vực trung tâm của đô thị loại I trở lên và là đầu mối để kết nối đường sắt với các phương thức vận tải khác.*** | Đề nghị bổ sung khoản này với lý do:  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[[16]](#footnote-16); khoản 3 mục II Nghị Quyết số 178/NQ-CP ngày 31/10/2013 của Chính phủ[[17]](#footnote-17). |
| 3. Phạm vi ga theo chiều dọc được xác định bởi dải đất từ vị trí xác định tín hiệu vào ga phía bên này đến vị trí xác định tín hiệu vào ga phía bên kia; theo chiều ngang ga được xác định bởi khoảng đất phía trong tường rào ga hoặc mốc chỉ giới ga theo quy hoạch được cấp có thẩm quyền phê duyệt. | 4. Phạm vi ga theo chiều dọc được xác định bởi dải đất từ vị trí xác định tín hiệu vào ga phía bên này đến vị trí xác định tín hiệu vào ga phía bên kia; theo chiều ngang ga được xác định bởi khoảng đất phía trong tường rào ga hoặc mốc chỉ giới ga theo quy hoạch được cấp có thẩm quyền phê duyệt. | Chuyển từ khoản 3 Điều 16 Luật Đường sắt 2017 và giữ nguyên nội dung |
| 2. Ga đường sắt phải đáp ứng các yêu cầu sau đây: | 5. Ga đường sắt phải đáp ứng các yêu cầu sau đây: | Chỉ sửa thứ tự khoản |
| 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; | 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; | Đề nghị giữ nguyên |
|  | ***b) Ga đường sắt biên giới, ga đường sắt liên vận quốc tế ngoài đáp ứng quy định tại điểm a khoản này phải bố trí phòng làm việc, phòng lưu trú cho cơ quan quản lý nhà nước, nhân viên đường sắt làm nhiệm vụ, trang thiết bị kỹ thuật cần thiết liên quan đến: xuất khẩu, nhập khẩu hàng hóa; giao tiếp hành khách, hàng hóa và phương tiện;*** | Đề nghị bổ sung khoản này để quy định đối với loại hình ga đường sắt biên giới, ga đường sắt liên vận quốc tế. Lý do phân loại ga này được giải thích tại Điều 16A. |
| 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) ***Ga đường sắt quốc gia, ga đường sắt đô thị phải có biển tên ga và thông tin chỉ dẫn cần thiết phục vụ hàng khách rõ ràng, dễ hiểu bằng tiếng Việt và tiếng Anh****.* Tên ga không trùng nhau và phù hợp với địa danh, lịch sử, văn hóa, thuần phong mỹ tục của địa phương; | 1. Đề nghị tách nội dung từ điểm b khoản 2 Điều 16 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. Dự thảo quy định bổ sung nội dung 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 chuyển từ khoản 4 Điều 75 và khoản 4 Điều 80 của Luật ĐS 2017. |
|  | d) 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; | 1. Đề nghị 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. Giữ nguyên nội dung quy định.  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. |
| 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;  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. | đ) Ga 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;  e) 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;  g) 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;  h) 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. | Đề nghị giữ nguyên |
| 4. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định cấp kỹ thuật ga đường sắt. | 4. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định cấp kỹ thuật ga đường sắt; | Đề nghị giữ nguyên[[18]](#footnote-18) |
| **Điều 17. Đường sắt giao nhau với đường sắt hoặc với đường bộ** | **Điều 18. Đường sắt giao nhau với đường sắt hoặc với đường bộ** |  |
| 1. Đường sắt giao nhau với đường sắt phải giao khác mức, trừ trường hợp đường sắt chuyên dùng giao nhau với đường sắt chuyên dùng. | 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. | Đề nghị 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: | Đề nghị 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 từ 100 km/h trở lên giao nhau với đường bộ; | Đề nghị giữ nguyên nội dung điểm a 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 sắt giao nhau với ***đường ô tô có cấp kỹ thuật từ cấp III trở lên***; đường sắt giao nhau với đường bộ đô thị; | Đề nghị sửa đổi, bổ sung điểm b khoản 2 Điều 17 Luật Đường sắt 2017 với lý do:  1. Tách riêng trường hợp đường sắt giao với đường bộ cao tốc vì theo Dự thảo Luật Đường bộ[[19]](#footnote-19), loại đường này phân cấp kỹ thuật khác với đường ô tô thông thường.  2. Làm rõ cấp đường bộ là cấp kỹ thuật của đường ô tô, tránh nhầm lẫn với cấp công trình xây dựng theo quy định của pháp luật về xây dựng. Theo điểm b khoản 2 Điều 12 (Dự thảo Luật Đường bộ), cấp đường ô tô theo quy chuẩn kỹ thuật của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.  3. Nội dung điểm này cơ bản giữ nguyên quy định cũ, chỉ làm rõ các trường hợp để bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ với Luật Đường bộ. |
| 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. | Đề nghị 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.~~ | Đề nghị bỏ khoản 3 Điều 17 với lý do:  1. Khoản 1, khoản 2 Điều này quy định các trường hợp phải thực hiện giao khác mức giữa đường sắt với đường sắt hoặc đường sắt với đường bộ. Quy định của luật làm căn cứ để lập quy hoạch, xây dựng kế hoạch và tổ chức thực hiện đầu tư, xây dựng, cải tạo, nâng cấp mạng lưới giao thông đường sắt, đường bộ. Việc thực hiện quy hoạch của luật là trách nhiệm của các chủ thể có liên quan, không chỉ riêng chủ đầu tư.  2. Nếu chỉ quy định chủ đầu tư phải xây dựng nút giao khác mức thì sẽ thiếu các chủ thể khác trong quá trình lập, phê duyệt quy hoạch, kế hoạch… |
| 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:  a) Nơi xây dựng đường ngang phải được cơ quan có thẩm quyền cấp phép; | 3**. *Ưu tiên xây dựng giao cắt khác mức giữa đường sắt với đường bộ, trường hợp đường sắt quốc gia hiện hữu*** không thuộc quy định tại khoản 2 Điều này hoặc chưa có đủ điều kiện tổ chức giao khác mức***, việc xây dựng, cải tạo, nâng cấp đường ngang phải được cơ quan có thẩm quyền cấp phép.*** | Đề nghị 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[[20]](#footnote-20), trong đó đã rõ về thẩm quyền, trách nhiệm của từng chủ thể có liên quan. |
| 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. | ~~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.~~ | Đề nghị bỏ với lý do:  1. Dự thảo Luật Đường bộ đã phân loại đường theo chức năng phục vụ. Theo đó quy định rõ về tính chất của “đường gom” và “đường bên”, nội dung quy định này không còn bảo đảm tính đồng bộ với Luật Đường bộ.  2. Trường hợp xây dựng đường gom ngoài hành lang ATGTĐS thì việc xây dựng công trình không thuộc phạm vi điều chỉnh của luật này và không cần thiết phải quy định trong Luật Đường sắt.  3. Việc xây dựng công trình đường bộ trong hành lang ATGTĐS sẽ 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: | 4. ***Đối với đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng hiện tại,*** Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về: | Đề nghị sửa vì việc giải quyết giao cắt đồng mức giữa đường sắt với đường bộ chỉ áp dụng đối với đường sắt hiện tại *(đường sắt quốc gia và đường sắt chuyên dùng)*. Với quy định tại khoản 2 Điều này, đường sắt xây dựng mới sẽ giao với đường bộ khác mức. |
| 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; | 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; | Đề nghị sửa với lý do:  1. Chủ trương xây dựng đường ngang là cơ sở để quản lý đối với việc xây dựng đường ngang theo quy định tại khoản 4 Điều này nhằm tăng cường quản lý an toàn giao thông đường sắt.  2. Bổ sung nội dung Bộ trưởng Bộ GTVT quy định chi tiết về chủ trương xây dựng đường ngang để chuyển thẩm quyền quy định chi tiết từ Chính phủ[[21]](#footnote-21) về Bộ GTVT để bảo đảm tính đồng bộ chung của hệ thống văn bản.  3. Việc chấp thuận chủ trương xây dựng đường ngang hiện nay đang quy định tại Điều 12 Nghị định 65/2018/NĐ-CP ngày 12/5/2018 của Chính phủ (được sửa đổi, bổ sung tại Nghị định 91/2023/NĐ-CP ngày 14/12/2023, với việc sửa đổi này, chủ trương xây dựng đường ngang sẽ được quy định đồng bộ tại Thông tư về đường ngang do Bộ trưởng Bộ GTVT ban hành, việc này sẽ bảo đảm tính đồng bộ của hệ thống văn bản pháp luật, tạo điều kiện thuận lợi trong việc tra cứu, áp dụng văn bản. |
| 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. | 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. | Giữ nguyên như điểm b, điểm c khoản 5 Điều 17 Luật Đường sắt 2017 |
| 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. | 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. | Giữ nguyên như khoản 6 Điều 17 Luật Đường sắt 2017 |
| **Điều 18. Đường sắt và đường bộ chạy song song gần nhau** | **Điều 19. Đường sắt và đường bộ chạy song song gần nhau** | Giữ nguyên nội dung Điều 18 Luật Đường sắt 2017 và sửa thứ tự Điều cho phù hợp |
| 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. 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. |  |
| 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. | 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. |  |
| **Điều 19. Hệ thống báo hiệu cố định trên đường sắt** | **Điều 20. Hệ thống báo hiệu cố định trên đường sắt** | Giữ nguyên nội dung Điều 19 Luật Đường sắt 2017 và sửa thứ tự Điều cho phù hợp |
| 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:  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. |  |
| 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. |  |
|  | ***Điều 21. Yêu cầu đối với kết cấu hạ tầng đường sắt*** | Đề nghị gộp Điều 75 và Điều 80 Luật Đường sắt 2017 để quy định chung về yêu cầu đối với KCHTĐS với lý do:  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 có những yêu cầu chung nên trong Luật ĐS 2017, các yêu cầu đối với đường sắt đô thị, đường sắt tốc độ cao tại Điều 75 và Điều 80 có nội dung giống nhau. Do đó, cần thiết phải gộp lại cho phù hợp.  **Đề nghị chuyển Điều này lên sau Điều 10 – Nhóm 3 thống nhất** |
|  | ***1. Kết cấu hạ tầng đường sắt phải bảo đảm tính kết nối với các loại hình giao thông vận tải khác.*** | Đề nghị bổ sung khoản này với lý do:  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 tương ứng với loại hình đường sắt được đầu tư.*** | Đề nghị bổ sung quy định: Kết cấu hạ tầng đường sắt phải đáp ứng yêu cầu kỹ thuật về phòng, chốngthiên tai với lý do:  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. Hệ thống quản lý điều hành chạy tàu của đường sắt tốc độ cao, đường sắt đô thị phải theo phương thức tập trung.*** | Cơ bản giữ nguyên nội dung, chỉ sửa lại câu từ để làm rõ phạm vi áp dụng cho đường sắt tốc độ cao và đường sắt đô thị.  Đường sắt quốc gia hiện nay đang duy trì khai thác có hiệu quả, chưa được đồng bộ các yếu tố bảo đảm an toàn chạy tàu như đường ngang, xâm nhập trái phép nguy cơ va chạm với đoàn tàu, do đó chưa đủ điều kiện để quản lý điều hành chạy tàu tập trung. |
|  | 4. Công trình, phương tiện, thiết bị của đường sắt đô thị phải đáp ứng yêu cầu kinh tế, kỹ thuật, quốc phòng, an ninh và bảo đảm tính đồng bộ về hạ tầng kỹ thuật, cảnh quan đô thị. | Đề nghị 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 22. Hệ thống kiểm soát vé** |  |
|  | 1. Hệ thống kiểm soát vé phải bảo đảm dễ tiếp cận và sử dụng.  2. Loại hình vé của đường sắt đô thị sử dụng công nghệ thẻ vé thông minh, có khả năng kết nối liên thông giữa các tuyến đường sắt đô thị và các loại hình giao thông công cộng khác tại mỗi thành phố.  3. Thiết bị của hệ thống kiểm soát vé phải bảo đảm an ninh để phòng ngừa, ngăn chặn hành vi can thiệp bất hợp pháp vào hoạt động chạy tàu, bảo vệ an toàn cho người và phương tiện giao thông đường sắt. | Để nghị kết cấu lại nội dung của Điều này với lý do:  1. Luật ĐS 2017 (Điều 76) chỉ quy định đối với hệ thống kiểm soát vé của đường sắt đô thị, chưa có quy định cho đường sắt tốc độ cao và đường sắt quốc gia.  2. Việc quy định hệ thống kiểm soát vé đối với đường sắt tốc độ cao và đường sắt quốc gia là cần thiết để tạo hành lang pháp lý cho việc đầu tư, cải tạo, nâng cấp hệ thống kiểm soát vé.  3. Đối với hệ thống kiểm soát vé của đường sắt đô thị, hiện nay nước trên thế giới đang sử dụng thẻ vé điện tử sử dụng chung cho các loại hình phương tiện công cộng. Thậm chí có quốc gia phát triển còn dùng cả thẻ ngân hàng như thẻ vé trên các phương tiện giao thông công cộng, bằng cách ứng dụng công nghệ không tiếp xúc, hoặc quét mã QR trên điện thoại thông minh… Do đó, quy định đối với thẻ vé điện tử có khả năng kết nối là cơ sở để xây dựng, ban hành khung tiêu chuẩn chung để khi áp dụng, mang lại tiện ích cho người dân sử dụng phương tiện công cộng.  4. Ngày 16/6/2023, Hội thảo Kết nối dữ liệu, thanh toán thông minh thúc đẩy phát triển xã hội do Vụ Thanh toán, Vụ Truyền thông (Ngân hàng Nhà nước) phối hợp với báo Tuổi Trẻ và các đơn vị liên quan phối hợp tổ chức diễn ra tại TP. HCM, trong đó có trao đổi nội dung Thanh toán không tiền mặt sẽ giúp hệ thống giao thông công cộng của Việt Nam thống nhất và tiện lợi cho người dân, phù hợp với xu hướng thành phố thông minh (https://tuoitre.vn/can-co-he-thong-the-ve-thong-minh-cho-giao-thong-cong-cong-20230616174558213.htm). |
|  | ***Điều 23. Hệ thống cấp điện sức kéo đường sắt***  ***1. Hệ thống cấp điện sức kéo đường sắt bao gồm: trạm biến áp, đường dây tải điện, trạm phân phối điện, hệ thống cấp điện cho phương tiện giao thông đường sắt; hệ thống điều khiển, bảo vệ, an toàn điện.***  ***2. Hệ thống cấp điện sức kéo đường sắt phải được điều khiển, giám sát tập trung; được Nhà nước ưu tiên đảm bảo nguồn cấp điện ổn định, liên tục và có khả năng dự phòng để không làm gián đoạn chạy tàu.***  ***3. Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết về hệ thống điện sức kéo đường sắt.*** | - 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 24. Đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng 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 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. | Giữ nguyên như khoản 1 Điều 20 Luật Đường sắt 2017 |
| 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. | 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. | Giữ nguyên như khoản 2 Điều 20 Luật Đường sắt 2017 |
| 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. | ***3. Trách nhiệm tổ chức thực hiện đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt được quy định như sau:***  ***a) Bộ Giao thông vận tải tổ chức đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, trừ trường hợp quy định tại điểm d khoản này;***  ***b) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị;***  ***c) Tổ chức, cá nhân tổ chức thực hiện đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt chuyên dùng;***  ***d) Theo nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội vùng, địa phương và khả năng đáp ứng về nguồn lực của địa phương, cấp có thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia thuộc phạm vi hành chính của tỉnh; giao cho một Ủy ban nhân dân cấp tỉnh chịu trách nhiệm là cơ quan đầu mối thực hiện, thực hiện thẩm quyền của cấp quyết định đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt vùng.*** | Đề nghị sửa đổi, bổ sung khoản này với lý do:  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 khai thác 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 các 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. Đối với dự án đường sắt tốc độ cao, đường sắt đô thị áp dụng công nghệ cao, công nghệ mới thuộc thẩm quyền Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư mà phải thực hiện theo hình thức hợp đồng thiết kế - mua sắm vật tư, thiết bị - thi công xây dựng công trình (Engineering - Procurement - Construction, gọi tắt là hợp đồng EPC), được phép lập thiết kế kỹ thuật tổng thể (Front - End Engineering Design, sau đây gọi là thiết kế FEED) thay cho thiết kế cơ sở trong Báo cáo nghiên cứu khả thi để rút ngắn thời gian thực hiện dự án.*** | Đề nghị bổ sung khoản này với lý do:  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 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. |
|  | ***5. Đầu tư xây dựng công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung với kết cấu hạ tầng đường sắt***  ***a) Đầu tư xây dựng công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung gồm: hào, hộp kỹ thuật và các hạng mục để lắp đặt công trình cấp, thoát nước, các loại đường dây tải điện, ống cấp năng lượng, cáp thông tin viễn thông kết hợp với đầu tư xây dựng đường sắt được thực hiện khi đầu tư xây dựng mới công trình đường sắt;***  ***b) Việc xây dựng công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung kết cấu hạ tầng đường sắt chỉ được thực hiện trong trường hợp bảo đảm an toàn, chất lượng, tuổi thọ của công trình đường sắt; bảo đảm an toàn giao thông đường sắt và an toàn khi vận hành khai thác công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung;***  ***c) Không xây dựng, lắp đặt, vận hành đường ống dẫn khí đốt, các chất dễ cháy, nổ, hoá chất độc hại, đường dây truyền tải điện trần và dây truyền tải điện cao thế vào cầu đường sắt, hầm đường sắt;***  ***d) 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 Điều 12 của Luật này;***  ***đ) Cơ quan, tổ chức được giao quản lý, sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt lập đề án cho thuê sử dụng hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung để thu tiền sử dụng theo cơ chế giá, trình cấp có thẩm quyền phê duyệt và tổ chức thực hiện theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công.*** | Đề nghị bổ sung khoản này với lý do:  1. Theo ý kiến góp ý của Bộ trưởng Bộ Thông tin và Truyền Thông Nguyễn Mạnh Hùng:  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 thực hiện 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 an 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. |
|  | ***Điều 25. Khai thác quỹ đất để tạo vốn phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt***  ***1. Khai thác quỹ đất để tạo vốn phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt là việc Nhà nước áp dụng cơ chế thu hồi đất vùng phụ cận ga đường sắt nhằm tạo quỹ đất để tạo vốn phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt kết hợp tái thiết đô thị, đầu tư phát triển đô thị.***  ***2. Hội đồng nhân dân cấp tỉnh chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải dành quỹ đất thích đáng được xác định theo quy hoạch tại vùng phụ cận ga đường sắt để phát triển đô thị, các khu dịch vụ thương mại, văn phòng, khách sạn, tạo vốn phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt.***  ***3. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh được sử dụng ngân sách địa phương để thực hiện dự án bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, thu hồi đất và đấu giá quyền sử dụng đất vùng phụ cận ga đường sắt để phát triển đô thị theo quy hoạch được cấp có thẩm quyền phê duyệt độc lập với dự án đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt.***  ***4. Số tiền thu được từ khai thác quỹ đất, sau khi trừ đi các chi phí có liên quan, phần còn lại được sử dụng như sau:***  ***a) Địa phương giữ lại 100% số tiền thu được từ khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt đô thị để đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị;***  ***b) Số tiền thu được từ khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt quốc gia, ga đường sắt quốc gia kết hợp đường sắt đô thị, địa phương giữ lại 50% để đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị, nộp 50% về ngân sách trung ương để đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia.*** | Đề xuất 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 26. 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. Công trình đường sắt đưa vào khai thác phải được bảo trì theo quy định của pháp luật. Phạm vi bảo vệ công trình, hành lang an toàn giao thông đường sắt phải được giao cho đơn vị quản lý, bảo vệ. | Đề xuất sửa đổi, bổ sung khoản 1 Điều 21 Luật Đường sắt với lý do:  1. Khái niệm “Kết cấu hạ tầng đường sắt” trong của Luật Đường sắt gồm công trình đường sắt, phạm vi bảo vệ công trình và hành lang an toàn giao thông đường sắt.  Quy định của Luật Xây dựng, quy trình bảo trì và tiêu chuẩn áp dụng được thiết kế đồng bộ với nội dung bảo trì công trình, hạng mục công trình; đối với phạm vi bảo vệ công trình, hành lang an toàn giao thông đường sắt là công tác quản lý, bảo vệ. Tính chất các công việc này là hoàn toàn khác nhau. Do đó, khoản này cần được thiết kế đồng bộ với quy định của pháp luật về xây dựng.  2. Điểm a khoản 1 Điều 126 Luật Xây dựng quy định, công trình, hạng mục công trình xây dựng khi đưa vào sử dụng phải được bảo trì. Công trình đường sắt cũng là công trình xây dựng, do đó việc quy định công trình đường sắt đối với công tác bảo trì công trình đường sắt đưa vào khai thác, sử dụng phải được bảo trì là không cần thiết. Thay vào đó, cần quy định nội dung về quản lý, nội dung bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt.  3. Tiếp cận theo quan điểm xây dựng dự thảo Luật Đường bộ (Điều 40), thiết kế lại nội dung khoản này theo hướng quy định rõ các nội dung về quản lý, nội dung bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt, bảo đảm phù hợp với điều kiện thực tiễn triển khai.  4. Quy định này áp dụng chung cho cả đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị và đường sắt tốc độ cao, vì vậy cần thiết kế lại nội dung để bảo đảm tính đồng bộ khi áp dụng. |
|  | 2. Nhà nước bảo đảm kinh phí quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư, trừ trường hợp tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt được chuyển nhượng có thời hạn cho tổ chức, cá nhân theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công. | Đề xuất chuyển nội dung khoản 1 Điều 81 Luật Đường sắt sang và có sửa đổi, bổ sung với lý do:  1. Mở rộng phạm vi áp dụng đối với cả hệ thống đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị do nhà nước đầu tư.  2. Khoản 2 Điều 126 Luật Xây dựng quy định: Chủ sở hữu hoặc người quản lý sử dụng công trình có trách nhiệm bảo trì công trình xây dựng.  3. Khoản 5 Điều 79 Luật Quản lý, sử dụng tài sản công quy định: Tổ chức, cá nhân nhận chuyển nhượng có thời hạn tài sản kết cấu hạ tầng có trách nhiệm bảo trì tài sản kết cấu hạ tầng theo quy định của pháp luật và theo hợp đồng ký kết.  4. Khoản 6 Điều 79 Luật Quản lý, sử dụng tài sản công quy định: Nguồn kinh phí bảo trì tài sản kết cấu hạ tầng bao gồm kinh phí từ ngân sách nhà nước theo quy định của pháp luật về ngân sách nhà nước, nguồn kinh phí khác theo quy định của pháp luật. |
| 2. Trách nhiệm quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt được quy định như sau: | 3. Trách nhiệm quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt: | Đề xuất 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, ***trừ trường hợp quy định tại điểm b khoản này;*** | Đề nghị sửa để bảo đảm tính đồng bộ với việc đầu tư xây dựng đường sắt quốc gia trong trường hợp phân cấp một số tuyến đường sắt quốc gia (trong địa bàn một tỉnh hoặc một vùng kinh tế) cho địa phương đầu tư và địa phương thực hiện quản lý, bảo trì, khai thác. |
| 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 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 do mình đầu tư;*** | Đề nghị sửa với lý do:  1. Để đồng bộ với nội dung sửa tại Điều 11 về Hệ thống đường sắt Việt Nam. Việc sửa đổi này sẽ mở rộng quy định đối với tuyến đường sắt (không phải là đường sắt đô thị) 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.  2. Đối với các tuyến đường sắt quốc gia xây dựng trong một vùng kinh tế khi phân cấp về cho địa phương đầu tư, nội dung này cần bảo đảm tính đồng bộ giữa đầu tư xây dựng với việc quản lý, bảo trì, khai thác do địa phương thực hiện. |
| 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; | c) ***Cơ quan, tổ chức, đơn vị được giao quản lý tài sản*** 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. | Đề nghị thay cụm từ Bổ sung sau |
| 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. | 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. | Giữ nguyên theo Luật ĐS 2017 |
| **Điều** **22.** **Nguồn tài chính cho quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt** | **Điều 27. Nguồn tài chính cho quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt** |  |
| 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. 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. | Giữ nguyên theo Luật ĐS 2017 |
| 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 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, ***trừ trường hợp quy định tại khoản 3 Điều này.*** | Bổ sung thêm quy định về nguồn tài chính cho quản lý, bảo trì KCHT đường sắt vùng cho phù hợp với quy định về đầu tư đường sắt vùng |
| 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 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 mình đầu tư.*** ~~Nhà nước đầu tư.~~ | Bổ sung thêm quy định về nguồn tài chính cho quản lý, bảo trì KCHT đường sắt vùng, tuyến đường sắt kết nối với đường sắt quốc gia cho phù hợp với quy định về đầu tư đường sắt vùng. |
| 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. | 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. | Giữ nguyên khoản 4 Điều 22 Luật đường sắt 2017 |
| **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 28. Bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt** | Đề xuất gộp Điều 23, khoản 4 Điều 70, khoản 7 Điều 78 Luật ĐS 2017 và có sửa đổi, bổ sung |
| 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, 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. | Đề xuất sửa lại câu từ cho rõ ràng, phù hợp. |
| 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 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.~~ | Đề xuất giữ nguyên nội dung và chuyển khoản này sang Điều 3 - Giải thích từ ngữ. |
| 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 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~~. | Đề xuất giữ nguyên nội dung và chuyển khoản này sang Điều 3 - Giải thích từ ngữ. |
|  | ***2. Đối với đường sắt quốc gia hiện tại, phạm vi bảo vệ công trình, hành lang an toàn giao thông đường sắt được xác định theo mốc giới hành lang an toàn giao thông đường sắt hoặc giấy chứng nhận quyền sử dụng đất. Trường hợp chưa cắm mốc giới đất dành cho đường sắt hoặc chưa được cấp giấy chứng nhận quyền sử dụng đất, phạm vi bảo vệ công trình, hành lang an toàn giao thông đường sắt được thực hiện theo quy định của Chính phủ.*** | Đề nghị bổ sung khoản này với lý do:  1. Phạm vi bảo vệ công trình, hành lang an toàn giao thông đường sắt đối với đường sắt quốc gia hiện tại được quy định từ Nghị định 39/CP ngày 01/7/1996 của Chính phủ về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt, Luật ĐS 2005, Luật ĐS 2017. Phạm vi bảo vệ công trình, hành lang ATGT ĐS qua các thời kỳ xác định không thống nhất với nhau.  2. Quá trình thực hiện bảo vệ KCHTĐS từ năm 1996 đến nay, một số vị trí trong khu gian đã được cắm mốc giới đường sắt, một số nhà ga, khu ga đã được cấp giấy chứng nhận quyền sử dụng đất.  3. Thực hiện Quyết định 358/QĐ-TTg ngày 10/3/2020 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Đề án Đảm bảo trật tự hành lang an toàn giao thông và xử lý dứt điểm lối đi tự mở qua đường sắt, trong đó xác định nhiệm vụ lập hồ sơ quản lý và cắm mốc giới hành lang ATGT ĐS. Tuy nhiên, việc thực hiện đến nay vẫn chưa hoàn thành do chưa cân đối được kinh phí bố trí.  4. Những vị trí chưa cắm mốc giới đường sắt hoặc chưa cấp giấy chứng nhận quyền sử dụng đất sẽ được quản lý theo danh quy định tại Nghị định của Chính phủ (hiện nay là Nghị định 56/2018/NĐ-CP ngày 16/4/2018). |
|  | 3. Đối với tuyến đường sắt dựng mới, đường sắt đô thị, dọc hai bên đường sắt phải xây dựng hàng rào ngăn cách để 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. | Đề xuất 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 với lý do:  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. |
|  | ***4. Xây dựng công trình, lắp đặt thiết bị trong phạm vi bảo vệ công trình, hành lang an toàn giao thông đường sắt được quy định như sau:***  ***a) Các công trình, thiết bị được phép xây dựng trong phạm vi bảo vệ công trình, hành lang an toàn giao thông đường sắt gồm: công trình, thiết bị đường sắt; công trình thiết yếu phục vụ quốc phòng, an ninh, kinh tế - xã hội không thể bố trí ngoài phạm vi đất dành cho đường sắt; công trình tuyên truyền theo yêu cầu của cơ quan nhà nước;***  ***b) Hành lang an toàn giao thông đường sắt quốc gia hiện tại được phép sử dụng để xây dựng đường gom với mục đích xóa bỏ lối đi tự mở qua đường sắt. Khi xây dựng đường gom trong hành lang an toàn giao thông đường sắt phải xây dựng hàng rào ngăn cách giữa đường sắt với đường bộ để bảo đảm an toàn giao thông;***  ***c) Đối với đường sắt đô thị, phạm vi bảo vệ công trình, hành lang an toàn giao thông được bố trí kết hợp với các công trình hạ tầng kỹ thuật đô thị bảo đảm tính đồng bộ, hài hòa về điều kiện mặt bằng, không gian phát triển đô thị và tạo điều kiện di chuyển thuận tiện cho hành khách đi tàu;***  ***d) 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 của công trình, an toàn giao thông đường sắt và phải được cơ quan có thẩm quyền cấp phép theo quy định của Luật này, trừ trường hợp xây dựng công trình, lắp đặt thiết bị đường sắt.*** | Đề nghị bổ sung khoản này với lý do:  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 theo 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 với lý do:  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 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. | 5. 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. | Đề xuất giữ nguyên như khoản 4 Điều 23 Luật Đường sắt 2017 |
| 5. Chính phủ quy định chi tiết Điều này. | 6. Chính phủ quy định chi tiết Điều này. | Đề xuất giữ nguyên như khoản 5 Điều 23 Luật Đường sắt 2017 |
| **Điều** **24.** **Trách nhiệm bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt** | **Điều** **29.** **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;  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. | 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;  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. | Đề xuất giữ nguyên như khoản 1 Điều 24 Luật Đường sắt 2017 |
| 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;  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. | 2. Ủy ban nhân dân các cấp nơi có đường sắt đi qua có trách nhiệm sau đây:  a) Tổ chức và hướng dẫn thực hiện việc bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị;  b) 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;  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 đô thị. | Đề xuất 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 đô thị, 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. |
| 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. ***Cơ quan, tổ chức, đơn vị được giao quản lý, sử dụng tài sản 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. | Đề xuất thay cụm từ “Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt” bằng cụm từ “Cơ quan, tổ chức, cá nhân 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. | 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. | Đề xuất giữ nguyên như khoản 4 Điều 24 Luật Đường sắt 2017 |
| 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. | 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. | Đề xuất giữ nguyên như khoản 5 Điều 24 Luật Đường sắt 2017 |
| **Điều 25. Phòng, chống, khắc phục hậu quả sự cố, thiên tai đối với kết cấu hạ tầng đường sắt** | **Điều 30. Phòng, chống, khắc phục hậu quả sự cố, thiên tai trong lĩnh vực đường sắt** | Đề nghị thay tên Điều, cụ thể như sau:  Thay cụm từ "kết cấu hạ tầng đường sắt" bằng cụm từ "trong lĩnh vực đường sắt".  - Lý do:  (1) Theo quy định tại khoản 15 Điều 3 Luật Đường sắt: Kết cấu hạ tầng đường sắt là công trình đường sắt, phạm vi bảo vệ công trình đường sắt và hành lang an toàn giao thông đường sắt. Tuy nhiên, theo quy định tại khoản 1 Điều 1 Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Phòng chống thiên tai và Luật Đê điều: Thiên tai là hiện tượng tự nhiên bất thường có thể gây thiệt hại về người, tài sản, môi trường, điều kiện sống và các hoạt động kinh tế - xã hội,...  (2) Theo quy định tại khoản 3 Điều 3 Luật Phòng chống thiên tai: Phòng, chống thiên tai là quá trình mang tính hệ thống, bao gồm hoạt động phòng ngừa, ứng phó và khắc phục hậu quả thiên tai. Như vậy, phòng chống thiên tai là hoạt động phòng ngừa, ứng phó và khắc phục hậu quả do thiên tai gây ra đối với người, tài sản, môi trường,...(không chỉ đối với tài sản là kết cấu hạ tầng đường sắt). |
|  | ***1. Các dự án đầu tư xây dựng công trình đường sắt phải được thiết kế, xây dựng bền vững, thích ứng với biến đổi khí hậu, tuân thủ các quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật và bảo đảm yêu cầu về phòng chống thiên tai.*** | Đề nghị bổ sung khoản này với lý do:  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)[[22]](#footnote-22).  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. Việc thực hiện phòng, chống, khắc phục hậu quả sự cố thiên tai và cứu nạn đối với các tuyến đường sắt đã được đưa vào khai thác, sử dụng được thực hiện như sau:  a) Bộ Giao thông vận tải, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức thực hiện công tác phòng, chống, khắc phục hậu quả sự cố, 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) ***Cơ quan, tổ chức, đơn vị được giao quản lý, sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt*** có trách nhiệm thực hiện phòng, chống, khắc phục hậu quả sự cố, thiên tai đối với đường sắt được giao quản lý theo quy định của Luật này, pháp luật khác có liên quan; sửa chữa, khắc phục ngay hư hỏng công trình đường sắt đối với các trường hợp không đảm bảo an toàn cho người, phương tiện tham gia giao thông trên các đoạn, tuyến đường sắt; khắc phục nguy cơ sụt đổ công trình đường sắt, công trình liền kề; tham gia công tác cứu nạn, cứu hộ;  c) Cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan tham gia phòng, chống, khắc phục hậu quả sự cố, thiên tai và tìm kiếm cứu nạn theo quy định của pháp luật về phòng, chống, khắc phục hậu quả thiên tai và tìm kiếm cứu nạn. | - Đề xuất 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.  - Đề nghị thay cụm từ “Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt” bằng cụm từ “Cơ quan, tổ chức, cá nhân 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. |  | Đề xuất chuyển nội dung này sang khoản 2 Điều 29 của Dự thảo |
| 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. |  | Đề xuất chuyển nội dung này sang khoản 2 Điều 29 của Dự thảo |
| 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. |  | Đề xuất chuyển nội dung này sang khoản 2 Điều 29 của Dự thảo |
| 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. |  | Đề xuất chuyển nội dung này sang khoản 2 Điều 29 của Dự thảo |
| **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 31. Công nghiệp đường sắt** | Giữ nguyên như Điều 26 Luật Đường sắt 2017 |
| 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. | 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. | 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. |  |
| **Điều 27. Yêu cầu về phát triển công nghiệp đường sắt** | **Điều 32. 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 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. 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. | **3.** Việc đầu tư, nhập khẩu ***phương tiện***, thiết bị ***đường sắt***, dây chuyền công nghệ phải bảo đảm tính đồng bộ, tiên tiến, hiện đại, kết hợp với chuyển giao công nghệ ***về vận hành, khai thác, sản xuất, bảo trì, sửa chữa, đào tạo nguồn nhân lực*** ***theo quy định của pháp luật về chuyển giao công nghệ.*** | Đề nghị 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. |
| **Điều 28. Đầu tư phát triển công nghiệp đường sắt** | **Điều 33. 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. | 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. | 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. | 3. Chính phủ quy định chi tiết về ***tiêu chí thành lập, lựa chọn tổ chức, doanh nghiệp*** trong nước và cơ chế đặt hàng, giao nhiệm vụ, chính sách ưu đãi trong việc nghiên cứu, ứng dụng, chuyển giao công nghệ, đầu tư phát triển công nghiệp đường sắt trọng điểm, sản phẩm công nghệ cao chuyên dùng cho đường sắt. | Sửa đổi bổ sung khoản này nhằm cụ thể hóa ***về tiêu chí thành lập, lựa chọn tổ chức, doanh nghiệp và*** việc đặt hàng, giao nhiệm vụ cho tổ chức, doanh nghiệp trong nước thực hiện một số nhiệm vụ phát triển công nghiệp đường sắt trọng điểm cũng như cơ chế chính sách ưu đãi đối với sản phẩm công nghệ cao về công nghiệp đường sắt có tính đặc thù để khuyến khích các tổ chức, cá nhân, doanh nghiệp tham gia đầu tư nâng cấp, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt, công trình công nghiệp đường sắt |
| **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 34. Nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, đào tạo phát triển nguồn nhân lực, chuyển giao công nghệ trong 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. | ***1. Việc nghiên cứu, ứng dụng, chuyển giao công nghệ phải đảm bảo tiên tiến, hiện đại, phù hợp với chiến lược, quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường sắt, pháp luật về khoa học và công nghệ, pháp luật về chuyển giao công nghệ.*** | Sửa đổi, bổ sung nội dung khoản này nhằm đồng bộ với với khoản 2 Điều 32 và theo đúng pháp luật về khoa học và công nghệ và pháp luật về chuyển giao 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. | ***2. Việc*** đào tạo phát triển nguồn nhân lực cho công nghiệp đường sắt ***phải tuân thủ quy định của pháp luật về giáo dục, giáo dục nghề nghiệp, đáp ứng yêu cầu quản lý, kinh doanh của doanh nghiệp.*** | Đề xuất sửa đổi, bổ sung nội dung này trên cơ sở sửa đổi, khoản 1 và khoản 3 Điều này của dự thảo cho phù hợp |
| 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. | ***3. Nhân lực tham gia nghiên cứu, chuyển giao công nghệ, sản xuất đối với sản phẩm công nghệ cao chuyên dùng cho đường sắt được hưởng chính sách ưu đãi theo quy định của pháp luật về Công nghệ cao.*** | Sửa đổi bổ sung khoản này nhằm cụ thể hóa việc khuyến khích các Chuyên gia, nhà khoa học tham gia vào lĩnh vực nhận chuyển giao công nghệ, sản xuất đối với sản phẩm công nghệ cao về công nghiệp đường sắt có tính đặc thù. Trên cơ sở đó từng bước tiến tới làm chủ về khoa học công nghệ trong lĩnh vực công nghiệp đường sắt nói riêng và nền công nghiệp quốc gia nói chung. |
| **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 35. 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 ***ngoại trừ quy định tại khoản 2 điều này*** phải đáp ứng các điều kiện sau đây:  a) Có Giấy giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt do cơ quan có thẩm quyền cấp  b) 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;  ***c) Bảo đảm còn niên hạn sử dụng theo quy định của Chính phủ.*** | - Bổ sung cụm từ “***ngoại trừ quy định tại khoản 2 điều này”*** để làm rõ khoản 1 Điều 30 không áp dụng đối với phương tiện giao thông đường sắt tham gia giao thông trong trường hợp đặc biệt theo quy định tại khoản 2 điều này.  - Quy định để làm rõ khoản 1 Điều 30 không áp dụng đối với phương tiện giao thông đường sắt di chuyển trong trường hợp đặc biệt theo quy định  - 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. |
| 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~~khi di chuyển~~ ***tham gia giao thông*** trong trường hợp đặc biệt được thực hiện theo quy định của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải. | Đề nghị thay cụm từ "khi di chuyển" bằng cụm từ "tham gia giao thông" cho phù hợp với khoản 1 Điều này |
| **Điều 31. Đăng ký phương tiện giao thông đường sắt** | **Điều 36. 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 phương tiện giao thông đường sắt phải đáp ứng các yêu cầu sau đây:***  a) Có nguồn gốc hợp pháp;  ***b) 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.*** | - Đề xuất sửa đổi tến khoản này để đảm bảo tính logic, rõ nghĩa và tương đồng với khoản 2 Điều này.  - Thay thế nội dung điểm b khoản này bằng cụm từ “*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”. Đã giải thích tại Điều 33 Dự thảo.* |
| 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 được thay đổi tính năng sử dụng hoặc thay đổi các thông số kỹ thuật chủ yếu;  b) Khi chuyển quyền sở hữu;  ***c)*** ***Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt*** ***bị mất hoặc hư hỏng.*** | 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”  Lý do: 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. |  | Đề xuất 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 phải được thu hồi, xóa 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, ***thanh lý***. | Sửa đổi khoản này để đảm bảo logic, rõ ràng đễ thực hiện.  ***Thay cụm từ “bị phá hủy” bằng “thanh lý” cho phù hợp với thực tế*** |
| 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, thu hồi, xóa Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt ***trên đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng.*** |  |
|  | ***5. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định việc cấp, cấp lại, thu hồi, xóa Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện đường sắt đối với đường sắt đô thị.*** | Lý do: Để phù hợp với chủ trương chính sách của Đảng, Nhà nước, Chính phủ về đẩy mạnh, tăng cường phân cấp, phân quyền tại Nghị quyết số 76/NQ-CP ngày 15 tháng 7 năm 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 tháng 01 năm 2022 của Chính phủ Về đẩy mạnh phân cấp, phân quyền trong quản lý nhà nước. |
| **Điều 32. Đăng kiểm phương tiện giao thông đường sắt** | **Điều 37. Đăng kiểm phương tiện giao thông đường sắt, phụ tùng 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. | 1. Phương tiện giao thông đường sắt sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu, hoán cải ***để tham gia giao thông đường sắt*** phải được tổ chức đăng kiểm kiểm tra và cấp Giấy chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường. | - Bổ sung cụm từ để tham gia giao thông đường sắt để loại trừ các phương tiện được sản xuất lắp ráp, nhập khẩu với mục đích nghiên cứu khoa học, phát triển sản xuất, trưng bày giới thiệu sản phẩm hoặc di chuyển nội bộ không tham gia giao thông đường sắt  - Bỏ cụm từ “tổ chức đăng kiểm nước ngoài được Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ủy quyền”, lý do: Phương tiện giao thông đường sắt chủ yếu di chuyển nội địa và phục vụ nhu cầu vận tải trong nước, trên thực tế không tồn tại các tổ chức đăng kiểm đường sắt nước ngoài. Trong tương lai, nếu Việt Nam có tham gia các hiệp ước, hiệ định quốc tế về ủy quyền chứng nhận hoặc công nhận lẫn nhau thì sẽ thực hiện theo các hiệp định, điều ước quốc tế tương ứng, do đó không cần thiết phải quy định “tổ chức đăng kiểm nước ngoài được Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ủy quyền kiểm tra”.  - Bỏ từ “giám sát”, lý do:  Theo quy định tại Điều 10 Luật chất lượng sản phẩm hàng hóa nhà sản xuất phải chịu trách nhiệm bảo đảm chất lượng của sản phẩm. Ngoài ra, Luật Chất lượng sản phẩm hàng hóa cũng không có quy định về nhiệm vụ giám sát mà chỉ quy định về kiểm tra chuyên ngành. Để đảm bảo an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường cho phương tiện, tổ chức đăng kiểm sẽ kiểm tra các tính năng an toàn của phương tiện theo quy định của Thông tư và các quy chuẩn kỹ thuật liên quan. Như vậy, việc quy định tổ chức đăng kiểm “giám sát” chất lượng phương tiện giao thông đường sắt là chưa phù hợp với Luật chất lượng sản phẩm hàng hóa và thực tế triển khai. |
|  | ***2. Phụ tùng phương tiện giao thông đường sắt lắp ráp, nhập khẩu để lắp lên phương tiện giao thông đường sắt thuộc danh mục phải bảo đảm an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phải được tổ chức đăng kiểm kiểm tra và cấp Giấy chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường.*** | Hiện nay, việc quản lý chất lượng linh kiện, thiết bị sản xuất, lắp ráp, nhập khẩu lắp trên phương tiện giao thông đường sắt chưa chỉ được quy định ở Luật chất lượng sản phẩm hàng hóa nhưng cũng chưa đầy đủ, do đó cần quy định ở Luật Đường sắt là luật chuyên ngành để thống nhất quản lý. |
| 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. Phương tiện giao thông đường sắt trong quá trình khai thác, sử dụng ***có tham gia giao thông đường sắt*** phải được tổ chức đăng kiểm định kỳ kiểm tra, cấp Giấy chứng nhận kiểm tra định kỳ an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường***.*** | - Bổ sung cụm từ *có tham gia giao thông đường sắt* để loại trừ các phương tiện di chuyển nội bộ không tham gia giao thông đường sắt.  - 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 30. Điều kiện tham gia giao thông của phương tiện giao thông đường sắt |
|  | ***4. Tổ chức, cá nhân nhập khẩu, sản xuất lắp ráp có trách niệm tuân thủ các quy định pháp luật về chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường; chịu trách nhiệm về chất lượng, bảo hành sản phẩm do mình nhập khẩu, sản xuất, lắp ráp.*** | Bổ sung quy định để làm rõ trách nhiệm của Tổ chức cá nhân nhập khẩu, sản xuất lắp ráp |
| 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. | 5. 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. | Giữ nguyên quy định như khoản 3 Điều 32 Luật Đường sắt 2017 |
|  | ***6. Tổ chức đăng kiểm chịu trách nhiệm về kết quả kiểm tra, chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông đường sắt, phụ tùng phương tiện giao thông đường sắt.*** | Bổ sung để làm rõ trách nhiệm 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. | 7. 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 giao thông đường sắt, phụ tùng phương tiện giao thông đường sắt; danh mục phụ tùng phương tiện giao thông đường sắt phải đảm bảo an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường;  ***b) Danh mục phụ tùng phương tiện giao thông đường phải bảo đảm an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường;***  c) Yêu cầu đối với cơ sở vật chất, kỹ thuật của tổ chức đăng kiểm;  d) Tiêu chuẩn đăng kiểm viên;  ***đ) Trình tự, thủ tục cấp, cấp lại, thu hồi giấy chứng nhận đăng kiểm viên;***  e) Kiểm tra, cấp, cấp lại, thu hồi ***Giấy chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường và Giấy chứng nhận kiểm tra định kỳ an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường.*** | - Bổ sung khoản b) để quy định rõ danh mục phụ tùng phải đảm bảo an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường được quy định tại khoản 2  Bổ sung điểm đ để làm rõ căn cứ thực hiện thủ tục cấp, cấp lại, thu hồi giấy chứng nhận đăng kiểm viên;  - Sửa khoản e: để bổ sung làm rõ giấy chứng nhận về chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông đường sắt bao gồm Giấy chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường và Giấy chứng nhận kiểm tra định kỳ an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường (cho cả phương tiện giao thông đường sắt và phụ tùng phương tiện giao thông đường sắt) |
| **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 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. | **~~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.~~ | Đề nghị bỏ Điều này do đã gộp vào Điều 35 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 39. 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. Chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu bao gồm:***  ***a) Lái tàu;***  ***b) Điều độ chạy tàu;***  ***c) Các chức danh nhân viên khác 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. | ~~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.~~ | Đề xuất bỏ khoản này như đã phân tích tại khoản 1 Điều này |
| 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. | ~~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.~~ | Đề xuất bỏ khoản này như đã phân tích tại khoản 1 Điều này |
| 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. | 2. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết đối với các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu ***đối với đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng.***  ***3. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định chi tiết đối với các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu đối với đường sắt đô thị.*** | 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 tháng 7 năm 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 tháng 01 năm 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. |
| **Điều 36. Giấy phép lái tàu** | **Điều 40. 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 trực tiếp lái phương tiện giao thông đường sắt theo quy định của Luật này. |  |
| 2. Người được cấp giấy phép lái tàu chỉ được lái loại phương tiện giao thông đường sắt đã quy định trong giấy phép lái tàu. | 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. |  |
| 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) Có độ tuổi ***lao động*** ***phù hợp với quy định của pháp luật về lao động*;**  b) Có giấy chứng nhận đủ tiêu chuẩn sức khỏe;  c) Có bằng hoặc chứng chỉ đào tạo chuyên ngành lái phương tiện giao thông đường sắt do cơ sở đào tạo cấp;  d) ***Đạt yêu cầu*** kỳ sát hạch đối với loại phương tiện giao thông đường sắt quy định trong Giấy phép lái tàu.  đ) ***Đối với Lái tàu trên đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng phải*** có thời gian làm phụ lái tàu theo quy định của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải; | - Tách điểm a khoản 3 Điều này thành 2 điểm a và b cho rõ;  - Quy định về độ tuổi tối đa được cấp Giấy phép lái tàu tại Luật Đường sắt 2017 chưa phù hợp với thực tiễn hiện nay dẫn đến quyền lợi của người lao động bị ảnh hưởng và doanh nghiệp kinh doanh đường sắt khó khăn trong việc sử dụng, bố trí việc làm cho các chức danh lái tàu; quy định về độ tuổi tối thiểu để cấp Giấy phép lái tàu chưa phù hợp với thực tế đối với chức danh lái tàu đường sắt dẫn đến gây khó khăn cho các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt trong việc đào tạo, tuyển dụng chức danh lái tàu. Do đó, đề xuất sửa đổi, bổ sung độ tuổi Lái tàu cho phù hợp với Luật Lao động về tuổi nghỉ hưu của người lao động, đặc biệt là người lao động làm công việc thuộc danh mục ngành nghề nặng nhọc, độc hại có tuổi nghỉ hưu sớm hơn so với độ tuổi nghỉ hưu do Luật Lao đông quy định (62 tuổi đối với nam, 60 thổi đối với nữ)  - Điểm d: Bổ sung cụm từ “Đối với Lái tàu trên đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng phải” để đảm bảo logic với khoản 4, khoản 5, vì trên đường sắt đô thị hiện nay không có chức danh phụ lái tàu.  - Điểm đ: Thay thế cụm từ “Đã qua” bằng cụm từ “Đạt yêu cầu” cho chặt chẽ. |
| 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. | 4. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết điều kiện, nội dung, quy trình sát hạch và cấp, cấp lại, thu hồi Giấy phép lái tàu ***trên đường sắt quốc gia, đường sắt vùng, đường sắt chuyên dùng.*** |  |
|  | ***5. Ủy Ban nhân dân cấp tỉnh quy định chi tiết điều kiện, nội dung, quy trình sát hạch và cấp, cấp lại, thu hồi Giấy phép lái tàu trên đường sắt đô thị.*** | 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 tháng 7 năm 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 tháng 01 năm 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 VẬN TẢI ĐƯỜNG SẮT** | Giữ nguyên tên Chương V Luật Đường sắt 2017 |
| **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 41. Tín hiệu giao thông đường sắt** | Giữ nguyên như Điều 37 Luật Đường sắt 2017 |
| 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, 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. |  |
| 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 hiệu suất chạy tàu. |  |
| 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. |  |
| 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 về tín hiệu giao thông đường sắt. |  |
| **Điều 38. Quy tắc giao thông đường sắt** | **Điều 42. 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. | 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, ***theo yêu cầu của từng loại hình đường sắt.*** | Bổ sung thêm cụm từ “***theo yêu cầu của từng loại hình đường sắt”*** nhằm 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 nội dung khác của Khoản 1 được kế thừa Điều 38 Luật Đường sắt 2017. |
| 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. | ~~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.~~ | Đề nghị thay thế khoản 2,3,4,5,6,7,8 bằng khoản 2, khoản 3 Điều này theo hướng giao Bộ GTVT và UBND cấp tỉnh 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. |
| 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. | ~~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. | ~~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. | ~~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. | ~~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. | ~~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. | ***2. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định chi tiết quy tắc giao thông đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng.*** |  |
|  | ***3. Ủy Ban nhân dân cấp tỉnh quy định chi tiết quy tắc giao thông đường sắt đô thị.*** |  |
| **Điều** **39.** **Giao thông tại đường ngang, cầu chung, trong hầm** | **Điều** **43.** **Giao thông tại đường ngang, cầu chung, trong hầm** |  |
| 1. Tại đường ngang, cầu chung, phương tiện giao thông vận tải đường sắt được quyền ưu tiên. | 1. Tại đường ngang, cầu chung, phương tiện giao thông vận tải đường sắt được quyền ưu tiên. | Đề nghị giữ nguyên như khoản 1 Điều 39 Luật Đường sắt 2017 |
| 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 chung, hầm; phải bật đèn chiếu sáng khi đi trong hầm. | Đề nghị giữ nguyên như khoản 2 Điều 39 Luật Đường sắt 2017 |
| 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 chung phải thực hiện theo quy định của ***Luật Trật tự, an toàn đường bộ*** và của Luật này. | Đề nghị sửa với lý do:  1. Luật Giao thông đường bộ tách thành: Luật Đường bộ và Luật Trật tự, an toàn đường bộ đang được Chính phủ trình Quốc hội. Do đó, dự thảo lần này sẽ tiếp cận quy định mới để bảo đảm tính đồng bộ khi ban hành văn bản QPPL.  2. Điều 23 Dự thảo Luật Trật tự, an toàn đường bộ (ngày 23/7/2023) quy định:  *“****Điều 23. Giao thông tại đường ngang, cầu chung đường sắt***  *1. Khi có hiệu lệnh của nhân viên gác chắn, đèn đỏ sáng nhấp nháy, chuông kêu, chắn đường bộ đang dịch chuyển hoặc đã đóng, người tham gia giao thông đường bộ phải dừng lại về bên phải đường của mình, trước vạch dừng xe.*  *2. Khi tới đường ngang không có người gác, chắn đường bộ, chuông, đèn tín hiệu, người tham gia giao thông đường bộ phải dừng lại về bên phải đường của mình, trước vạch dừng xe và quan sát hai phía, khi không có phương tiện giao thông đường sắt tới mới được đi qua.*  *3. Khi phương tiện tham gia giao thông đường bộ bị hư hỏng, bị tai nạn hoặc hàng hóa rơi đổ trên đường ngang, cầu chung đường sắt mà không thể di chuyển ngay khỏi phạm vi an toàn đường sắt, người điều khiển phương tiện và người có mặt phải kịp thời báo hiệu cho tàu dừng trước chướng ngại, đưa phương tiện, hàng hoá ra khỏi phạm vi an toàn đường sắt.”.* |
| 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. | 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. | Đề nghị giữ nguyên như khoản 4 Điều 39 Luật Đường sắt 2017 |
| **Mục 2. BẢO ĐẢM TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐƯỜNG SẮT** | **Mục 2. BẢO ĐẢM TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐƯỜNG SẮT** | Đề xuất giữ nguyên như quy định của Luật Đường sắt 2017 với lý do:  - 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****”.*  - Đồng thời, các quy định về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt trong Luật Đường sắt 2017 đã và đang được thực hiện ổn định, không có tồn tại, bất cập trong quá trình triển khai thực hiện. Mặt khác, các quy định về trật tự, an toàn giao thông đang được quy định tại một số Luật như: Luật Giao thông đường bộ, Bộ luật Hình sự (Điều 267), Luật Công an nhân dân (khoản 10 Điều 16, ... Dó đó, việc thay cụm từ “trật tự, an toàn giao thông” sẽ không đồng bộ, thống nhất giữa các Luật. |
| **Điều 40.** **Hoạt động bảo đảm trật tự, an toàn giao thông vận tải đường sắt** | **Điều 44.** **Hoạt động bảo đảm trật tự, an toàn giao thông vận tải đường sắt** |  |
| 1. Hoạt động bảo đảm trật tự, an toàn giao thông vận tải đường sắt bao gồm:  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 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~~ ***tuân thủ nguyên tắc trong điều hành*** giao thông vận tải ~~trên~~ đường sắt ***quy định*** ***tại khoản 1 Điều 44 của Luật này***;  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. | Đề nghị sửa đổi, bổ sung điểm b khoản 1 cho rõ nội dung, tránh trùng lặp với quy định tại khoản 3 Điều 4 Luật Đường sắt 2017 và phù hợp với khoản 1 Điều 44 của dự thảo Luật. |
| 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. | 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 ***theo quy định của Luật này và pháp luật khác có liên quan.*** | Đề nghị bổ sung cụm từ “theo quy định của Luật này và pháp luật khác có liên quan”. Lý do: hiện nay, ngoài Luật Đường sắt 2017 quy định về trật tự, an toàn giao thông đường sắt còn được quy định tại một số Luật như: Luật Giao thông đường bộ, Bộ luật Hình sự (Điều 267), Luật Công an nhân dân (khoản 10 Điều 16). |
| 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. | 3. ***Mọi*** hành vi vi phạm trật tự, an toàn giao thông vận tải đường sắt phải được phát hiện, ***ngăn chặn*** kịp thời, xử lý nghiêm minh~~, đúng~~ ***theo đúng quy định*** pháp luật. | Đề xuất 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 dự thảo Luật Trật tư, an toàn giao thông đường bộ đang trình Quốc hội. |
| 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. | 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. | Giữ nguyên như khoản 4 Điều 40 Luật Đường sắt 2017 |
| **Điều 41. Điều hành giao thông vận tải đường sắt** | **Điều 45. 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. | 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.~~ | - Điểm b: Bỏ cụm từ “theo đúng biểu đồ chạy tàu” để tránh trùng lặp nội dung với điểm a.  - Chuyển điểm c khoản này sang điểm đ khoản 2 Điều 46 để tránh trùng lặp. |
| 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. | 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. | Giữ nguyên quy định khoản 2 Điều 41 Luật Đường sắt 2017 |
| 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. | 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. | Giữ nguyên quy định khoản 3 Điều 41 Luật Đường sắt 2017 |
| 4. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định về điều hành giao thông vận tải đường sắt đô thị. | 4. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định về điều hành giao thông vận tải đường sắt đô thị. | Giữ nguyên quy định khoản 4 Điều 41 Luật Đường sắt 2017 |
| **Điều 42. Tải trọng, công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ chạy tàu** | **Điều 46. Tải trọng, 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 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. | Đề nghị giữ nguyên, quá trình thực hiện không xuất hiện bất cập |
| 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. | Đề nghị giữ nguyên, quá trình thực hiện không xuất hiện bất cập |
| 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. | Đề nghị giữ nguyên, quá trình thực hiện không xuất hiện bất cập |
| 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, đơn vị được giao quản lý, sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt*** xây dựng, công bố công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ trên đoạn, tuyến đường sắt. | Đề nghị sửa với lý do:  1. Thay cụm từ “Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt” bằng cụm từ “Cơ quan, tổ chức, cá nhân 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 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. | Đề nghị giữ nguyên, quá trình thực hiện không xuất hiện bất cập |
| 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. | ~~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.~~ | Đề nghị 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** | **Điều 47. Biểu đồ chạy tàu** |  |
| 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. | ***1. Biểu đồ chạy tàu là cơ sở của việc tổ chức chạy tàu, phải được xây dựng hằng năm, được điều chỉnh khi cần thiết bảo đảm phù hợp với nhu cầu vận tải cho từng tuyến và toàn mạng lưới đường sắt và công bố công khai.*** | Chuyển cụm từ “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” xuống điểm đ khoản 2 điều này để đảm bảo tính logic |
| 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. | 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.  ***đ)*** ***Bảo đảm nguyên tắc bình đẳng giữa các doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt, bảo đảm an toàn giao thông đường sắt***; |  |
| 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. | 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. | 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. | Theo quy định Theo quy định tại Điều 10 Luật chất lượng sản phẩm hàng hóa nhà sản xuất phải chịu trách nhiệm bảo đảm chất lượng của sản phẩm. Ngoài ra, Luật Chất lượng sản phẩm hàng hóa cũng không có quy định về nhiệm vụ giám sát mà chỉ quy định về kiểm tra chuyên ngành. Để đảm bảo an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường cho phương tiện, tổ chức đăng kiểm sẽ kiểm tra các tính năng an toàn của phương tiện theo quy định của Thông tư và các quy chuẩn kỹ thuật liên quan. Như vậy, việc quy định tổ chức đăng kiểm “giám sát” chất lượng phương tiện giao thông đường sắt là chưa phù hợp với Luật chất lượng sản phẩm hàng hóa và thực tế triển khai. |
|  | **Điều 48. Quản lý an toàn đường sắt đô thị** | Điều này được kế thừa từ Điều 77 Luật Đường sắt 2017 |
|  | 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.~~ | Bỏ nội dung “***thẩm định, cấp Giấy chứng nhận thẩm định hồ sơ an toàn hệ thống đường sắt đô thị***”.  Lý do:  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. |
|  | 2. Doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đô thị phải xây dựng và duy trì hệ thống quản lý an toàn ***vận hành*** ~~và được cấp Giấy chứng nhận định kỳ hệ thống quản lý an toàn vận hành đường sắt đô thị.~~ | Đề xuất bổ sung cụm từ “vận hành” để bảo đảm tính logic và rõ nghĩa của khoản này |
|  | ***3. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định việc*** thực hiện đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống; ~~thẩm định hồ sơ an toàn hệ thống;~~ ***hệ thống quản lý an toàn vận hành***; kiểm tra định kỳ hệ thống quản lý an toàn vận hành đối với đường sắt đô thị. | Đề xuất sửa đổi, bổ sung quy định này với lý do:  - Theo quy định, Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh và cơ quan chuyên môn, chủ đầu tư trực thuộc Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh là cơ quan trực tiếp quản lý, chịu trách nhiệm toàn bộ chất lượng về kết cấu hạ tầng, phương tiện, thiết bị đường sắt từ bước chuẩn bị đầu tư đến bước hoàn thành dự án đưa vào khai thác (kể cả việc thuê tư vấn đánh giá an toàn hệ thống). Việc chỉ đạo khắc phục tồn tại, khiếm khuyết (nếu có) theo báo cáo của tư vấn đánh giá an toàn hệ thống cũng thuộc thẩm quyền, trách nhiệm của chủ đầu tư. Sau khi khắc phục xong, chủ đầu tư sẽ gửi Bộ Giao thông vận thực hiện thủ tục hành chính thẩm định, cấp Giấy chứng nhận thẩm định hồ sơ an toàn hệ thống đường sắt đô thị. Như vậy, Bộ Giao thông vận tải chỉ thực hiện thủ tục hành chính theo quy định, trong khi không tham gia, nắm bắt được toàn bộ quá trình đầu tư, xây dựng dự án dẫn đến mất nhiều thời gian nghiên cứu, cập nhật thông tin để xử lý mặc dù về mặt kỹ thuật, nội dung đánh giá an toàn hệ thống đã được tư vấn thực hiện. Việc này dẫn đến kéo dài thời gian thực hiện dự án, giảm tính chủ động của địa phương. Do đó, việc phân quyền cho Ủy ban nhân dân cấp tỉnh thực hiện nhiệm vụ này là phù hợp.  - Đồng thời, việc phân quyền cho chính quyền cấp tỉnh để phù hợp với chủ trương chính sách của Đảng, Nhà nước, Chính phủ về đẩy mạnh, tăng cường phân cấp, phân quyền tại Nghị quyết số 76/NQ-CP ngày 15 tháng 7 năm 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 tháng 01 năm 2022 của Chính phủ về đẩy mạnh phân cấp, phân quyền trong quản lý nhà nước; |
|  | **Điều 49. Quản lý an toàn đường sắt tốc độ cao** |  |
|  | 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. | Giữ nguyên như khoản 1 Điều 82 Luật Đường sắt 2017 |
|  | 2. Doanh nghiệp kinh doanh đường sắt tốc độ cao phải xây dựng và duy trì hệ thống quản lý an toàn. | Giữ nguyên như khoản 1 Điều 82 Luật Đường sắt 2017 |
|  | ***3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định việc thực hiện đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống; hệ thống quản lý an toàn vận hành; kiểm tra định kỳ hệ thống quản lý an toàn vận hành đối với đường sắt tốc độ cao.*** | Việc khai thác đường sắt tốc độ cao đòi hỏi nghiêm ngặt về chính xác và độ an toàn do đó cần phải có quy định cụ thể. |
| **Điều 44. Trách nhiệm của tổ chức, cá nhân khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt** | **Điều 50. 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) 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 ***giao thông 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;  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. | Đề xuất bổ sung cụm từ “giao thông đường sắt” vào điểm c cho đầy đủ và phù hợp với điểm b khoản này. |
| 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. 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. | Giữ nguyên như khoản 2 Điều 44 Luật Đường sắt 2017 |
| 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 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 |
| 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 51. 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** **52.** ***Trách nhiệm*** **bảo vệ trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của doanh nghiệp kinh doanh đường sắt** | Đề xuất 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. | 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 ***nơi có đường sắt đi qua*** 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. | Đề xuất bổ sung cụm từ “nơi có đường sắt đi qua” để xác định rõ chủ thể cần phối hợp với doanh nghiệp kinh doanh đường sắt trong công tác bảo vệ trật tự, an toàn và phù hợp với 53 của dự thảo Luật. |
| 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. | 2. Lực lượng bảo vệ trên tàu được tổ chức trong doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt trên các ~~mạng~~ ***tuyến*** đường sắt quốc gia. | Đề xuất thay từ “mạng” thành “tuyến” cho phù hợp với Điều 7 Luật Đường sắt 2017 (được sửa đổi, bổ sung tại khoản 1 Điều 3 Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của 37 Luật có liên quan đến quy hoạch) |
| 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. | 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. | Giữ nguyên như khoản 3 Điều 46 Luật Đường sắt 2017 |
| **Điều 47.** **Trách nhiệm bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của lực lượng Công an** | **Điều 53.** **Trách nhiệm bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của lực lượng Công an** | Giữ nguyên như Điều 47 Luật Đường sắt 2017 |
| 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 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. |  |
| 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** **54.** **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** | Giữ nguyên như Điều 48 Luật Đường sắt 2017 |
| 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 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. |  |
| 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. |  |
| 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. |  |
| 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. |  |
| 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. |  |
| 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. |  |
| 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 44 của Luật này. |  |
| 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. |  |
| **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 55. 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:  a) Kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt;  b) Kinh doanh vận tải đường sắt. | Đề nghị:  - Bỏ cụm từ “Kinh doanh đường sắt đô thị” vì đường sắt đô thị là một trong các loại hình đường sắt nói chung, đã bao gồm trong kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt và kinh doanh vận tải đường sắt; các nội dung liên quan đến kinh doanh đường sắt đô thị được quy định chung trong kinh doanh đường sắt (mục 2, mục 3 của Chương này). |
| 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 sắt*** là ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện. | Đề nghị 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** **56.** **Kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt** | Giữ nguyên như Điều 50 Luật Đường sắt 2017 |
| 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 tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt cho doanh nghiệp để kinh doanh theo quy định. |  |
| 2. Tổ chức, cá nhân sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư hoặc do tổ chức, cá nhân khác đầu tư để hoạt động kinh doanh phải trả tiền sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt. | 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. |  |
| **Điều 51. Quyền, nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt** | **Điều 57. Quyền, nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt** | Giữ nguyên như Điều 51 Luật Đường sắt 2017 |
| 1. Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt có các quyền sau đây:  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;  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;  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;  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;  e) Được Nhà nước hỗ trợ theo quy định tại khoản 1 Điều 68 của Luật này;  g) Các quyền khác theo quy định của pháp luật. | 1. Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt có các quyền sau đây:  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;  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;  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;  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;  e) Được Nhà nước hỗ trợ theo quy định tại khoản 1 Điều 68 của Luật này;  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:  a) Quản lý sử dụng tài sản thuộc kết cấu hạ tầng đường sắt theo quy định của pháp luật;  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; | 2. Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt có các nghĩa vụ sau đây:  a) Quản lý sử dụng tài sản thuộc kết cấu hạ tầng đường sắt theo quy định của pháp luật;  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; |  |
| 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, 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; | Đề xuất sửa đổi, bổ sung điểm c khoản 2 Điều 51 với lý do:  1. Quy định của Luật Quản lý, sử dụng tài sản công:  - Điều 21 quy định 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… Điều 99 quy định việc quản lý, sử dụng tài sản công do Nhà nước giao cho doanh nghiệp quản lý không tính thành phần vốn Nhà nước tại doanh nghiệp. Như vậy, ngoài doanh nghiệp kinh doanh KCHTĐS, tài sản KCHTĐS còn được quản lý bởi cơ quan nhà nước chuyên ngành.  - Điểm a khoản 2 Điều 22 quy định nghĩa vụ của cơ quan, tổ chức được giao tài sản: bảo vệ, sử dụng tài sản đúng mục đích, tiêu chuẩn, định mức, chế độ.  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.  3. Nội dung chuyển thẩm quyền ban hành công lệnh tốc độ, công lệnh tải trọng từ doành nghiệp sang cơ quan nhà nước sẽ bảo đảm tính đồng bộ giữa Luật ĐS với Luật Quản lý, sử dụng tài sản công. Mặt khác, cơ quan nhà nước thực hiện nhiệm vụ này sẽ bảo đảm công bằng đối với các doanh nghiệp cùng tham gia hoạt động đường sắt.  4. Từ nội dung phân tích nêu trên, đề nghị sửa điểm này để loại bỏ trách nhiệm của doanh nghiệp kinh doanh KCHTĐS trong việc xây dựng, công bố công lệnh tốc độ, công lệnh tải trọng để chuyển cho cơ quan nhà nước (cơ quan được giao tài sản) thực hiện. 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;  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; | 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;  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; |  |
| h) Trả tiền sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt theo quy định; | h) Trả tiền sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt theo quy định; | Đề nghị bỏ với lý do:  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. |
| 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** **58.** **Kinh doanh vận tải đường sắt** | Giữ nguyên như Điều 52 Luật Đường sắt 2017 |
| 1. Kinh doanh vận tải đường sắt gồm kinh doanh vận tải hành khách, hành lý và hàng hóa trên 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. | 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. |  |
| 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 đô thị. |  |
| **Điều** **53.** **Quyền, nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt** | **Điều** **59.** **Quyền, nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt** | Giữ nguyên như Điều 53 Luật Đường sắt 2017 |
| 1. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt có các quyền sau đây:  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;  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;  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. | 1. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt có các quyền sau đây:  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;  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;  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:  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;  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;  i) Các nghĩa vụ khác theo quy định của pháp luật. | 2. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt có các nghĩa vụ sau đây:  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;  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;  i) Các nghĩa vụ khác theo quy định của pháp luật. |  |
| **Điều** **54.** **Hợp đồng vận tải hành khách, hành lý** | **~~Điều~~****~~54.~~****~~Hợp đồng vận tải hành khách, hành lý~~** | Đề nghị 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; 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. | ~~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. | ~~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** | **~~Điều~~****~~55.~~****~~Hợp đồng vận tải hàng hóa~~** | Đề nghị 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. | ~~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. | ~~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. | ~~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 56. Giá vận tải đường sắt** | **Điều 60. 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. | Đề nghị 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 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. | Giữ nguyên như khoản 2 Điều 56 Luật Đường sắt 2017 |
| 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 57. Vận tải quốc tế** | **Điều 61. Vận tải quốc tế** | Giữ nguyên như Điều 57 Luật Đường sắt 2017 |
| 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. | 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. | 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. |  |
| **Điều 58. Vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt, an sinh xã hội** | **Điều 62. 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 nhằm phục vụ cộng đồng dân cư của một khu vực lãnh thổ ***mà đường sắt là loại hình vận tải hành khách duy nhất,*** Nhà nước cần **duy trì** để bảo đảm **~~vì~~** lợi ích chung và việc vận tải này theo cơ chế thị trường ~~khó~~ ***không*** có khả năng bù đắp chi phí. | Đề xuất:  - 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.  - Bổ sung cụm từ “mà đường sắt là loại hình vận tải hành khách duy nhất” để làm rõ tính đặc thủ của tuyến vận tải ASXH, vì không thể coi tất cả các tuyến ĐS vận tải hành khách bị lỗ đều là vận tải 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 Điều 72 của Luật này. |  |
|  | ***4. Chính phủ quy định chi tiết khoản 2 Điều này.*** | Lý do:Bổ sung khoản này để có cơ sở xác định tuyến đường sắt an sinh xã hội và cơ chế hỗ trợ giá. |
| **Điều****59.****Trách nhiệm bảo hiểm trong kinh doanh vận tải hành khách** | **Điều****63.****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****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:  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. | 1. Hành khách có các quyền sau đây:  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. |  |
| 2. Hành khách có các nghĩa vụ sau đây:  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. | 2. Hành khách có các nghĩa vụ sau đây:  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. |  |
| **Điều 61. Quyền, nghĩa vụ của người thuê vận tải** | **Điều 65. Quyền, nghĩa vụ của người thuê vận tải** | Giữ nguyên như Điều 61 Luật Đường sắt 2017 |
| 1. Người thuê vận tải có các quyền sau đây:  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. | 1. Người thuê vận tải có các quyền sau đây:  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. |  |
| 2. Người thuê vận tải có các nghĩa vụ sau đây:  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. | 2. Người thuê vận tải có các nghĩa vụ sau đây:  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. |  |
| **Điều 62. Vận tải hàng nguy hiểm** | **Điều 66. Vận tải hàng nguy hiểm** |  |
| 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 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. | Giữ nguyên như khoản 1 Điều 62 Luật Đường sắt 2017 |
| 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 nguy hiểm trên đường sắt phải tuân theo quy định của pháp luật về vận tải hàng nguy hiểm và bảo vệ môi trường. | Giữ nguyên như khoản 2 Điều 62 Luật Đường sắt 2017 |
| 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 nguy hiểm. | Giữ nguyên như khoản 3 Điều 62 Luật Đường sắt 2017 |
| 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 chi tiết điều này.*** | Đề nghị 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** | **Điều 67. Vận tải động vật sống** | Giữ nguyên như Điều 63 Luật Đường sắt 2017 |
| 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. | 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. |  |
| **Điều 64. Vận tải thi hài, hài cốt trên đường sắt quốc gia** | **Điều 68. 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 69.** **Vận tải hàng siêu trường, siêu trọng** | Giữ nguyên như Điều 65 Luật Đường sắt 2017 |
| 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. | 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. |  |
| 2. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về vận tải hàng siêu trường, siêu trọng trên đường sắt. | 2. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về vận tải hàng siêu trường, siêu trọng trên đường sắt. |  |
| **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 70. 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, giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt là khoản tiền phải trả khi sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt để được chạy tàu trong ga, trên tuyến hoặc khu đoạn đường sắt.  a) Phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt áp dụng đối với doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt khi sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư phục vụ hoạt động vận tải đường sắt.  b) Giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt áp dụng đối với tổ chức, cá nhân thuê hoặc nhận chuyển nhượng có thời hạn quyền sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư, trừ trường hợp quy định tại điểm a Khoản này. | Sửa đổi, bổ sung khoản này đảm bảo phù hợp với quy định mới về phân loại tài sản tại Điều 11 Dự thảo Luật ĐS sửa đổi. |
| 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. | ~~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. | 2. Bộ Tài chính chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải quy định về phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư. | Giữ nguyên theo Luật ĐS 2017 |
| **Điều 67. Giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt** | **Điều 71. 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 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; | Khoản này đã được sửa đổi, bổ sung tại điểm b khoản 3 Điều 73 Luật Giá 2023 |
| 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. | 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. |  |
| **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 72. Hỗ trợ đối với doanh nghiệp kinh doanh đường sắt trong việc thực hiện nhiệm vụ đặc biệt, an sinh xã hội, vận tải đương 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. Nhà nước 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. |  |
|  | 4. Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh quy định chi tiết Khoản 2 Điều này. | Kế thừa khoản 4 Điều 73 Luật ĐS 2017 |
| **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** | **Điều 73. 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** | Giữ nguyên nội dung Điều 69 Luật Đường sắt 2017 |
| 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. | 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. |  |
| **Chương VII**  **ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ** |  | Đề xuất bỏ Chung VII Luật Đường sắt 2017 đường sắt đô thị do: các quy định về đường sắt đô thịvẫn 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. |  | Đề nghị 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. |  | Đề nghị 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. |
| 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. |  | Đề nghị 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** |  | Điều này đã được quy định tại Điều 23 của dự thảo Luật |
| 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** |  | Điều này đã được quy định tại Điều 48 của dự thảo Luật |
| 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** |  | Đề xuất bỏ Chương VIII Luật Đường sắt 2017 về đường sắt tốc độ cao do: 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 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 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** |  | Nội dung này đã được quy định tai Điều 49 của dự thảo Luật |
| 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 74. 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 theo quy định của pháp luật về quy hoạch; xây dựng, tổ chức thực hiện kế hoạch và chính sách phát triển đường sắt. | Giữ nguyên nội dung khoản 6 Điều 3 Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của 37 Luật có liên quan đến quy hoạch. |
| 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; ***đưa vào khai thác, dừng khai thác tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt quốc gia;*** ~~công bố đóng, mở ga, tuyến đường sắt.~~ | Đề nghị sửa đổi, bổ sung cho phù hợp với 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, an toàn cho các đoàn tàu thực hiện nhiệm vụ đặc biệt. | Giữ nguyên nội dung khoản 7 như Điều 83 Luật Đường sắt 2017 |
| 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 75. 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. |  |
| 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 76. 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. | 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. |  |
| 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. | 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. |  |
| **Chương X**  **ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH** | **Chương VIII**  **ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH** |  |
|  | ***Điều 77. Bổ sung một số điểm của các luật có liên quan đến Luật Đường sắt***  ***1. Bổ sung điểm d vào khoản 1 Điều 78 Luật Xây dựng số 50/2014/QH13 đã được sửa đổi, bổ sung bởi các Luật số: 03/2016/QH14, 35/2018/QH14, 40/2019/QH14, 62/2020/QH14 theo hướng: bổ sung quy định 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 (để rút ngắn tiến độ thực hiện dự án tối thiểu 02 năm).***  ***2. Bổ sung điểm c vào khoản 1 Điều 6 Luật Đầu tư công số 39/2019/QH14 đã được sửa đổi, bổ sung bởi các Luật số: 64/2020/QH14, 72/2020/QH14, 03/2022/QH15 theo hướng: các địa phương được sử dụng ngân sách của địa phương mình lập dự án đầu tư công độc lập 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 đường sắt làm cơ sở triển khai các dự án phát triển đô thị theo quy hoạch được cấp có thẩm quyền phê duyệt.*** |  |
|  | ***3. Bổ sung điểm e khoản 2 Điều 13 Luật Thuế Thu nhập doanh nghiệp số 14/2008/QH12 ngày 03 tháng 6 năm 2008, được sửa đổi, bổ sung tại Luật số 32/2013/QH13 ngày 19 tháng 6 năm 2013 của Quốc hội sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Thuế thu nhập doanh nghiệp, có hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 01 năm 2014:***  ***e) Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, kinh doanh đường sắt đô thị, công nghiệp đường sắt được áp dụng thuế suất thuế thu nhập doanh nghiệp 10%.*** | Bổ sung các nội dung này để bảo đảm nội dung quy định tại Điều 6 Luật Đường sắt 2017 phù hợp quy định của pháp luật có liên quan. |
| **Điều 87. Quy định chuyển tiếp** | **Điều 78. Quy định chuyển tiếp** | Giữ nguyên như Điều 87 Luật Đường sắt 2017 |
| 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 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. |  |
| 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 cùng 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 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. |  |
| 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. | ~~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.~~ | Đề nghị bỏ khoản này do dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi) đã bỏ điểm b khoản 4 Điều 17 của Luật Đường sắt 2017 |
| **Điều 86. Hiệu lực thi hành** | **Điều 79. 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 … tháng … năm 2018.***  ***2. Luật Đường sắt số 06/2017/QH14 hết hiệu lực kể từ ngày Luật này có hiệu lực thi hành, trừ trường hợp quy định tại Điều … (quy định chuyển tiếp) của Luật này.***  ***3. Luật này 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 bãi bỏ “kinh doanh đường sắt đô thị” là ngành, nghề kinh doanh có điều kiện tại Phụ lục Luật Đầu tư 2020. |

1. (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-1)
2. 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-2)
3. Sân bay Tân Sơn Nhất năm 2017 là 36 triệu khách, năm 2018 đạt 38,3 triệu khách và năm 2019 là hơn 40 triệu lượt khách. Công suất thiết kế của Nội Bài 25 triệu khách/năm (nhà ga T1 + sảnh E là 15 triệu, nhà ga quốc tế T2 10 triệu). Nhưng từ năm 2015, sản lượng hành khách, hàng hóa thông qua Nội Bài tăng rất nhanh, trung bình hơn 10%/năm, gây áp lực rất lớn lên hạ tầng cảng. Đến năm 2018, Nội Bài đã đón gần 26 triệu lượt khách; năm 2019 là gần 30 triệu lượt. Con số này dự báo sẽ tiếp tục tăng lên đến 47,3 triệu khách vào năm 2025 và 63 triệu khách vào năm 2030. [↑](#footnote-ref-3)
4. Hồ sơ quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc thời kỳ 2021-2025, tầm nhìn đến năm 2050 (theo Quyết dịnh số 648/QĐ-TTg ngày 07/6/2023 của Thủ tướng Chính phủ); https://special.nhandan.vn/phat-trien-he-thong-cang-hang-khong/index.html. [↑](#footnote-ref-4)
5. Trang 5/73 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. 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-6)
7. 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-7)
8. Quyết định số 876/QĐ-TTg ngày 22/07/2022 của Thủ tướng Chính phủ Phê duyệt Chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí các-bon và khí mê-tan của ngành giao thông vận tải. [↑](#footnote-ref-8)
9. Quyết định số 2027/QĐ-BGTVT ngày 29/10/2020 của Bộ GTVT phê duyệt Đề án phát triển cảng xanh tại Việt nam; Quyết định số 710/QĐ-CHHVN ngày 2/6/2021 của Cục Hàng hải VN về việc ban hành kế hoạch thực hiện đề án phát triển cảng xanh tại Việt Nam: *Dự kiến đến* ***sau năm 2030****, 06 tiêu chí cảng xanh trong quy hoạch, đầu tư xây dựng và kinh doanh khai thác cảng biển tại Việt Nam được áp dụng bắt buộc*; *để được xem xét công nhận cảng xanh, cảng biển phải đạt được ít nhất 60% số điểm của các tiêu chí (đạt tổng điểm thấp nhất* ***60/100 điểm****).* [↑](#footnote-ref-9)
10. Điểm c khoản 3 Mục I Điều 1 Quyết định số 876/QĐ-TTg ngày 22/07/2022 của Thủ tướng Chính phủ Phê duyệt Chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí các-bon và khí mê-tan của ngành giao thông vận tải. [↑](#footnote-ref-10)
11. 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-11)
12. 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-12)
13. 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-13)
14. Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050. [↑](#footnote-ref-14)
15. Phụ lục II Quyết định số 979/QĐ-TTg ngày 22/8/2023 của Chính phủ về Hệ thống cảng cạn thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050. [↑](#footnote-ref-15)
16. 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-16)
17. 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-17)
18. Việc công bố đóng, mở ga đường sắt đã được đưa vào dự thảo tại Điều 10 (Hệ thống đường sắt). Việc quy định chi tiết việc công bố đóng, mở ga không cần thiết phải xây dựng thông tư điều chỉnh hoạt động này vì cũng như đóng, mở tuyến đường sắt, lượng công việc này thực hiện là rất ít và theo từng dự án cụ thể.

    Mặt khác, nếu ban hành thông tư quy định sẽ phát sinh thủ tục hành chính mới và chưa đề cập đến trong hồ sơ đề nghị xây dựng dự án luật. Thay vào đó, việc giải quyết công bố đóng, mở ga đường sắt được giải quyết theo thực tế của từng dự án cụ thể. [↑](#footnote-ref-18)
19. điểm b khoản 2 Điều 12 [↑](#footnote-ref-19)
20. Hiện nay là Thông tư 29/2023/TT-BGTVT ngày 29/9/2023 [↑](#footnote-ref-20)
21. Điều 12 Nghị định 65/2018/NĐ-CP ngày 12/5/2018 của Chính phủ (được sửa đổi, bổ sung tại Nghị định 91/2023/NĐ-CP ngày 14/12/2023) [↑](#footnote-ref-21)
22. 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-22)