|  |
| --- |
| **BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**  **BẢN THUYẾT MINH CHI TIẾT**  **DỰ ÁN LUẬT ĐƯỜNG SẮT (SỬA ĐỔI )**  *(Kèm theo văn bản số 3239/BGTVT-PC ngày 25/03/2016*  *của Bộ Giao thông vận tải)*  ***Hà Nội, tháng 3 năm 2016*** |

**PHỤ LỤC HỒ SƠ**

Dự thảo tờ trình Chính phủ [1](#_Toc447017003)

Dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi) [21](#_Toc447017004)

[Bảng so sánh Luật Đường sắt 2005 và dự thảo lần 4 Luật Đường sắt (sửa đổi) 62](#_Toc447017005)

Ban thuyết minh chi tiết dự án Luật Đường sắt sửa đổi [208](#_Toc447017007)

Báo cáo [đánh giá tác động của dự thảo Luật Ðường sắt (sửa đổi) 224](#_Toc447017010)

Báo cáo [Tổng kết mười năm thực hiện Luật Đường sắt 2005 248](#_Toc447017012)

|  |  |
| --- | --- |
| **BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI** | **CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**  **Độc lập - Tự do - Hạnh phúc** |
| Số: /TTr-BGTVT | *Hà Nội, ngày .... tháng .... năm 2016* |

DỰ THẢO

TỜ TRÌNH

Về Dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi)

Kính gửi: Chính phủ

Ngày 09/6/2015, kỳ họp thứ chín của Quốc hội đã thông qua Nghị quyết số 89/2015/QH13 về điều chỉnh Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh nhiệm kỳ Quốc hội khóa XIII, năm 2015 và Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2016 của Quốc hội; ngày 19/8/2015 Ủy ban thường vụ Quốc hội đã ban hành Nghị quyết số 1023/NQ-UBTVQH13 triển khai thực hiện Nghị quyết của Quốc hội về điều chỉnh Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh nhiệm kỳ Quốc hội khóa XIII, năm 2015 và Chương trình xây dựng luật, pháp lênh năm 2016;

Ngày 07/8/2015 Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 1273/QĐ-TTg về việc phân công cơ quan chủ trì soạn thảo các dự án luật, pháp lệnh được điều chỉnh trong Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh khóa XIII, năm 2015 và Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2016.

Bộ Giao thông vận tải đã chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành có liên quan xây dựng Dự án Luật Đường sắt (sửa đổi), Bộ Giao thông vận tải kính trình Chính phủ Dự án Luật với những nội dung cơ bản như sau:

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

Luật Đường sắt 2005 được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam khóa XI, kỳ họp thứ 7 thông qua ngày 14/6/2005, có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01/01/2006 (sau đây gọi là Luật Đường sắt 2005).

Đây là văn bản pháp lý quan trọng đã thể chế hoá kịp thời các chủ trương, chính sách của Đảng và Nhà nước đối với mọi hoạt động trong lĩnh vực giao thông vận tải đường sắt. Để triển khai Luật Đường sắt 2005, Bộ Giao thông vận tải đã chủ trì, phối hợp cùng các bộ, ngành liên quan xây dựng, ban hành hoặc trình cơ quan có thẩm quyền ban hành hệ thống các văn bản quy phạm pháp luật hướng dẫn thi hành.

Lần đầu tiên, hoạt động giao thông vận tải đường sắt có một hệ thống các văn bản QPPL điều chỉnh, bước đầu đã góp phần tích cực trong việc điều chỉnh mọi hoạt động giao thông vận tải đường sắt, tạo điều kiện thuận lợi cho người dân và doanh nghiệp tham gia kinh doanh đường sắt. Mặt khác đã tạo ra một khung pháp lý phục vụ cho công tác quản lý nhà nước trong hoạt động đường sắt mà trước đây chưa có.

Luật Đường sắt 2005 cùng các văn bản hướng dẫn bước đầu đã thể hiện được tư duy mới trong hoạt động quản lý Nhà nước đối với lĩnh vực đường sắt, phân định rõ công tác 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; đảm bảo môi trường cạnh tranh lành mạnh, không phân biệt đối xử trong hoạt động đầu tư và kinh doanh đường sắt.

Tuy nhiên, qua thực tế thi hành Luật Đường sắt 2005 đã bộc lộ một số những tồn tại bất cập và không còn phù hợp với thực tiễn hoạt động, cụ thể như sau:

1. Sự phù hợp của Luật Đường sắt 2005 đối với Hiến pháp 2013 và các luật, pháp lệnh.

Từ năm 2006 đến nay, Quốc hội đã thông qua Hiến pháp 2013 và 14 luật, pháp lệnh trong đó có những quy định liên quan đến một số nội dung trong Luật Đường sắt 2005. Vì vậy cần thiết phải điều chỉnh một số nội dung đã quy định của Luật Đường sắt 2005 để phù hợp với nội dung Hiến pháp 2013 và các luật, pháp lệnh mới ban hành.

2. Một số quy định của Luật Đường sắt 2005 quá chi tiết, cụ thể mang tính kỹ thuật chuyên ngành thuần túy cần được chỉnh sửa chuyển thành các quy định trong văn bản quy phạm pháp luật dưới Luật để phù hợp với thực tiễn và linh hoạt trong quá trình thực thi.

*a) Về phạm vi bảo vệ công trình, hành lang an toàn giao thông đường sắt.*

Tại các Điều 27, 28, 29, 31, 35 của Luật Đường sắt 2005 đã quy định chi tiết, cụ thể các giá trị của phạm vi bảo vệ công trình đường sắt, hành lang an toàn giao thông đường sắt. Việc quy này là cần thiết. Tuy nhiên, nếu quy định cụ thể trong Luật sẽ rất khó khăn khi cần điều chỉnh giá trị cụ thể đối với phạm vi này, mặt khác khi có sự thay đổi về giá trị phù hợp với thực tiễn sẽ không linh hoạt trong quá trình thực thi.

Khi chưa có Luật Đường sắt 2005, phạm vi bảo vệ công trình đường sắt đã được cắm cọc mốc, quản lý theo Nghị định 39/CP. Sau thời điểm Luật Đường sắt 2005 có hiệu lực thì phạm vi bảo vệ công trình đường sắt, cơ bản giữ nguyên theo Nghị định 39/CP và đã quy định bổ sung mới về hành lang an toàn giao thông đường sắt. Theo đó, mở rộng mỗi bên đường sắt bình quân là 9,5m (như vậy, toàn mạng đường sắt quốc gia sẽ tăng khoảng 4.940ha đất). Hầu hết hành lang an toàn giao thông đường sắt chưa được cắm cọc mốc, quản lý.

Trong Luật Đường sắt 2005 có quy định phạm vi hành lang an toàn giao thông đường sắt có giá trị 15m chung cho các loại nền đường đào (tính từ đỉnh mép taluy), đắp (tính từ chân taluy), không đào không đắp (tính từ mép ray ngoài cùng). Như vậy, đối với nền đường đào sâu, đắp cao có thay đổi lớn so với nền đường không đào không đắp hoặc đào, đắp thấp.

Phần diện tích hai bên đường sắt mở rộng thêm theo Luật Đường sắt 2005 được các tổ chức cá nhân quản lý, sử dụng theo Giấy chứng nhận sử dụng đất do địa phương cấp. Do nhiều lý do khác nhau, trong đó đặc biệt thiếu nguồn kinh phí giải tỏa. Vì vậy, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 03/2012/NĐ-CP ngày 19/01/2012 quy định bước 1 sẽ tổ chức đền bù giải phóng mặt bằng đối với đất trong phạm vi bảo vệ công trình đường sắt; bước 2 tiến hành đền bủ giải phóng mặt bằng đối với đất trong phạm vi hành lang an toàn giao thông đường sắt. Mặt khác Quyết định 994/QĐ-TTg ngày 19/6/2014 để giải tỏa hành lang theo từng giai đoạn theo quy định của Nghị định số 03/2012/NĐ-CP ngày 19/01/2012 nhưng đến nay chưa thực hiện được.

*b) Về nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu.*

Tại khoản 1 Điều 46, khoản 3 Điều 47, các khoản 5,6,7,8, Điều 48, các khoản 4,5,6,7,8 Điều 49, các Điều 51,52,53,54 Luật Đường sắt 2005 đều có nội dung quy định liên quan đến nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu.

Trong thực tiễn, mỗi loại hình đường sắt (như đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị, đường sắt tốc độ cao) có một số nhóm chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu khác nhau phù hợp với từng công nghệ khác nhau.

*c) Về quyền và nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh đường sắt và hành khách, người gửi bao gửi.*

Tại các Điều 88 đến Điều 93, Điều 97 đến Điều 101, Điều 109 đến Điều 111 đã nêu rất cụ thể về quyền và nghĩa vụ của doanh nghiệp, nội dung hợp đồng vận tải, giá vé, giá cước, trách nhiệm bảo hiểm, quyền và nghĩa vụ của người thuê vận chuyển...

Thực tế hiện nay, Luật Doanh nghiệp năm 2014 đã nêu cụ thể quyền và nghĩa vụ của doanh nghiệp; quyền và nghĩa vụ của hành khách, nội dung hợp đồng đã được quy định tại Luật Dân sự năm 2005; trách nhiệm bảo hiểm đối với các bên tham gia hợp đồng vận chuyển đã được quy định tại các văn bản QPPL về bảo hiểm.

Vì vậy, việc quy định cụ thể, chi tiết trong Luật Đường sắt đến nay không còn cần thiết.

*d) Quy định về phương tiện giao thông đường sắt.*

Tại khoản 2, Điều 43, Luật Đường sắt 2005 đã quy định:*“... tại vị trí làm việc của trưởng tàu phải có thiết bị đo tốc độ tàu, thiết bị thông tin liên lạc giữa trưởng tàu và lái tàu.”*

Hiện nay trên tất cả các phương tiện tại vị trí làm việc của trưởng tàu chưa được trang bị đầy đủ thiết bị này. Quy định này cũng cần xem xét lại đối với tàu hàng và phương tiện chuyên dùng đường sắt.

Do phương tiện giao thông vận tải đường sắt hiện nay đa số còn cũ kỹ, lạc hậu. Việc đầu tư lắp đặt thiết bị liên lạc giữa trưởng tàu và lái tàu, thiết bị đo tốc độ gặp khó khăn về kinh phí và chưa phù hợp với tình trạng phương tiện hiện tại.

Vì vậy, đề xuất không quy định cụ thể trong Dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi) mà giao cho Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định cụ thể cho phù hợp trên từng hệ thống đường sắt.

*đ) Quy định và hướng dẫn thực hiện tín hiệu, quy tắc giao thông đường sắt.*

Tại Mục I Chương VI Luật Đường sắt 2005 quy định về Tín hiệu, quy tắc giao thông đường sắt.

Thực chất đây là những quy định về các thao tác kỹ thuật chuyên ngành đường sắt. Trong tương lai khi có công nghệ đường sắt mới xuất hiện tại Việt Nam sẽ dẫn đến khả năng phải thay đổi bổ sung các quy định phù hợp với công nghệ này, như vậy sẽ không linh hoạt trong quá trình thực thi.

Vì vậy, đề xuất không quy định nội dung cụ thể hoặc các nội dung chi tiết có tính chất chuyên ngành trong Luật mà các nội dung này sẽ được quy định tại các văn bản QPPL dưới Luật để bảo đảm điều chỉnh phù hợp với thực tiễn.

3. Những nội dung Luật Đường sắt 2005 đã quy định nhưng chưa triển khai thực hiện được.

*a) Quy định về chính sách phát triển đường sắt.*

*\* Về chính sách phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt*

Luật Đường sắt 2005 (Điều 18) có nội dung ưu đãi về phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt: *“Giao đất không thu tiền sử dụng đất đối với đất dùng để xây dựng tuyến đường sắt; được thuê đất với mức ưu đãi nhất đối với đất dùng để xây dựng các công trình khác của kết cấu hạ tầng đường sắt; hỗ trợ toàn bộ kinh phí giải phóng mặt bằng đối với đất dành cho đường sắt để xây dựng tuyến đường.”*

Tuy nhiên trong thời gian qua còn tồn tại một số vấn đề chưa được triển khai thực hiện.

*\* Về chính sách phát triển vận tải đường sắt.*

Luật Đường sắt 2005 (Điều 5) mới chỉ nêu nguyên tắc là khuyến khích tổ chức cá nhân trong và ngoài nước đầu tư kinh doanh vận tải đường sắt; Nhà nước đảm bảo môi trường lành mạnh không phân biệt đối xử, bảo hộ quyền và lợi ích hợp pháp của tổ chức, cá nhân tham gia đầu tư và kinh doanh đường sắt.

Tuy nhiên trong thời gian qua còn tồn tại một số vấn đề chưa thực hiện được vì:

Hiện nay, về bản chất hiện chỉ có một chủ thể vừa kinh doanh kết cấu hạ tâng đường sắt, vừa kinh doanh vận tải đường sắt và vừa điều hành vận tải đường sắt; bên cạnh đó, chưa có cơ chế chính sách ưu đãi cho các doanh nghiệp trong và ngoài nước kinh doanh vận tải trên đường sắt quốc gia dẫn đến dịch vụ vận tải đường sắt trong thời gian qua không có sự cạnh tranh nên ngày một kém chất lượng, mất dần thị phần.

Luật Đầu tư 2014 (Điều 16) mới chỉ quy định phát triển vận tải hành khách công cộng tại các đô thị được ưu đãi đầu tư. Nhưng đối với phát triển vận tải hàng hóa, hành khách trên đường sắt quốc gia chưa được ưu đãi đầu tư.

\* *Về chính sách phát triển công nghiệp đường sắt.*

Luật Đường sắt 2005 chưa có quy định về chính sách phát triển công nghiệp đường sắt.

Để phát triển giao thông vận tải đường sắt theo hướng hiện đại thì ngoài việc phát triển kết cấu hạ tầng, kinh doanh vận tải đường sắt thì cần phải phát triển công nghiệp đường sắt đồng bộ.

Hiện nay, công nghiệp đường sắt của Việt Nam còn rất lạc hậu, chưa có các dây chuyền hiện đại, chưa có cơ sở sản xuất ray, ghi, phụ kiện... Mới đang chỉ có một số cơ sở lắp ráp đầu máy - toa xe, sản xuất một số linh kiện toa xe. Hầu hết các dự án đầu tư xây dựng công trình đường sắt hiện nay phải nhập khẩu vật tư: ray, ghi, phụ kiện và phương tiện đầu máy toa xe, dẫn đến chi phí xây dựng và thiết bị của dự án cao.

Phương tiện giao thông đường sắt hiện nay đa số có thời gian sử dụng lâu với số lượng lớn, không đáp ứng được yêu cầu vận tải đường sắt trong tương lai theo Chiến lược và Quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường sắt. Các phương tiện này cần phải được thay mới hoặc nâng cấp, cải tạo mới đáp ứng được yêu cầu vận tải và đồng bộ với hạ tầng đường sắt. Tuy nhiên, công nghiệp đường sắt trong nước hiện nay chưa đáp ứng được nhu cầu trước mắt và trong tương lai.

*\* Về đảm bảo cạnh tranh lành mạnh, chống phân biệt đối xử trong đầu tư, kinh doanh đường sắt.*

Tại các khoản 3 Điều 5, điểm a khoản 1 Điều 74, khoản 1 Điều 76, khoản 3 Điều 78, Điều 84 của Luật Đường sắt 2005 đã có quy định về chống phân biệt đối xử, tuy nhiên cho đến nay vẫn chưa thực hiện được do:

- Các văn bản QPPL hướng dẫn Luật chưa đủ mạnh để loại bỏ độc quyền trong kinh doanh đường sắt.

- Mặc dù doanh nghiệp đang thực hiện quá trình tái cơ cấu, tuy nhiên công ty mẹ (doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt) vẫn nắm giữ cổ phần chi phối tại các doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường; mặt khác toàn bộ hệ thống sức kéo vẫn do doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt nắm giữ. Đến nay vẫn chỉ có một doanh nghiệp nhà nước duy nhất vừa kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt vừa kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt do nhà nước đầu tư. Các doanh nghiệp khác muốn kinh doanh vận tải đường sắt phải ký hợp đồng với chủ thể này để được sử dụng sức kéo cho kinh doanh vận tải đường sắt và sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt do nhà nước đầu tư.

Do đó, việc kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt và kinh doanh vận tải đường sắt trên đường sắt do Nhà nước đầu tư bản chất vẫn do một doanh nghiệp thực hiện.

Thực tế nêu trên là một trong những nguyên nhân chủ yếu dẫn đến:

- Chưa tạo lập được môi trường cạnh tranh lành mạnh, không phân biệt đối xử đối với mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư và kinh doanh đường sắt như nội dung đã quy định trong Luật Đường sắt 2005;

- Không thu hút và tạo điều kiện thuận lợi cho việc kêu gọi các thành phần kinh tế ngoài nhà nước tham gia đầu tư, kinh doanh đường sắt.

Để khắc phục tồn tại trên, đề xuất quy định chính sách loại bỏ độc quyền trong kinh doanh đường sắt, theo hướng:

- Bổ sung các chính sách ưu đãi nhằm thu hút các nhà đầu tư tham gia đầu tư, kinh doanh đường sắt.

- Tách bạch kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt với kinh doanh vận tải đường sắt.

- Đồng thời, Bộ Giao thông vận tải tiếp tục chỉ đạo cổ phần hóa triệt để các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt, giảm chi phối của nhà nước đối với các doanh nghiệp này để giảm gánh nặng ngân sách nhà nước, tăng tính cạnh tranh bình đẳng giữa các doanh nghiệp tham gia kinh doanh đường sắt.

*b) Về trách nhiệm trong công tác quản lý nhà nước lĩnh vực giao thông vận tải đường sắt.*

Theo chủ trương của Đảng, Chính phủ, trong lĩnh vực giao thông vận tải đường sắt đang đẩy mạnh việc thực hiện tái cơ cấu, cổ phần hóa, xã hội hóa đầu tư phát triển giao thông vận tải đường sắt và trong tương lai sẽ có nhiều nhà đầu tư ngoài nhà nước tham gia vào lĩnh vực quản lý, bảo trì, kinh doanh đường sắt.

Từ các tồn tại nêu trên, đề xuất bổ sung thêm vào Dự thảo Luật quy định nội dung quản lý nhà nước về giao thông vận tải đường sắt để bảo đảm:

- Tách bạch giữa chức năng quản lý nhà nước của cơ quan nhà nước với hoạt động sản xuất 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.

- Tăng cường hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước trong lĩnh vực đường sắt; tăng cường công tác quản lý nguồn vốn nhà nước đầu tư cho đường sắt; tăng cường công tác kiểm tra, giám sát của cơ quan quản lý nhà nước đối với hoạt động đường sắt.

- Tạo môi trường cạnh tranh bình đẳng cho các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt; đẩy mạnh xã hội hóa trong hoạt động đầu tư và kinh doanh đường sắt.

- Thúc đẩy hoạt động vận tải đường sắt theo hướng hiện đại, hiệu quả và an toàn; tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động sản xuất, kinh doanh của các doanh nghiệp, đảm bảo lưu thông hành khách, hàng hóa.

*c) Về kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt do nhà nước đầu tư.*

*\* Các chủ thể được quy định trong Luật Đường sắt 2005.*

Theo quy định của Luật Đường sắt 2005 mới chỉ giao cho Chính phủ quy định về giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh đường sắt, phí, giá thuê sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư, nguồn tài chính từ ngân sách nhà nước cho quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt; giao cho Bộ GTVT ban hành điều kiện an toàn giao thông vận tải đường sắt đối với doanh nghiệp kinh doanh đường sắt. Chưa quy định cụ thể trách nhiệm của cơ quan quản lý nhà nước trong hoạt động kinh doanh đường sắt do nhà nước đầu tư.

Tồn tại trên dẫn đến trong thời gian qua:

- Việc kiểm tra, giám sát của cơ quan nhà nước đối với hoạt động kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt rất hạn chế. Chưa ban hành cơ chế tổ chức đấu giá, cho thuê kết cấu hạ tầng đường sắt không liên quan đến công tác chạy tàu mà chủ yếu ký hợp đồng cho thuê theo giá tối thiểu do Bộ Tài chính ban hành. Việc này dẫn đến làm giảm nguồn thu ngân sách từ cho thuê kết cấu hạ tầng đường sắt không liên quan đến công tác chạy tàu.

- Kinh phí cho thuê kết cấu hạ tầng đường sắt không liên quan đến công tác chạy tàu chủ yếu dựa vào kết quả báo cáo hàng năm của doanh nghiệp và công tác kiểm tra cơ quan quản lý nhà nước chỉ thực hiện định kỳ vào cuối năm báo cáo.

Hiện nay, Chính phủ đã tiến hành cổ phần các công ty vận tải đường sắt trực thuộc Tổng công ty ĐSVN, mục đích tách kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt và kinh doanh vận tải đường sắt. Theo đó Công ty kinh doanh vận tải đường sắt phải thuê sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt và thuê dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt để chạy tàu.

*\* Vấn đề về phí điều hành giao thông vận tải đường sắt do Nhà nước đầu tư.*

Theo quy định của Luật Đường sắt 2005 Phí cung cấp dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt được quy định tại khoản 2 Điều 74.

Triển khai thực hiện phí cung cấp dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt:

- Trong 10 năm qua (từ năm 2005 đến năm 2015) chưa thu được phí dịch vụ này, vì trong thời gian dài vẫn tồn tại duy nhất một doanh nghiệp vừa kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, vừa kinh doanh vận tải đường sắt, vừa thực hiện việc điều hành giao thông vận tải đường sắt. Do vậy, phí dịch vụ điều hành giao thông vận tải chưa được xác định trong chi phí kinh doanh vận tải đường sắt. Doanh nghiệp này chưa tách bạch hạch toán giữa kinh doanh vận tải, kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt và điều hành giao thông vận tải đường sắt.

- Dịch vụ điều hành GTVT đường sắt cần được thực hiện theo cơ chế giá, phù hợp với cơ chế thị trường, tạo tính chủ động cho doanh nghiệp trong quá trình kinh doanh. Hiện nay, duy nhất Tổng công ty ĐSVN cung cấp dịch vụ này, do vậy cần có cơ chế giám sát, quản lý giá dịch vụ điều hành GTVT đường sắt.

4. Một số quy định của Luật chưa phù hợp, cần sửa đổi.

*a) Về giải thích từ ngữ.*

Một số từ ngữ sử dụng trong Luật còn thiếu, chưa đầy đủ, chưa rõ nghĩa cần chỉnh sửa, bổ sung (như: bổ sung khái niệm “Đề - pô”, “Nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu”, làm rõ nghĩa khái niệm “nút giao khác mức”, “Công trình đường sắt”; “Đường ngang”; “Nút giao cùng mức đường sắt”...).

*b) Về các hành vi bị nghiêm cấm.*

Tại khoản 18 Điều 12 của Luật Đường sắt 2005 quy định “Nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu trong khi làm nhiệm vụ có nồng độ cồn vượt quá 50 miligam/100 mililít máu hoặc 0,25 miligam/1 lít khí thở” là không hợp lý, không đảm bảo an toàn chạy tàu.

Thực tế khi nồng độ cồn “40 miligam/1lít khí thở”, con người đã ở trạng thái say xỉn. Luật Giao thông đường bộ quy định: người điều khiển phương tiện với nồng độ cồn “0,25 miligam/1 lít khí thở” là đã vi phạm. Mặt khác trong Luật chưa quy định về việc cấm sử dụng các chất kích thích khác theo quy định của pháp luật khi đang làm nhiệm vụ.

*c) Về quản lý đất dành cho đường sắt.*

Từ thực tiễn nêu trên, đề xuất bổ sung mới nội dung quy định trong Dự thảo Luật Đường sắt theo hướng:

- Cơ quan quản lý nhà nước có trách nhiệm tiếp nhận, tổ chức quản lý, sử dụng đất dành cho đường sắt tại ga và được Ủy ban nhân dân cấp tỉnh cấp Giấy chứng nhận quyền sử dụng đất.

- Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt có trách nhiệm trực tiếp sử dụng, khai thác đất dành cho đường sắt khi được cơ quan quản lý nhà nước giao.

- Ủy ban nhân dân các cấp có trách nhiệm quản lý đất dành cho đường sắt theo quy hoạch. Có trách nhiệm chủ trì bảo vệ, ngăn chặn các hành vi vi phạm đất dành cho đường sắt, đất tại các tuyến, ga đường sắt đang khai thác.

*d) Về đảm bảo trật tự, an toàn giao thông đường sắt.*

- Đối với Ủy ban nhân dân các cấp: Tại khoản 3, Điều 7; khoản 3, Điều 8; khoản 2, Điều 10 và Điều 82 của Luật Đường sắt 2005 đều quy định trách nhiệm trong việc đảm bảo trật tự, an toàn giao thông đường sắt nhưng không quy định trách nhiệm cho cấp cụ thể trong việc thực hiện nhiệm vụ này.

- Đối với doanh nghiệp: Tại khoản 1, Điều 10; Điều 80 đã quy định trách nhiệm của Doanh nghiệp kinh doanh đường sắt chủ trì phối hợp với các cơ quan công an trong việc đảm bảo trật tự, an toàn giao thông đường sắt.

- Đối với các Bộ, ngành: Tại Điều 7, Điều 10, Điều 81 đều giao cho các Bộ: Công An, Giao thông vận tải, Tài nguyên và Môi trường, Giáo dục và Đào tạo, Mặt trận Tổ quốc Việt Nam có trách nhiệm đảm bảo trật tự, an toàn giao thông đường sắt; Điều 9 quy định Thanh tra đường sắt thực hiện nhiệm vụ thanh tra chuyên ngành, đảm bảo an toàn giao thông đường sắt.

Do Luật Đường sắt 2005 không giao cho cấp cụ thể của địa phương trong việc thực hiện nhiệm vụ này dẫn đến:

- Không có đầu mối để chủ trì thực hiện việc lập, dự trù kinh phí và kế hoạch triển khai cho công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường sắt; không có đầu mối chủ trì làm việc với các cấp, các cơ quan liên quan đến công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường sắt;

- Các cấp trực tiếp thực thi công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường sắt không xác định rõ, dẫn đến không chủ động được nguồn ngân sách địa phương hàng năm thực hiện công tác này. Qua thực tế kiểm tra, việc thực hiện Quy chế phối hợp giữa Bộ GTVT với các địa phương cho thấy việc này chỉ thực hiện được ở một số địa phương có nguồn thu lớn và được lãnh đạo địa phương quan tâm thì đáp ứng được, còn lại một số địa phương bị động trong việc thực hiện công tác này.

- Trong thực tế, vai trò của Ủy ban nhân dân các cấp trong việc tổ chức đảm bảo an ninh, bảo vệ trật tự, an toàn, ngăn chặn các hành vi xâm phạm liên quan đến hoạt động đường sắt còn mờ nhạt. Tình trạng lấn chiếm đất dành cho đường sắt, quy hoạch sử dụng đất không đồng bộ giữa địa phương với ngành đường sắt, giao quyền sử dụng đất, cấp phép xây dựng trái quy định hoặc vượt quá thẩm quyền diễn ra ở nhiều địa phương.

- Việc giao cho Doanh nghiệp chủ trì, phối hợp với cơ quan công an, chính quyền địa phương để phòng ngừa, ngăn chặn và giải quyết theo thẩm quyền hành vi vi phạm pháp luật về đường sắt đến nay không khả thi vì Doanh nghiệp kinh doanh đường sắt không đủ thẩm quyền để chủ trì giải quyết các hành vi vi phạm pháp luật về đường sắt.

Từ các tồn tại, bất cập nêu trên, đề xuất sửa đổi bổ sung Luật Đường sắt 2005 theo hướng: quy định rõ trách nhiệm cụ thể của Ủy ban nhân dân các cấp, các cơ quan chức năng liên quan, các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt trong việc thực hiện công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường sắt; giao cho cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền chủ trì, phối hợp với chính quyền địa phương các cấp, và doanh nghiệp kinh doanh đường sắt để tổ chức, ngăn chặn, giải quyết theo thẩm quyền đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường sắt.

5. Các nội dung chưa được quy định trong Luật Đường sắt 2005 cần phải bổ sung phù hợp với thực tiễn.

*a) Về ưu đãi trong hoạt động đường sắt.*

Trong 10 năm qua trong lĩnh vực đường sắt, nguồn vốn nhà nước đầu tư cho lĩnh vực đường sắt rất khiêm tốn, trong khi đó chưa có cơ chế, chính sách ưu đãi để chưa thu hút được nhiều nhà đầu tư tham gia đầu tư và kinh doanh trong lĩnh vực đường sắt. Để khắc phục được tình trạng trên cần thiết phải quy định các ưu đãi khi các doanh nghiệp tham gia đầu tư, kinh doanh đường sắt.

*b) Về quy định nội dung công tác quản lý nhà nước trong lĩnh vực đường sắt.*

Đề xuất bổ sung thêm nội dung này nhằm mục đích:

- Khắc phục những tồn tại, bất cập của Luật Đường sắt 2005;

- Tách bạch giữa chức năng quản lý nhà nước của cơ quan nhà nước với hoạt động sản xuất 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.

- Tăng cường hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước trong lĩnh vực giao thông vận tải đường sắt.

- Tạo môi trường cạnh tranh bình đẳng cho các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt; đẩy mạnh xã hội hóa trong hoạt động đầu tư và kinh doanh đường sắt.

- Đồng bộ với các Luật chuyên ngành giao thông vận tải khác đã được Quốc hội thông qua như: Luật Đường thủy nội địa; Luật Giao thông đường bộ; Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam; Bộ Luật Hàng hải 2015.

*c) Về quản lý Nhà nước đối với tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư.*

Dự thảo Luật đề xuất bổ sung quy định chủ thể quản lý, sỡ hữu tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt, cụ thể như sau:

- Bộ Giao thông vận tải thực hiện chức năng chủ sở hữu, tổ chức quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia.

- Ủy ban nhân dân cấp tỉnh thực hiện chức năng chủ sở hữu, tổ chức quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị.

- Chủ thể trực tiếp sử dụng, khai thác, kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt: Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt được giao, cho thuê hoặc chuyển nhượng quyền khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt do nhà nước đầu tư theo quy định của pháp luật.

Theo đó, dự thảo Luật giao cho Chính phủ quy định chi tiết việc quản lý, sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư.

*d) Về quy định về tải trọng, công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ.*

Doanh nghiệp khi được nhà nước giao, cho thuê, chuyển nhượng quyền khai thác phải có trách nhiệm xây dựng, công bố công khai công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ, biểu đồ chạy tàu và có trách nhiệm duy trì chất lượng kết cấu hạ tầng đường sắt theo dữ liệu đã công bố khi kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt.

*đ) Về quy định niên hạn sử dụng đối với phương tiện giao thông đường sắt.*

Hiện nay phương tiện giao thông đường sắt đang tồn tại chủ yếu là các phương tiện đã có thời gian sử dụng lâu, chất lượng kém ảnh hưởng đến chất lượng dịch vụ vận tải đường sắt, an toàn chạy tàu. Đa số các phương tiện này không đáp ứng các yêu cầu kỹ thuật, tốc độ cao theo Chiến lược, quy hoạch đã được phê duyệt.

*e) Về quy định quản lý tài chính trong hoạt động kinh doanh đường sắt.*

Dù có dùng hình thức thu phí sử dụng hay giá thuê sử dụng kết cầu hạ tầng đường sắt trực tiếp liên quan đến chạy tàu do nhà nước đầu tư, Nhà nước vẫn phải có trách nhiệm hỗ trợ giá cho hoạt động kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt này. Vì vậy cần quy định về chính sách hỗ trợ giá, thẩm quyền quyết định giá và hỗ trợ giá và quản lý, sử dụng nguồn thu từ việc cho thuê kết cấu hạ tầng đường sắt.

Việc quy định này phù hợp với cơ chế thị trường, linh hoạt, góp phần tạo môi trường bình đẳng trong kinh doanh đường sắt theo đúng định hướng của nhà nước về chính sách phát triển đường sắt.

*g) Về đường sắt tốc độ cao.*

Luật Đường sắt 2005 chưa có quy định về loại hình đường sắt tốc độ cao. Để có cơ sở và căn cứ pháp lý khi đầu tư xây dựng loại hình đường sắt này, cần thiết phải bổ sung một chương quy định về đường sắt tốc độ cao trong dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi).

**II. MỤC TIÊU, NGUYÊN TẮC, YÊU CẦU XÂY DỰNG LUẬT ĐƯỜNG SẮT (SỬA ĐỔI)**

Dự thảo sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Đường sắt được xây dựng theo các mục tiêu:

1. Phù hợp với Hiến pháp 2013, chủ trương chính sách của Đảng và Nhà nước trong phát triển giao thông vận tải đường sắt, các bộ luật hiện hành; phù hợp với mô hình quản lý về các chuyên ngành giao thông vận tải khác, đảm bảo tính thống nhất trong quản lý, điều hành của Chính phủ và Bộ GTVT.

2. Phát huy những ưu điểm của Luật Đường sắt 2005, bổ sung thay thế các nội dung không phù hợp, cản trở và gây hạn chế sự phát triển của lĩnh vực giao thông vận tải đường sắt. Tiếp thu có chọn lọc kinh nghiệm phát triển của đường sắt các nước trên thế giới có điều kiện tương đồng với Việt Nam.

3. Phát triển giao thông vận tải đường sắt theo cơ chế thị trường, định hướng xã hội chủ nghĩa. Tạo cơ chế mở để thu hút các nguồn lực ngoài xã hội đầu tư kinh doanh đường sắt, giảm gánh nặng cho ngân sách Nhà nước, phát triển hệ thống đường sắt Việt Nam theo hướng hiện đại, hiệu quả theo Chiến lược quy hoạch đã được Chính phủ phê duyệt.

4. Tạo lập môi trường hoạt động kinh doanh thông thoáng, không phân biệt đối xử giữa các thành phần kinh tế, đặc biệt là trong hoạt động vận tải, dịch vụ hỗ trợ vận tải trên mạng lưới đường sắt quốc gia; cạnh tranh bình đẳng giữa vận tải đường sắt với các phương thức vận tải khác.

5. Tách bạch giữa chức năng quản lý nhà nước của cơ quan nhà nước với hoạt động sản xuất 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; tăng cường hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước trong lĩnh vực đường sắt; tăng cường công tác quản lý nguồn vốn nhà nước đầu tư cho đường sắt; tăng cường công tác kiểm tra, giám sát của cơ quan quản lý nhà nước đối với hoạt động đường sắt; tạo môi trường cạnh tranh bình đẳng cho các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt; đẩy mạnh xã hội hóa trong hoạt động đầu tư và kinh doanh đường sắt.

6. Quy định rõ trách nhiệm và nghĩa vụ của các tổ chức, cá nhân hoạt động trong lĩnh vực đường sắt.

7. Tạo bước đột phá phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt; thúc đẩy hoạt động vận tải đường sắt theo hướng hiện đại, hiệu quả và an toàn; tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động sản xuất, kinh doanh của các doanh nghiệp, đảm bảo lưu thông hành khách, hàng hóa. Phục hồi và nâng cao thị phần vận tải đường sắt, tăng cường kết nối với các phương thức vận tải khác.

8. Nội dung sửa đổi, bổ sung Luật phải đáp ứng yêu cầu sản xuất, kinh doanh của doanh nghiệp và nhu cầu đi lại của nhân dân, đặc biệt chú ý đến cải cách thủ tục hành chính, tạo điều kiện thuận lợi cho cơ quan, tổ chức, cá nhân hoạt động đường sắt.

9. Tăng cường hội nhập quốc tế trong lĩnh vực giao thông vận tải đường sắt nhằm gắn kết với đường sắt các nước trên cơ sở chia sẻ về mục tiêu, lợi ích, giá trị, nguồn lực và tuân thủ các quy định chung trong khuôn khổ các điều ước quốc tế.

**III. QUÁ TRÌNH SOẠN THẢO LUẬT ĐƯỜNG SẮT (SỬA ĐỔI)**

Thực hiện quy định của pháp luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật và chỉ đạo của Chính phủ, xác định được ý nghĩa và tầm quan trọng của Dự án Luật Đường sắt (sửa đổi), Bộ Giao thông vận tải đã chủ trì, phối hợp với các cơ quan hữu quan tổ chức thực hiện các hoạt động sau đây:

**1. Tổng kết thi hành Luật Đường sắt 2005**

Để phục vụ cho việc sửa đổi Luật Đường sắt 2005, Bộ Giao thông vận tải đã tổ chức tổng kết Luật Đường sắt. Trên cơ sở góp ý của các Bộ, ngành và địa phương, các doanh nghiệp đường sắt, Bộ Giao thông vận tải đã xây dựng Báo cáo tổng kết thi hành Luật Đường sắt năm 2005 trình Chính phủ.

**2. Soạn thảo Luật Đường sắt (sửa đổi)**

Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải đã thành lập Ban soạn thảo và Tổ biên tập dự án Luật Đường sắt (sửa đổi) gồm đại diện của nhiều Bộ, ban, ngành. Ban soạn thảo, Tổ biên tập đã xây dựng dự án Luật Đường sắt (sửa đổi); tổ chức khảo sát nghiên cứu, biên dịch tài liệu liên quan đến quản lý hoạt động đường sắt của một số nước trên thế giới và các hội thảo lấy ý kiến góp ý của Bộ, ngành, các địa phương, doanh nghiệp, các chuyên gia trong nước, nước ngoài, các nhà quản lý về một số nội dung cũng như toàn bộ dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi). Trên cơ sở kết quả của các hoạt động này, Ban soạn thảo đã hoàn thiện dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi) và các tài liệu có liên quan kèm theo.

**IV. BỐ CỤC VÀ NHỮNG NỘI DUNG CƠ BẢN CỦA LUẬT ĐƯỜNG SẮT (SỬA ĐỔI)**

1. **Về bố cục của dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi)**

Dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi) bao gồm: 09 chương với 93 Điều. Trong đó:

- Giữ nguyên: 13/114 Điều (chiếm 11,4 %).

- Sửa đổi, bổ sung: 49/114 Điều (chiếm 43 %).

- Bổ sung mới: 25/114 Điều (chiếm 21,9 %).

- Bãi bỏ 27/114 Điều (chiếm 23,7%).

**2. Nội dung cơ bản của dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi)**

a) Chương I. Những quy định chung.

Bao gồm 13 Điều quy định về phạm vi điều chỉnh, đối tượng áp dụng, giải thích từ ngữ, nguyên tắc, chính sách, quy hoạch phát triển đường sắt và quản lý nhà nước về đường sắt, các hành vi bị nghiêm cấm trong hoạt động đường sắt.

Chương này sửa đổi, bổ sung các quy định chủ yếu sau:

\* Thay cụm từ “phân định” bằng cụm từ “tách bạch” tại khoản 4 Điều 4.

Lý do:

- Hiện nay, doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đang thực hiện quá trình tái cơ cấu, tuy nhiên việc kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt và kinh doanh vận tải đường sắt trên đường sắt do Nhà nước đầu tư vẫn do một doanh nghiệp tổ chức quản lý và thực hiện. Hoạt động này gần như khép kín trong nội bộ doanh nghiệp dẫn đến hạn chế trong công tác quản lý, sử dụng, kiểm tra, giám sát việc sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư, vốn ngân sách Nhà nước. Đặc biệt, hạn chế việc kêu gọi các thành phần kinh tế ngoài nhà nước tham gia đầu tư, kinh doanh đường sắt. Đây là một trong những nguyên nhân cản trở và hạn chế sự phát triển của đường sắt trong thời gian qua.

- Nguyên nhân chủ yếu gây ra các tồn tại bất cập nói trên là do trong thời gian dài vừa qua, nội dung phân định giữa kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt và kinh doanh vận tải mới dừng ở hạch toán kinh tế, chưa tách bạch độc lập về tổ chức và điều hành doanh nghiệp để đảm bảo nguyên tắc không phân biệt đối xử trong sử dụng kết cấu hạ tầng do Nhà nước đầu tư.

- Việc này cũng dẫn đến khi xảy ra tai nạn, sự cố, trở ngại làm ảnh hưởng đến hoạt động chạy tàu của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt thì chưa quy kết được trách nhiệm bồi thường theo quy định của Luật. Nguyên nhân là do mô hình khép kín do một chủ thể thực hiện như đã phân tích nêu trên.

Vì vậy đề xuất phải xem xét, quy định tách bạch giữa quản lý nhà nước của cơ quan nhà nước với hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp; giữa kinh doanh kết cấu hạ tầng và kinh doanh vận tải trên đường sắt do Nhà nước đầu tư.

Từ phân tích nêu trên, đề xuất sửa đổi, bổ sung một số nội dung vào dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi) theo hướng: Đồng thời với việc tách bạch giữa kinh doanh kết cấu hạ tầng và kinh doanh vận tải trên đường sắt do Nhà nước đầu tư, thì cần phải quy định rõ trách nhiệm cụ thể của các chủ thể tham gia hoạt động vận tải đường sắt.

\* Sửa đổi, bổ sung các chính sách, ưu đãi trong hoạt động đường sắt (Điều 5, Điều 6): có chính sách, ưu đãi phát triển cho phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt, kinh doanh vận tải đường sắt và công nghiệp đường sắt. Có chính sách, ưu đãi như được giao đất giao đất không thu tiền sử dụng đất đối với đất dùng để xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt theo quy hoạch sử dụng đất và quy hoạch đường sắt được cơ quan nhà nước có thẩm quyền phê duyệt; được thuê đất với mức ưu đãi đối với đất dùng để xây dựng công trình phục vụ kinh doanh dịch vụ thương mại trong phạm vi đất dành cho đường sắt; được vay với lãi suất vay tín dụng đầu tư ưu đãi nhất từ nguồn tín dụng đầu tư của Nhà nước....

Lý do:

- Vấn đề ưu đãi phát triển kết cấu hạ tầng nói chung có quy định tại các Luật: Đất đai, Đầu tư, Thuế và các Luật có liên quan khác nhưng chưa có quy định cụ thể cho phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt hoặc không đúng với đặc thù của kết cấu hạ tầng đường sắt, nên thực tế gặp nhiều bất cập, lúng túng khi áp dụng. Luật Đường sắt 2005 chưa quy định việc đầu tư các công trình dịch vụ, thương mại hỗn hợp tại các nhà ga như kinh nghiệm của một số nước trên thế giới, dẫn đến không có cơ sở pháp lý để kêu gọi các nhà đầu tư tham gia đầu tư xây dựng các công trình hỗn hợp tại các nhà ga đường sắt để tận dụng tối đa công năng sử dụng đất dành cho đường sắt tại khu vực này và tăng nguồn thu cho ngân sách.

- Để thu hút các doanh nghiệp trong và ngoài nước tham gia đầu tư kinh doanh vận tải đường sắt nhằm đáp ứng mục tiêu của Chiến lược, quy hoạch phát triển GTVT đường sắt Việt Nam đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, đề xuất bổ sung một số cơ chế chính sách ưu đãi vào Luật Đường sắt (sửa đổi).

- Để kêu gọi và thu hút các nhà đầu tư tham gia đầu tư kinh doanh phát triển công nghiệp đường sắt, cần bổ sung một số cơ chế chính sách ưu đãi định hướng nhằm khuyến khích phát triển công nghiệp đường sắt, góp phần giảm giá thành sản phẩm đầu vào, tăng tính chủ động trong đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng và vận tải đường sắt.

\* Bổ sung các nội dung quản lý nhà nước về giao thông vận tải đường sắt (Điều 8): quy định các nhiệm vụ quản lý nhà nước trong hoạt động đường sắt của cơ quan quản lý nhà nước, đặc biệt quy định về quản lý tàn sản kết cấu hạ tầng đường sắt.

Lý do:

- Luật Đường sắt 2005 mới chỉ đưa ra nguyên tắc phân định công tác quản lý nhà nước của cơ quan nhà nước với quản lý kinh doanh của doanh nghiệp (khoản 4 Điều 4) mà chưa tách bạch hai hoạt động này. Đồng thời cũng chưa làm rõ những nội dung cụ thể của công tác quản lý nhà nước trong lĩnh vực GTVT đường sắt. Đây là một trong những nguyên nhân dẫn đến trong suốt 10 năm qua vẫn còn sự chồng chéo giữa chức năng quản lý nhà nước và hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp, làm giảm tính hiệu lực, hiệu quả công tác quản lý nhà nước trong lĩnh vực đường sắt cũng như hiệu quả kinh doanh của doanh nghiệp kinh doanh đường sắt.

- Theo Hiến pháp năm 2013 (Điều 53), tài sản do Nhà nước đầu tư, quản lý tài sản công thuộc sở hữu toàn dân do Nhà nước đại diện chủ sở hữu và thống nhất quản lý. Tuy nhiên, Luật Đường sắt 2005 chưa quy định rõ ràng các chủ thể trong công tác quản lý nhà nước về tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt và chủ thể trực tiếp quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt, dẫn đến vẫn xảy ra hành vi xâm phạm đất đai, tài sản thuộc kết cấu hạ tầng đường sắt và công tác thanh tra, kiểm tra, xử lý vi phạm pháp luật về quản lý, sử dụng, khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt chưa được thực hiện triệt để.

b) Chương II. Kết cấu hạ tầng đường sắt.

Bao gồm 19 Điều quy định về tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt, đất dành cho đường sắt, đầu tư xây dựng, quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt... Trong đó dự thảo bổ sung mới các quy định về tài sản kết cấu hạ tầng, quản lý đất dành cho đường sắt, bảo trì công trình đường sắt.

Chương này được sửa đổi, bổ sung một số nội dung chủ yếu sau:

\* Bổ sung quy định về tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt (Điều 15): quy định phân loại tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt và xác định chủ thể quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt.

Lý do:

- Luật Đường sắt 2005 chưa quy định cụ thể các chủ thể trong công tác quản lý nhà nước về tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt và chủ thể trực tiếp quản lý, khai thác, kinh doanh tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt.

- Việc thiếu quy định này dẫn đến xác định trách nhiệm của các chủ thể trong công tác quản lý, sử dụng, kinh doanh, khai thác tài sản kết cấu hạ tầng do Nhà nước đầu tư gặp nhiều khó khăn, bất cập.

\* Bổ sung các quy định về chủ thể quản lý, sử dụng đất (Điều 16): quy định cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền giao đất, cho thuê đất; quyền và nghĩa vụ của tổ chức, cá nhân sử dụng đất.

Lý do:

- Theo quy định tại Luật Đường sắt 2005, các chủ thể được giao quản lý đất dành cho đường sắt bao gồm:

Ủy ban nhân dân các cấp: Quản lý đất dành cho đường sắt đã được quy hoạch (điểm b, khoản 3, Điều 17); tổ chức phòng ngừa, ngăn chặn và xử lý kịp thời hành vi xâm phạm kết cấu hạ tầng đường sắt (khoản 3, Điều 36).

Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt: Chỉ được giao bảo vệ công trình đường sắt (khoản 1, Điều 36).

Các Bộ, ngành: Bộ Tài nguyên và Môi trường chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải quản lý khai thác tài nguyên thuộc phạm vi đất dành cho đường sắt (khoản 4, Điều 7); Bộ Giao thông vận tải, Bộ Công An, Bộ Quốc phòng tổ chức bảo vệ công trình đường sắt đặc biệt quan trọng (khoản 5, Điều 36).

- Luật Đường sắt 2005 mới chỉ giao cho Ủy ban nhân dân các cấp quản lý đất theo quy hoạch. Đối với đất dành cho đường sắt chưa giao cho chủ thể cụ thể để quản lý. Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt được nhà nước giao tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt nhưng lại không được giao nghĩa vụ phải quản lý đất dành cho đường sắt (là một phần thuộc kết cấu hạ tầng đường sắt). Chưa xác định rõ chủ thể quản lý đất dành cho đường sắt hiện có, đây là điều bất cập trong thời gian qua.

- Khi thực hiện chủ trương của Đảng và Nhà nước về XHH đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt sẽ xuất hiện nhiều doanh nghiệp, nhà đầu tư tham gia đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt. Nếu để cho doanh nghiệp là chủ quản lý, sử dụng, khai thác đất dành cho đường sắt như hiện nay sẽ cản trở lớn đối với việc kêu gọi XHH đầu tư, không đảm bảo cạnh tranh bình đẳng đối với các doanh nghiệp khi tham gia đầu tư.

c) Chương III. Phương tiện giao thông đường sắt.

Bao gồm 05 Điều quy định về điều kiện tham gia của phương tiện, đăng ký, đăng kiểm phương tiện, nhập khẩu phương tiện... Trong đó dự thảo bổ sung quy định về niên hạn phương tiện giao thông đường sắt.

d) Chương IV. Nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu.

Bao gồm 02 Điều quy định về các chức danh nhân viên đường sắt, điều kiện đối với các chức danh nhân viên....

Chương này bãi bỏ các Điều quy định chi tiết từng chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu và giao cho Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định cụ thể, chi tiết.

Lý do:

Việc quy định chi tiết đối với từng chức danh, trách nhiệm cụ thể của từng chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu trong Luật sẽ không đầy đủ, chính xác cho từng loại hình đường sắt và khó điều chỉnh khi có thay đổi. Vì vậy, dự thảo Luật giao quy định chi tiết, cụ thể ở văn bản dưới luật cho phù hợp, linh hoạt.

đ) Chương V. Tín hiệu, quy tắc giao thông và an toàn giao thông đường sắt.

Bao gồm 13 Điều quy định về tín hiệu, quy tắc giao thông, giao thông tại đường ngang cầu chung, điều hành giao thông, biểu đồ chạy tàu, trách nhiệm khi xảy ra tai nạn, trách nhiệm bảo đảm an ninh trật tự.... Trong đó dự thảo bổ sung làm rõ trách nhiệm bảo đảm an ninh, trật tự an toàn trong hoạt động đường sắt; bổ sung quy định về công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ.

e) Chương VI. Kinh doanh đường sắt.

Bao gồm 23 Điều quy định về kinh doanh kết cấu hạ tầng; kinh doanh vận tải; giá vé, cước vận tải; quyền, trách nhiệm, nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh đường sắt, của hành khách...; quản lý tài chính trong hoạt động kinh doanh... Trong đó dự thảo bổ sung làm rõ về kinh doanh kết cấu hạ tầng; quyền, trách nhiệm của các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt; quản lý tài chính trong hoạt động tài chính, vấn đề phí, giá trong hoạt động đường sắt.

\* Sửa đổi, bổ sung phí sử dụng kết cấu phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt trực tiếp liên quan đến chạy tàu thành giá cho thuê.

Lý do:

- Quy định phí như hiện nay không phù hợp với cơ chế thị trường, không khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt.

- Không phân tích, so sánh được mối quan hệ giữa chi phí đầu tư và nguồn thu từ đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt, không đánh giá được hiệu quả của đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông đường sắt.

- Để thực hiện chủ trương của Nhà nước về xã hội hóa đầu tư, kinh doanh đường sắt, trong tương lai sẽ có nhiều đơn vị tham gia đầu tư, khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt. Như vậy nếu áp dụng cơ chế phí sẽ thiếu linh hoạt, khó khăn trong việc lựa chọn được đơn vị có khả năng sử dụng hiệu quả nhất kết cấu hạ tầng đường sắt do nhà nước đầu tư. Đối với kết cấu hạ tầng đường sắt do doanh nghiệp đầu tư, nếu sử dụng cơ chế phí thì không phù hợp vì mức thu khó bù đắp chi phí đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt, không tạo môi trường cạnh tranh trong hoạt động cung cấp dịch vụ đường sắt, mặt khác khi các nhà đầu tư cho thuê kết cấu hạ tầng đường sắt do mình đầu tư thì đây là thỏa thuận giữa hai chủ thể cần áp dụng cơ chế giá mới phù hợp.

Từ các tồn tại nêu trên, đề xuất sửa đổi, bổ sung một số nội dung liên quan đến phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư theo hướng chuyển phí thành giá thuê sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt liên quan trực tiếp đến chạy tàu trên các tuyến, khu đoạn do nhà nước đầu tư kèm theo một số cơ chế, chính sách hỗ trợ của Nhà nước trong hoạt động cho thuê này và sẽ thực hiện theo lộ trình chuyển đổi phù hợp.

g) Chương VII. Quy định khác đối với đường sắt đô thị.

Bao gồm 09 Điều quy định về các loại hình đường sắt đô thị, chính sách phát triển đường sắt đô thị, điều kiện lập dự án đầu tư xây dựng, trách nhiệm đầu tư xây dựng, yêu cầu đối với KCHT đường sắt, hệ thống thu phí, quản lý an toàn và kinh doanh đường sắt đô thị.

h) Chương VIII. Đường sắt tốc độ cao.

Bao gồm 06 Điều quy định về chính sách phát triển, yêu cầu chung đối với đường sắt tốc độ cao, đầu tư xây dựng, quản lý, bảo trì, quản lý an toàn và các yêu cầu chung khi đầu tư xây dựng đường sắt tốc độ cao.

Lý do:

Theo Chiến lược, quy hoạch phát triển đường sắt Việt Nam đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt thì:

- Giai đoạn từ năm 2020 đến năm 2030: Triển khai xây dựng mới tuyến đường sắt tốc độ cao (trước mắt khai thác tốc độ chạy tàu từ 160 km/h đến dưới 200 km/h, đây là công tác chuẩn bị để hoàn thiện và chạy tàu tốc độ ≥ 200 km/h).

- Tầm nhìn đến năm 2050: Phấn đấu hoàn thành toàn tuyến đường sắt đôi tốc độ cao khổ 1.435 milimét trên trục Bắc - Nam; sau năm 2050 triển khai tổ chức khai thác với tốc độ 350 km/h.

Từ những yêu cầu trên, Dự thảo Luật đề xuất bổ sung mới một mục về đường sắt tốc độ cao (tốc độ khai thác ≥ 160 km/h) với các điều chủ yếu quy định về: chính sách phát triển; các yêu cầu chung; đầu tư xây dựng; quản lý, bảo trì và kinh doanh; quản lý an toàn đường sắt tốc độ cao.

Chương IX. Điều khoản thi hành.

**VI. MỘT SỐ VẤN ĐỀ CÒN CÓ Ý KIẾN KHÁC NHAU**

*(Nội dung này sẽ được cập nhật sau khi có các ý kiến góp ý của các cơ quan, đơn vị (nếu có))*

Bộ Giao thông vận tải gửi kèm theo tờ trình này các tài liệu sau:

1. Dự thảo Luật Đường sắt sửa đổi;

2. Bảng so sánh nội dung Luật đường sắt sửa đổi và Luật đường sắt 2005;

3. Bản thuyết minh chi tiết về Dự án Luật;

4. Báo cáo giải trình, tiếp thu ý kiến thẩm định của Bộ Tư pháp và tiếp thu ý kiến của các cơ quan, tổ chức, cá nhân;

5. Báo cáo tác động của Dự thảo Luật Đường sắt sửa đổi;

6. Báo cáo tổng kết, đánh giá 10 năm thực hiện Luật Đường sắt 2005;

7. Phụ lục danh mục các luật, pháp lệnh có liên quan đến lĩnh vực đường sắt.

Trên đây là nội dung cơ bản của dự án Luật Đường sắt (sửa đổi), Bộ Giao thông vận tải kính trình Chính phủ./.

|  |  |
| --- | --- |
| ***Nơi nhận:***  - Như trên;  - Thủ tướng Chính phủ;  - Văn phòng Chính phủ;  - Bộ Tư pháp;  - Thứ trưởng Nguyễn Ngọc Đông;  - Lưu VT, PC. | **BỘ TRƯ­ỞNG** |

**Phụ lục danh mục các luật, pháp lệnh có liên quan đến lĩnh vực đường sắt**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **TT** | **Tên Luật** | **Số hiệu- Thời gian được Quốc hội thông qua** |
| 1 | Luật Tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật | Số 68/2006/QH11 ngày 29/6/ 2006 |
| 2 | Luật Người cao tuổi | Số 39/2009/QH12 ngày *23 / 11/ 2009* |
| 3 | Luật Người khuyết tật | Số 51/2010/QH12 ngày 17/ 6/ 2010 |
| 4 | Pháp lệnh Quản lý, sử dụng vũ khí, vật liệu nổ và công cụ hỗ trợ | Số 16/2011/UBTVQH12 ngày 30/6/2011 |
| 5 | Luật Giá | Số11/2012/QH13 ngày 20/6/2012 |
| 6 | Luật Phòng, chống thiên tai | Số 33/2013/QH13 ngày 19/6/2013 |
| 7 | Luật Đất đai | Số 45/2013/QH13 ngày 29/11/2013 |
| 8 | Luật xây dựng | Số 50/2014/QH13 ngày 18/6/2014 |
| 9 | Luật Đầu tư công | Số 49/2014/QH13 ngày 18/6/2014 |
| 10 | Luật Đầu tư | Số 67/2014/QH13 ngày 26/11/2014 |
| 11 | Luật Doanh nghiệp | Số 68/2014QH13 ngày 26/11/2014 |
| 12 | Luật giáo dục nghề nghiệp | Số 74/2014/QH13 ngày 27/11/2014 |
| 13 | Luật Ngân sách | Số 83/2015/QH13 ngày 25/6/2015 |
| 14 | Luật phí và lệ phí | Số 97/2015/QH13 ngày 25/11/2015 |

|  |  |
| --- | --- |
| **QUỐC HỘI** | **CỘNG HÒA XÃ HỌI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**  **Độc lập – Tự do – Hạnh phúc** |
| Luật số: 2016/QH.. |  |

**DỰ THẢO 4**

LUẬT

ĐƯỜNG SẮT

*Căn cứ Hiến pháp nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam;*

*Quốc hội ban hành Luật Đường sắt.*

**Chương I**

**NHỮNG QUY ĐỊNH CHUNG**

**Điều 1.** **Phạm vi điều chỉnh** *(giữ nguyên Điều 1 cũ)*

Luật này quy định về quy hoạch, đầu tư, xây dựng, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt; phương tiện giao thông đường sắt; quyền và nghĩa vụ của tổ chức, cá nhân có liên quan đến hoạt động đường sắt; quy tắc, tín hiệu giao thông và bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt; kinh doanh đường sắt.

**Điều 2.** **Đối tượng áp dụng** *(giữ nguyên Điều 2 cũ)*

1. 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.

2. Trường hợp điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên có quy định khác với quy định của Luật này thì áp dụng quy định của điều ước quốc tế đó.

**Điều 3.** **Giải thích từ ngữ** *(sửa đổi, bổ sung Điều 3 cũ)*

***1.*** 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.

2. 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.

***3. Đất dành cho đường sắt gồm đất để xây dựng công trình đường sắt, đất trong phạm vi bảo vệ công trình đường sắt và đất trong phạm vi hành lang an toàn giao thông đường sắt.***

***4. Phạm vi bảo vệ công trình đường sắt là phạm vi được xác định bởi khoảng không phía trên và dải đất hai bên liền kề với công trình đường sắt để quản lý, bảo vệ công trình.***

***5. Hành lang an toàn giao thông đường sắt là phạm vi được xác định bởi khoảng không phía trên và dải đất hai bên liền kề với phạm vi bảo vệ đường sắt để đảm bảo an toàn giao thông đường sắt.***

***6.*** Ga đường sắt là nơi để phương tiện giao thông đường sắt dừng, tránh, vượt, xếp, dỡ hàng hoá, đón trả khách, thực hiện tác nghiệp kỹ thuật và dịch vụ khác.

***7. Đề-pô (depot) là nơi tập kết tàu, bảo dưỡng, sửa chữa tàu, thực hiện các tác nghiệp kỹ thuật khác.***

***8.*** Tuyến đường sắt là một khu đoạn hoặc nhiều khu đoạn liên tiếp tính từ ga đường sắt đầu tiên đến ga đường sắt cuối cùng.

***9.*** Nút giao cùng mức là nơi có hai hoặc nhiều đường giao nhau trên cùng một mặt bằng.

***10.*** Nút giao khác mức là nơi có hai hoặc nhiều đường giao nhau nằm ở cao độ khác nhau.

***11.*** 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.

***12.*** Ke ga là công trình đường sắt trong ga đường sắt để phục vụ hành khách lên, xuống tàu, xếp, dỡ hàng hóa.

***13.*** Cầu chung là cầu có mặt cầu dùng chung cho cả phương tiện giao thông đường sắt và phương tiện giao thông đường bộ.

***14. Đường sắt tốc độ cao là loại hình đường sắt có tốc độ chạy tàu từ 160km/h trở lên.***

***15.*** Khổ đường sắt là khoảng cách ngắn nhất giữa hai má trong của đường ray.

***16.*** Phương tiện giao thông đường sắt là đầu máy, toa xe, toa xe động lực, phương tiện chuyên dùng di chuyển trên đường sắt.

***17.*** 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.

***18.*** Chạy tàu là hoạt động để điều khiển sự di chuyển của phương tiện giao thông đường sắt.

***19.*** Khu gian là đoạn đường sắt nối hai ga liền kề, được tính từ cột tín hiệu vào ga của ga phía bên này đến cột tín hiệu vào ga gần nhất của ga phía bên kia.

***20.*** Khu đoạn là tập hợp một số khu gian và ga đường sắt kế tiếp nhau phù hợp với tác nghiệp chạy tàu.

***21***. 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.

***22***. 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.

***23.*** Hàng siêu trọng là hàng không thể tháo rời, có tải trọng vượt quá tải trọng cho phép của toa xe, tuyến đường.

***24.*** Hàng siêu trường là hàng không thể tháo rời, có kích thước vượt quá khổ giới hạn đầu máy, toa xe của khổ đường tương ứng.

***25.*** Bao gửi là hàng hoá được gửi theo bất kỳ chuyến tàu khách nào mà người gửi không đi cùng chuyến tàu đó.

***26.*** Hoạt động đường sắt là hoạt động của tổ chức, cá nhân trong lĩnh vực quy hoạch, đầu tư phát triển, kinh doanh đường sắt, bảo đảm trật tự, an toàn giao thông vận tải đường sắt và những hoạt động khác có liên quan.

**Điều 4.** **Nguyên tắc cơ bản trong hoạt động đường sắt** *(sửa đổi, bổ sung Điều 4 cũ)*

1. Bảo đảm hoạt động giao thông vận tải đường sắt thông suốt, trật tự, an toàn, chính xác và hiệu quả; góp phần phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh và bảo vệ môi trường***; giảm thiểu ùn tắc, tai nạn giao thông.***

***2***. Phát triển đường sắthiện đại, đồng bộ,phù hợp với ***chiến lược phát triển kinh tế - xã hội và chiến lược,*** quy hoạch, kế hoạch ***phát triển giao thông vận tải;*** gắn kết với các loại hình giao thông vận tải khác ***và hội nhập quốc tế.***

3. Điều hành thống nhất, tập trung hoạt động giao thông vận tải đường sắt.

4. ***Tách bạch*** giữa quản lý nhà nước của cơ quan nhà nước với ***hoạt động*** kinh doanh của doanh nghiệp; giữa kinh doanh kết cấu hạ tầng và kinh doanh vận tải trên đường sắt do Nhà nước đầu tư.

***5. Cạnh tranh lành mạnh, bình đẳng giữa các tổ chức, cá nhân thuộc mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư và kinh doanh đường sắt.***

**Điều 5. Chính sách phát triển đường sắt** *(sửa đổi, bổ sung Điều 5 cũ)*

1. Nhà nước tập trung đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị theo hướng hiện đại, ***coi trọng công tác bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt hiện có đảm bảo khai thác hiệu quả, thông suốt, trật tự, an toàn.***

***2. Nhà nước tập trung, ưu tiên dành quỹ đất phù hợp để phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt và công nghiệp đường sắt.***

3. Nhà nước khuyến khích tổ chức, cá nhân trong nước và nước ngoài đầu tư, kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt và vận tải đường sắt; tham gia cung ứng sản phẩm, dịch vụ công ích đường sắt.

***4.*** Nhà nước bảo hộ quyền, lợi ích hợp pháp của tổ chức, cá nhân thuộc mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư và kinh doanh đường sắt.

***5.*** Nhà nước khuyến khích ***và hỗ trợ việc phát triển công nghiệp đường sắt***, nghiên cứu, ứng dụng khoa học, công nghệ tiên tiến và đào tạo nguồn nhân lực để phát triển đường sắt hiện đại.

**Điều 6. Ưu đãi trong hoạt động đường sắt** *(bổ sung mới)*

1. ***Tổ chức, cá nhân kinh doanh*** đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị được hưởng các ưu đãi sau đây:

***a) Được giao đất không thu tiền sử dụng đất đối với đất dùng để xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt theo quy hoạch sử dụng đất và quy hoạch đường sắt được cơ quan nhà nước có thẩm quyền phê duyệt trừ các trường hợp quy định tại điểm b khoản này;***

***b) Được thuê đất với mức ưu đãi đối với đất dùng để xây dựng công trình phục vụ kinh doanh dịch vụ thương mại khác trong phạm vi đất dành cho đường sắt;***

***c)*** Hỗ trợ toàn bộ kinh phí giải phóng mặt bằng đối với đất dành cho đường sắt để xây dựng tuyến đường;

***d)*** ***Được*** miễn thuế nhập khẩu ***thiết bị, máy móc,*** vật tư***,*** ***phụ tùng thay thế, phương tiện giao thông đường sắt trong nước chưa sản xuất được.***

***e)*** Các ưu đãi khác theo quy định của pháp luật.

***2. Dự án đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị; phát triển công nghiệp đường sắt; nghiên cứu, ứng dụng khoa học, công nghệ; đào tạo, phát triển nguồn nhân lực đường sắt được hưởng ưu đãi về tín dụng như sau:***

***a) Được vay với lãi suất vay tín dụng đầu tư ưu đãi nhất từ nguồn tín dụng đầu tư của Nhà nước;***

***b) Được xem xét cấp bảo lãnh chính phủ về vốn vay;***

***c) Chính phủ xem xét việc góp vốn nhà nước tham gia dự án đầu tư theo hình thức hợp tác đối tác công tư trong thời gian xây dựng hoặc kéo dài suốt vòng đời dự án để đảm bảo tính khả thi về tài chính, tính kinh tế và khả năng cân đối ngân sách cho dự án.***

***3. Tổ chức, cá nhân đầu tư, góp vốn xây dựng cơ sở nghiên cứu, ứng dụng khoa học, công nghệ và đào tạo phát triển nguồn nhân lực trong lĩnh vực đường sắt được hưởng chính sách khuyến khích xã hội hóa.***

***4. Kinh doanh đường sắt; phát triển công nghiệp đường sắt là ngành, nghề ưu đãi đầu tư.***

***5. Chính phủ quy định chính sách ưu đãi, hỗ trợ trong hoạt động đường sắt.***

**Điều 7. Quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường sắt** *(sửa đổi, bổ sung Điều 6 cũ)*

1. Quy hoạch phát triển ***giao thông vận tải*** đường sắt là cơ sở để định hướng đầu tư, xây dựng, phát triển đồng bộ, hợp lý, thống nhất mạng lưới giao thông vận tải đường sắt trong phạm vi cả nước, tạo điều kiện khai thác tiềm năng hiện có và phát triển năng lực của ***lĩnh vực*** đường sắt.

2. Quy hoạch phát triển ***giao thông vận tải*** đường sắt ***phải*** đáp ứng ***mục tiêu phát triển giao thông vận tải và*** bảo đảm quốc phòng, an ninh; gắn kết chặt chẽ với quy hoạch phát triển các loại hình giao thông vận tải khác.

3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải tổ chức lập quy hoạch phát triển ***giao thông vận tải*** đường sắt trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

**Điều 8. Nội dung quản lý nhà nước về giao thông vận tải đường sắt** *(bổ sung mới)*

***1. Xây dựng và tổ chức thực hiện quy hoạch, kế hoạch và chính sách phát triển giao thông vận tải đường sắt.***

***2. Ban hành và tổ chức thực hiện văn bản quy phạm pháp luật, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật, định mức kinh tế - kỹ thuật chuyên ngành đường sắt.***

***3. Tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về giao thông vận tải đường sắt; hướng dẫn, kiểm tra việc thực hiện các biện pháp đảm bảo an toàn giao thông vận tải đường sắt.***

***4. Quản lý tài sản nhà nước thuộc kết cấu hạ tầng đường sắt; quản lý việc đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt; quản lý việc sử dụng đất dành cho đường sắt; tổ chức quản lý, bảo trì, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt.***

***5. Quản lý hoạt động vận tải đường sắt và hoạt động điều hành giao thông vận tải đường sắt.***

***6. Quản lý việc tổ chức đảm bảo an ninh, an toàn cho hoạt động đường sắt; tổ chức quản lý và đảm bảo an inh, an toàn cho các đoàn tàu thực hiện nhiệm vụ đặc biệt.***

***7. Quản lý hoạt động phòng, chống thiên tai, tìm kiếm cứu nạn và điều tra sự cố, tai nạn giao thông đường sắt.***

***8. Cấp, công nhận chứng chỉ, giấy phép, giấy chứng nhận và*** ***tài liệu khác liên quan đến hoạt động đường sắt.***

***9. Thực hiện hoặc tổ chức thực hiện việc đăng ký, quản lý việc thực hiện đăng kiểm phương tiện giao thông đường sắt;***

***10. Quản lý việc đào tạo và phát triển nguồn nhân lực trong hoạt động đường sắt.***

***11. Quản lý hoạt động khoa học, công nghệ, bảo vệ môi trường, phòng, tránh thiên tai, ứng phó với biến đổi khí hậu và sử dụng năng lượng tiết kiệm, hiệu quả trong lĩnh vực đường sắt.***

***12. Hợp tác quốc tế về đường sắt.***

***13. Quản lý giá, phí và lệ phí trong hoạt động đường sắt.***

***14. Thanh tra, kiểm tra, giải quyết khiếu nại tố cáo và xử lý vi phạm liên quan đến hoạt động đường sắt.***

**Điều 9. Trách nhiệm quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt của Chính phủ, bộ, cơ quan ngang bộ, cơ quan thuộc Chính phủ** *(sửa đổi, bổ sung Điều 7, Điều 8 cũ)*

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

2. Bộ Giao thông vận tải chịu trách nhiệm trước Chính phủ thực hiện quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt.

***3. Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành đường sắt ở trung ương trực thuộc Bộ Giao thông vận tải giúp Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải thực hiện quản lý nhà nước về đường sắt theo quy định của pháp luật.***

***4.*** Bộ Công an chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải, Bộ Quốc phòng, Uỷ ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương (sau đây gọi là Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh) và bộ, ngành có liên quan tổ chức thực hiện các biện pháp bảo vệ trật tự, an toàn xã hội trong hoạt động đường sắt; tổ chức lực lượng kiểm tra, xử lý vi phạm pháp luật về đường sắt đối với người, phương tiện tham gia giao thông vận tải đường sắt theo quy định của pháp luật; thống kê, cung cấp dữ liệu về tai nạn giao thông đường sắt.

***5.*** Bộ Tài nguyên và Môi trường chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải trong quản lý khai thác tài nguyên thuộc phạm vi đất dành cho đường sắt, vùng lân cận phạm vi bảo vệ công trình đường sắt có ảnh hưởng đến an toàn của công trình đường sắt, an toàn giao thông vận tải đường sắt.

***6***. Bộ Công ***thương*** có trách nhiệm bảo đảm ưu tiên nguồn điện ổn định cho đường sắt điện khí hóa và hệ thống thông tin, tín hiệu đường sắt, ***các thiết bị có liên quan đến an toàn giao thông đường sắt, phòng chống cháy nổ***.

***7.*** Bộ, cơ quan ngang bộ, cơ quan thuộc Chính phủ trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm phối hợp với Bộ Giao thông vận tải thực hiện quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt.

**Điều 10. Trách nhiệm quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh** *(giữ nguyên Điều 8 cũ)*

***1.*** Tổ chức, chỉ đạo thực hiện pháp luật về đường sắt; các biện pháp bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt; bảo vệ hành lang an toàn giao thông đường sắt; tổ chức cứu nạn, giải quyết hậu quả tai nạn giao thông đường sắt xảy ra tại địa phương.

***2.*** Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông vận tải đường sắt; kiểm tra, xử lý vi phạm pháp luật về đường sắt tại địa phương.

***3.*** ***Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành đường sắt ở địa phương trực thuộc Ủy ban nhân dân cấp tỉnh giúp Ủy ban nhân dân tỉnh thực hiện quản lý nhà nước về đường sắt tại địa phương theo quy định của pháp luật.***

**Điều 11.** **Tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về đường sắt** *(sửa đổi, bổ sung Điều 10 cũ)*

1. ***Tổ chức, cá nhân 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. Chính quyền địa phương các cấp có trách nhiệm tuyên truyền, 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 toàn 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.

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.

**Điều 12. Thanh tra trong hoạt động đường sắt** *(sửa đổi, bổ sung Điều 9 cũ)*

***1. Cơ quan thực hiện chức năng thanh tra trong hoạt động đường sắt bao gồm:***

***a) Cơ quan thanh tra nhà nước;***

***b) Cơ quan được giao thực hiện chức năng thanh tra chuyên ngành đường sắt.***

2. Tổ chức, chức năng, nhiệm vụ và quyền hạn của ***cơ quan thực hiện chức năng*** thanh tra ***trong hoạt động*** đường sắt thực hiện theo quy định của pháp luật về thanh tra.

**Điều 13. Các hành vi bị nghiêm cấm trong hoạt động đường sắt** *(sửa đổi, bổ sung Điều 12 cũ)*

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.

3. Mở đường ngang, xây dựng cầu vượt, hầm chui, cống hoặc các công trình khác ***trái phép*** ***trong phạm vi đất dành cho*** đường sắt.

4. Di chuyển, làm sai lệch ***trái phép*** các công trình, ***hệ thống*** báo hiệu trên đường sắt.

5. Treo, phơi, đặt vật ***và các hành vi khác*** làm che lấp, sai lạc ***hệ thống báo hiệu*** giao thông đường sắt hoặc ***làm*** ***ảnh hưởng đến tầm nhìn của lái tàu***.

6. 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.

7. Vượt rào, chắn đường ngang, vượt qua đường ngang khi đèn đỏ đã bật sáng, vượt rào ngăn giữa đường sắt với khu vực xung quanh.

8. Để vật chướng ngại, đổ chất độc hại, chất phế thải lên đường sắt; chất dễ cháy, chất dễ nổ trong phạm vi bảo vệ công trình đường sắt và hành lang an toàn giao thông đường sắt.

9. Chăn thả súc vật, họp chợ trên đường sắt, trong phạm vi bảo vệ công trình và hành lang an toàn giao thông đường sắt.

10. Đi, đứng, nằm, ngồi 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 các 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.

11. Đi, đứng, nằm, ngồi trên đường sắt, trừ nhân viên đường sắt, ***lực lượng chức năng*** ***đang thi hành nhiệm vụ.***

12. Ném đất, đá hoặc các vật khác lên tàu hoặc từ trên tàu xuống.

13. Mang hàng cấm lưu thông, động vật có dịch bệnh, mang trái phép các chất phóng xạ, chất dễ cháy, chất dễ nổ, động vật hoang dã vào ga, lên tàu.

14. Vận chuyển hàng cấm lưu thông, động vật có dịch bệnh; vận chuyển trái phép động vật hoang dã.

15. Làm, sử dụng vé giả; bán vé trái quy định nhằm mục đích thu lợi bất chính.

16. Đưa phương tiện, thiết bị không bảo đảm tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật hoặc phương tiện, thiết bị không có giấy chứng nhận đăng ký, giấy chứng nhận đăng kiểm vào hoạt động trên đường sắt.

17. Điều khiển tàu chạy quá tốc độ quy định.

18. Nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu trong khi làm nhiệm vụ ***mà*** ***trong máu hoặc hơi thở*** có nồng độ cồn ***hoặc có các chất kích thích khác mà pháp luật cấm sử dụng.***

19. Lợi dụng chức vụ, quyền hạn để sách nhiễu, gây phiền hà; thực hiện hoặc dung túng hành vi vi phạm pháp luật trong khi thi hành nhiệm vụ.

***20.*** Các hành vi khác bị nghiêm cấm ***trong hoạt động đường sắt*** theo quy định của pháp luật.

**Chương** **II  
KẾT CẤU HẠ TẦNG ĐƯỜNG SẮT**

**Mục 1**

**QUY ĐỊNH CHUNG**

**Điều 14. Phân loại đường sắt** *(sửa đổi, bổ sung Điều 13 cũ)*

***1. Hệ thống đường sắt Việt Nam gồm đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị và đường sắt chuyên dùng được quy định như sau:***

a) Đường sắt quốc gia ***là*** đường sắt phục vụ nhu cầu vận tải chung của cả nước, từng vùng kinh tế và liên vận quốc tế;

b) Đường sắt đô thị ***là*** đường sắt phục vụ nhu cầu đi lại hàng ngày của hành khách ở thành phố, vùng phụ cận;

c) Đường sắt chuyên dùng ***là*** đường sắt phục vụ nhu cầu vận tải riêng của tổ chức, cá nhân.

***2. Thẩm quyền công bố và điều chỉnh hệ thống đường sắt:***

***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;***

***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.***

**Điều 15. Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt** *(bổ sung mới)*

***1. Kết cấu hạ tầng đường sắt được chia thành hai loại:***

***a) Kết cấu hạ tầng đường sắt trực tiếp liên quan đến chạy tàu là công trình, hạng mục công trình đường sắt hoặc các công trình phụ trợ khác trực tiếp phục vụ công tác chạy tàu, đón tiễn hành khách, xếp dỡ hàng hóa;***

***b) Kết cấu hạ tầng đường sắt không trực tiếp liên quan đến chạy tàu là công trình, hạng mục công trình đường sắt không thuộc quy định tại điểm a khoản này.***

***2. Quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt:***

***a) Bộ Giao thông vận tải tổ chức quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia và thực hiện chức năng chủ sở hữu tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư;***

***b) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị và thực hiện chức năng chủ sở hữu tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị do Nhà nước đầu tư;***

***c) Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành đường sắt ở trung ương và địa phương giúp Bộ Giao thông vận tải, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt;***

***d) Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt quản lý sử dụng, khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt khi được giao, cho thuê hoặc chuyển nhượng.***

***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.***

***4. Chính phủ quy định:***

***a) Danh mục các công trình thuộc kết cấu hạ tầng đường sắt trực tiếp và không trực tiếp liên quan đến chạy tàu;***

***b) Quản lý, sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do nhà nước đầu tư.***

**Điều** **16. Đất dành cho đường sắt** *(sửa đổi, bổ sung Điều 17 cũ)*

1. Đất dành cho đường sắt phải được sử dụng đúng mục đích đã được phê duyệt và tuân thủ các quy định của pháp luật về đất đai. ***Trường hợp xây dựng các công trình thiết yếu phục vụ an ninh – quốc phòng, kinh tế - xã hội khác không thể bố trí ngoài phạm vi đất này thì phải được cơ quan có thẩm quyền cho phép.***

***2. Trong phạm vi đất hành lang an toàn đường sắt, ngoài việc thực hiện quy định tại khoản 1 Điều này, được tạm thời sử dụng vào mục đích khác nhưng không được làm ảnh hưởng đến an toàn công trình, an toàn giao thông đường sắt.***

***3. Đất phục vụ cho hoạt động đường sắt tại ga bao gồm:***

***a) Đất xây dựng trụ sở các cơ quan quản lý nhà nước hoạt động thường xuyên tại ga;***

***b) Đất xây dựng các công trình thuộc kết cấu hạ tầng đường sắt trực tiếp liên quan đến chạy tàu;***

***c) Đất xây dựng các công trình thuộc kết cấu hạ tầng đường sắt không trực tiếp liên quan đến chạy tàu;***

***d) Đất xây dựng công trình phục vụ kinh doanh dịch vụ thương mại khác.***

4. Uỷ ban nhân dân các cấp có trách nhiệm sau đây:

a) Chủ trì, phối hợp với chủ đầu tư trong việc giải phóng mặt bằng và tái định cư cho nhân dân;

b) Quản lý, ***bảo vệ phạm vi*** đất dành cho đường sắt ***theo*** quy hoạch ***đã được phê duyệt;***

***c) Cấp giấy chứng nhận quyền sử dụng đất khu ga đối với đường sắt quốc gia cho cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành đường sắt ở Trung ương;***

***d) Cấp giấy chứng nhận quyền sử dụng đất khu ga đối với đường sắt đô thị cho cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành đường sắt ở địa phương;***

***5. Căn cứ vào quy hoạch sử dụng đất được cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền phê duyệt, cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành đường sắt giao đất không thu tiền sử dụng đất, cho thuê đất theo quy định sau đây:***

***a) Giao đất không thu tiền sử dụng đất đối với đất quy định tại điểm a, điểm b khoản 3 Điều này;***

***b) Cho thuê đất trả tiền thuê đất đối với đất quy định tại điểm c, điểm d khoản 3 Điều này. Việc tính tiền thuê đất và thu tiền thuê đất được thực hiện theo quy định của pháp luật về đất đai;***

***6. Tổ chức, cá nhân sử dụng đất dành cho đường sắt có các quyền và nghĩa vụ sau đây:***

***a) Sử dụng đất đúng mục đích theo quy hoạch được cấp có thẩm quyền phê duyệt;***

***b) Không được chuyển đổi, chuyển nhượng, tặng cho, cho thuê quyền sử dụng đất, thế chấp, góp vốn bằng quyền sử dụng đất;***

***c) Được dùng tài sản thuộc sở hữu của mình gắn liền với đất thuê để thế chấp tại tổ chức tín dụng được phép hoạt động tại Việt Nam; được bán, cho thuê tài sản, góp vốn bằng tài sản thuộc sở hữu của mình gắn liền với đất thuê.***

***7. Việc giải quyết bồi thường khi giải phóng mặt bằng đất dành cho đường sắt thực hiện theo quy định của pháp luật về đất đai.***

***8. Chính phủ quy định chi tiết Điều này.***

**Điều 17. Cấp kỹ thuật đường sắt** *(bổ sung mới)*

***1. Đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng có nối ray với đường sắt quốc gia được phân thành các cấp tốc độ tương ứng với các yếu tố kỹ thuật khác nhau, gồm:***

***a) Đường sắt tốc độ cao;***

***b) Các cấp tốc độ khác.***

***2. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định cấp tốc độ đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng có nối ray với đường sắt quốc gia.***

**Điều 18. Khổ đường sắt** *(sửa đổi, bổ sung Điều 20 cũ)*

***1. Đường sắt quốc gia có khổ đường 1435 milimet (khổ đường tiêu chuẩn) và khổ đường 1000 milimet (khổ đường hẹp).***

***2. Đường sắt đô thị đầu tư mới có khổ đường 1435 milimet. Trường hợp khác thì Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh quyết định sau khi có ý kiến thống nhất của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.***

***3. Đường sắt chuyên dùng không nối ray với đường sắt quốc gia do chủ đầu tư quyết định khổ đường theo nhu cầu sử dụng sau khi có ý kiến thống nhất của Bộ Giao thông vận tải.***

**Điều 19. Kết nối các tuyến đường sắt** *(sửa đổi, bổ sung Điều 19 cũ)*

1. Vị trí kết nối các tuyến đường sắt trong nước phải tại ga đường sắt.

***2. Đối với những vị trí đang tồn tại trước thời điểm Luật này có hiệu lực mà chưa thực hiện được theo yêu cầu tại khoản 1 của Điều này thì doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt phải có biện pháp đảm bảo an toàn chạy tàu.***

***3. Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định việc kết nối đường sắt chuyên dùng với đường sắt chuyên dùng, đường sắt đô thị với đường sắt đô thị.***

***4. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quyết định việc kết nối các tuyến đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng vào đường sắt quốc gia.***

5. Chỉ đường sắt quốc gia mới được kết nối với đường sắt nước ngoài. Thủ tướng Chính phủ quyết định việc kết nối giữa đường sắt quốc gia với đường sắt nước ngoài.

**Điều** **20. Ga đường sắt** *(sửa đổi, bổ sung Điều 21 cũ)*

1. Ga đường sắt bao gồm ***các loại sau:***

a) Ga hành khách được xây dựng 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 hoáđược xây dựng 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 thuậtđược xây dựng để thực hiện các tác nghiệp kỹthuật phục vụchạy tàu;

d) Ga hỗn hợp là ga đồng thời có chức năng của hai hoặc ba loại ga quy định tại các điểm a, b và c khoản này.

***2. Yêu cầu đối với ga đường sắt:***

a) Ga đường sắt phải đầy đủ 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 thì phải bố trí trụ sở làm việc cho các cơ quan quản lý nhà nước hoạt động thường xuyên;***

***b) Phải có hệ thống cấp điện, chiếu sáng; hệ thống phòng cháy, chữa cháy; hệ thống cấp, thoát nước; hệ thống bảo đảm vệ sinh môi trường*** ***và các yêu cầu kỹ thuật khác của nhà ga;***

***c)*** ***Ga hành khách phải có đầy đủ các biển báo, biển chỉ dẫn; các công trình, thiết bị chỉ dẫn dành riêng phục vụ hành khách là người khuyết tật; có hệ thống điện thoại khẩn cấp, phương tiện sơ cứu y tế và phải có hệ thống điện dự phòng.*** ***Đối với các ga liên vận quốc tế, ga trung tâm tại các đô thị đặc biệt, ga đường sắt tốc độ cao phải có thiết bị kiểm soát đảm bảo an ninh, an toàn.***

***3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về cấp kỹ thuật ga đường sắt.***

**Điều 21. Đường sắt giao nhau với đường sắt hoặc với đường bộ** *(sửa đổi, bổ sung Điều 23 cũ)*

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. ***Đối với vị trí hiện nay đang có đường sắt giao cắt cùng mức thì doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt phải có biện pháp đảm bảo an toàn chạy tàu.***

***2.*** Đường sắt giao nhau với đường bộ phải xây dựng nút giao khác mức trong các trường hợp sau đây:

a) Đường sắt có tốc độ thiết kế từ 160 kilômét/giờ trở lên giao nhau với đường bộ;

b) Đường sắt giao nhau với đường bộ từ cấp III trở lên; đường sắt giao nhau với đường bộ đô thị;

c) Đường sắt đô thị giao nhau với đường bộ, trừ đường xe điện bánh sắt.

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.

***4.*** Trường hợp không thuộc quy định tại khoản 2 Điều này khi chưa có đủ điều kiện tổ chức giao khác mức thì Uỷ ban nhân dân các cấp, 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 được phép xây dựng đường ngang phải thực hiện theo quy định của Bộ Giao thông vận tải;

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.

***c)*** ***Đối với những lối đi dân sinh tồn tại đến trước thời điểm Luật này có hiệu lực mà chưa thực hiện được*** ***theo yêu cầu tại điểm b khoản này thì phải thực hiện biện pháp đảm bảo an toàn giao thông đường sắt, đường bộ.***

**Điều 22.** **Đường sắt và đường bộ chạy song song gần nhau** *(giữ nguyên Điều 24 cũ)*

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 3 mét 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 đảm bảo an toàn giao thông của công trình phía dưới

**Điều** **23. Hệ thống báo hiệu cố định trên đường sắt** *(sửa đổi, bổ sung Điều 22 cũ)*

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.

**Mục 2  
ĐẦU TƯ XÂY DỰNG, QUẢN LÝ, BẢO TRÌ KẾT CẤU HẠ TẦNG ĐƯỜNG SẮT**

**Điều 24.** **Đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt** *(sửa đổi, bổ sung Điều 18 cũ)*

***1. Đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt là việc đầu tư xây dựng mới, nâng cấp, cải tạo, đổi mới công nghệ kết cấu hạ tầng đường sắt.***

***2.*** Bộ, Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình công bố Danh mục dự án kêu gọi đầu tư trong từng thời kỳ và Danh mục dự án đã được cấp giấy phép đầu tư.

**Điều 25. Bảo trì công trình đường sắt** *(bổ sung mới)*

***1. Công trình đường sắt đưa vào khai thác phải được bảo trì theo quy định.***

***2. Bảo trì công trình đường sắt do Nhà nước đầu tư:***

***a) Bộ Giao thông vận tải thực hiện nhiệm vụ quản lý nhà nước đối với các hoạt động bảo trì công trình; quy định việc bảo trì công trình đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng có nối ray với đường sắt quốc gia;***

***b) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh thực hiện nhiệm vụ quản lý nhà nước đối với các hoạt động bảo trì công trình; quy định việc bảo trì công trình đường sắt đô thị;***

***c) Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành đường sắt có trách nhiệm tổ chức bảo trì công trình đường sắt.***

***2. Tổ chức, cá nhân tự bảo trì công trình đường sắt do mình đầu tư theo quy định của pháp luật.***

**Điều 26.** **Nguồn tài chính cho quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt, bảo trì công trình đường sắt do Nhà nước đầu tư** *(sửa đổi, bổ sung Điều 87 cũ)*

1. Nguồn tài chính cho quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt, ***bảo trì công trình đường sắt*** do Nhà nước đầu tư bao gồm:

a) Ngân sách nhà nước;

b) Các ***nguồn thu liên quan đến sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt và các nguồn thu khác*** theo quy định của pháp luật.

***2. Bộ Giao thông vận tải tổ chức quản lý, sử dụng nguồn tài chính từ ngân sách nhà nước cho quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt, bảo trì công trình đường sắt.***

3. Việc quản lý, sử dụng nguồn tài chính từ ngân sách nhà nước cho quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt được thực hiện theo quy định của Chính phủ.

**Mục 3**

**BẢO VỆ KẾT CẤU HẠ TẦNG ĐƯỜNG SẮT**

**Điều** **27.  Bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt** *(sửa đổi, bổ sung Điều 25 cũ)*

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 ***kết cấu hạ tầng đường sắt.***

**Điều 28.** **Phạm vi bảo vệ công trình đường sắt** *(sửa đổi, bổ sung Điều 26 cũ)*

***1. Phạm vi bảo vệ công trình đường sắt được xác lập để ngăn ngừa những hành vi xâm phạm đến ổn định công trình đường sắt và bảo đảm an toàn công trình đường sắt.***

***2.*** Phạm vi bảo vệ 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 đường sắt;

***đ)*** Phạm vi bảo vệ công trình thông tin, tín hiệu, hệ thống cấp điện cho đường sắt;

***3. Chính phủ quy định cụ thể phạm vi bảo vệ công trình đường sắt.***

**Điều 29.** **Xây dựng công trình, khai thác tài nguyên và hoạt động khác ở vùng lân cận phạm vi bảo vệ công trình đường sắt** *(giữ nguyên Điều 34 cũ)*

1. Việc xây dựng công trình, khai thác tài nguyên và tiến hành hoạt động khác ở vùng lân cận phạm vi bảo vệ công trình đường sắt không được làm ảnh hưởng đến an toàn của công trình đường sắt và an toàn giao thông vận tải đường sắt.

2. Trong trường hợp việc xây dựng, khai thác tài nguyên và tiến hành các hoạt động khác 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 cần thiết cho công trình đường sắt và an toàn giao thông vận tải đường sắt.

3. Chủ đầu tư công tŕnh, 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.

**Điều 30. Hành lang an toàn giao thông đường sắt** *(sửa đổi, bổ sung Điều 35 cũ)*

***1. Hành lang an toàn giao thông đường sắt được xác lập để bảo đảm an toàn giao thông đường sắt; phục vụ công tác cứu hộ, cứu nạn khi cần thiết và đảm bảo tầm nhìn cho người tham gia giao thông.***

***2. Chính phủ*** quy định cụ thể ***phạm vi*** hành lang an toàn giao thông đường sắt.

**Điều 31.** **Trách nhiệm bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt** *(sửa đổi, bổ sung Điều 36 cũ)*

1. Doanh nghiệpkinh doanhkết cấu hạ tầng đường sắt có trách nhiệm:

a) Bảo vệ công trình đường sắt để bảo đảm giao thông vận tải đường sắt hoạt động thông suốt, an toàn;

***b) Trường hợp đất dành cho đường sắt bị xâm phạm phải báo cáo và phối hợp với cơ quan có thẩm quyền để xử lý.***

2. Tổ chức, cá nhân sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt để hoạt động giao thông vận tải phải thực hiện đúng các quy định về bảo đảm an toàn kết cấu hạ tầng đường sắt.

3. Uỷ ban nhân dân các cấp nơi có đường sắt đi qua có trách nhiệm:

a) ***Chủ trì*** 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) Tổ chức và hướng dẫn thực hiện việc bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị do nhà nước đầu tư;***

***c) Kiểm tra, thanh tra việc thực hiện các quy định của pháp luật về quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị.***

4. ***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 Uỷ 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. Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm:***

***a) Tổ chức và hướng dẫn thực hiện việc bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt;***

***b) Chủ trì, phối hợp với Bộ Công an, Bộ Quốc phòng tổ chức bảo vệ công trình đường sắt đặc biệt quan trọng;***

***c) Kiểm tra, thanh tra việc thực hiện các quy định của pháp luật về quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt.***

6. Mọi hành vi xâm phạm kết cấu hạ tầng đường sắt phải được phát hiện kịp thời, xử lý nghiêm minh, đúng pháp luật.

**Điều 32. Phòng, chống, khắc phục hậu quả sự cố, thiên tai, tai nạn đối với kết cấu hạ tầng đường sắt** *(sửa đổi, bổ sung Điều 37 cũ)*

***1. Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt có trách nhiệm:***

***a) Xây dựng và thực hiện phương án phòng, chống thiên tai đảm bảo an toàn kết cấu hạ tầng đường sắt được nhà nước giao, thuê hoặc chuyển nhượng;***

***b) Thực hiện các trách nhiệm khác theo quy định của pháp luật về phòng, chống thiên tai.***

***2. Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm chỉ đạo các tổ chức, cá nhân liên quan thực hiện phòng, chống thiên tai đối với kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do nhà nước đầu tư theo quy định của pháp luật.***

***3. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có trách nhiệm chỉ đạo các tổ chức, cá nhân liên quan thực hiện phòng, chống thiên tai đối với kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị do nhà nước đầu tư theo quy định của pháp luật.***

***4. Nhà đầu tư thực hiện có trách nhiệm thực hiện phòng, chống thiên tai đối với kết cấu hạ tầng đường sắt do mình đầu tư theo quy định của pháp luật.***

***5. Các Bộ, cơ quan ngang bộ, cơ quan trực thuộc Chính phủ, Ủy ban nhân dân các cấp trong phạm vi chức năng, thẩm quyền của mình có trách nhiệm thực hiện phòng, chống thiên tai trong hoạt động đường sắt theo quy định của pháp luật.***

**Chương III  
PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG ĐƯỜNG SẮT**

**Điều** **33. Điều kiện tham gia giao thông của phương tiện giao thông đường sắt** *(sửa đổi, bổ sung Điều 38, Điều 44 cũ)*

***1. Phương tiện giao thông đường sắt chỉ được tham gia giao thông khi có đủ các điều kiện sau:***

***a)*** Có đủ giấy chứng nhận đăng ký; giấy chứng nhậnan toàn kỹ thuậtvà bảo vệ môi trường ***cho phương tiện do cơ quan có thẩm quyền cấp*** còn hiệu lực;

***b) Phải đảm bảo trong niên hạn sử dụng theo quy định của Chính phủ.***

2. Việc di chuyển phương tiện giao thông đường sắt trong trường hợp đặc biệt do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định.

**Điều 34.** **Cấp, thu hồi đăng ký phương tiện giao thông đường sắt** *(sửa đổi, bổ sung Điều 39 cũ)*

1. Phương tiện giao thông đường sắt có đủ các điều kiện sau đây thì được cấp giấy chứng nhận đăng ký:

a) Có nguồn gốc hợp pháp;

b) Đạt tiêu chuẩn về an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường.

***2.*** Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định việc cấp, thu hồi đăng ký phương tiện giao thông đường sắt.

**Điều 35.** **Đăng kiểm phương tiện giao thông đường sắt** *(sửa đổi, bổ sung Điều 40 cũ)*

1. Phương tiện giao thông đường sắt được sản xuất, ***lắp ráp hoặc hoán cải tại*** Việt Nam phải được cơ quan đăng kiểm Việt Nam ***kiểm tra và*** ***cấp giấy chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường.***

2. Trong quá trình sản xuất, lắp ráp, hoán cải, phục hồi, phương tiện giao thông đường sắt phải chịu sự giám sát về tiêu chuẩn chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của cơ quan đăng kiểm Việt Nam hoặc tổ chức có chức năng đăng kiểm nước ngoài được cơ quan đăng kiểm Việt Nam uỷ quyền.

3. Phương tiện giao thông đường sắt trong quá trình khai thác sử dụng phải được cơ quan đăng kiểm ***Việt Nam*** định kỳ kiểm tra ***và cấp giấy chứng nhận*** an toàn kỹ thuật,bảo vệ môi trường.

4. Chủ phương tiện giao thông đường sắt chịu trách nhiệm sửa chữa, bảo dưỡng bảo đảm tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện giữa hai kỳ kiểm tra của cơ quan đăng kiểm.

5. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định:

a) Tiêu chuẩn chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện;

b) Tiêu chuẩn, điều kiện cơ sở vật chất, kỹ thuật của cơ quan đăng kiểm;

***c) Kiểm tra, cấp giấy chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện.***

**Điều 36.** **Thông tin, chỉ dẫn và trang thiết bị trên phương tiện giao thông đường sắt** *(sửa đổi, bổ sung Điều 41 cũ)*

***1. Phương tiện giao thông đường sắt phải đảm bảo các yêu cầu sau:***

***a) Có các thông tin chỉ dẫn cần thiết phục vụ khách hàng và phục vụ công tác quản lý;***

***b) Được lắp đặt các trang thiết bị đảm bảo an toàn chạy tàu, bảo vệ môi trường và tiện nghi tối thiểu để phục vụ khách hàng.***

***2. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định các nội dung tại khoản 1 Điều này.***

***3.*** Ký hiệu, thông tin, chỉ dẫn phải rõ ràng, dễ hiểu; bảng niêm yết phải bố trí ở nơi dễ thấy, dễ đọc.

**Điều 37.  Điều kiện nhập khẩu phương tiện giao thông đường sắt** *(sửa đổi, bổ sung Điều 45 cũ)*

***1. Phương tiện giao thông đường sắt nhập khẩu phải đảm bảo phù hợp tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia của Việt Nam và phải chịu sự kiểm tra của cơ quan có thẩm quyền trước khi thông quan.***

2. Việc nhập khẩu phương tiện giao thông đường sắt phải thực hiện theo quy định của pháp luật.

**Chương IV**

**NHÂN VIÊN ĐƯỜNG SẮT TRỰC TIẾP PHỤC VỤ CHẠY TÀU**

**Điều 38.** **Nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu** *(sửa đổi, bổ sung Điều 46 cũ)*

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;

d) Trực ban chạy tàu ga;

đ) Nhân viên tuần đường, cầu, hầm, gác hầm;

e) Nhân viên gác đường ngang, cầu chung;

***g) Các chức danh nhân viên khác do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định phù hợp với từng loại hình đường sắt.***

2. Nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu khi làm việc phải có đủ các điều kiện sau đây:

a) Có bằng, chứng chỉ chuyên môn phù hợp với chức danh ***theo quy định của pháp luật về giáo dục nghề nghiệp***;

b) Có giấy chứng nhận đủ tiêu chuẩn sức khỏe theo định kỳ do Bộ Y tế quy định;

c) Đối với lái tàu, ngoài các điều kiện quy định tại khoản này còn phải có giấy phép lái tàu.

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.

***4. Nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu phải được ký hợp đồng lao động bằng văn bản với tổ chức trực tiếp sử dụng lao động.***

5. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định tiêu chuẩn, quyền hạn, nhiệm vụ đối với các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu.

***6. Cơ sở vật chất, thiết bị đào tạo của cơ sở đào tạo, nội dung chương trình đạo tạo các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu thực hiện theo quy định của pháp luật về giáo dục nghề nghiệp.***

**Điều 39. Giấy phép lái tàu** *(sửa đổi, bổ sung Điều 47 cũ)*

1. Giấy phép lái tàulà chứng chỉ ***do cơ quan nhà nước có thẩm quyền*** cấp cho người trực tiếp lái phương tiện giao thông đường sắt.

2. Người được cấp giấy phép lái tàu chỉ được lái loại phương tiện giao thông đường sắt đã quy định trong giấy phép.

***3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định điều kiện, nội dung, quy trình sát hạch và cấp, đổi, thu hồi giấy phép lái tàu.***

**Chương V**

**TÍN HIỆU, QUY TẮC GIAO THÔNG VÀ BẢO ĐẢM TRẬT TỰ,**

**AN TOÀN GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐƯỜNG SẮT**

**Mục 1**

**TÍN HIỆU, QUY TẮC GIAO THÔNG ĐƯỜNG SẮT**

**Điều 40. Tín hiệu giao thông đường sắt** *(sửa đổi, bổ sung Điều 48, 72 cũ)*

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.

***2. Hệ thống tín hiệu giao thông đường sắt phải đầy đủ, chính xác, rõ ràng, đảm bảo an toàn và nâng cao hiệu suất chạy tàu.***

***3. Nhân viên đường sắt*** trực tiếp ***phục vụ*** chạy tàu phải chấp hành tín hiệu giao thông đường sắt.

***4. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về hệ thống tín hiệu giao thông đường sắt.***

**Điều 41. Quy tắc giao thông đường sắt***(bổ sung mới)*

***1. Giao thông đường sắt bao gồm các hoạt động sau: chạy tàu, dồn tàu, tránh, vượt tàu.***

***2. Giao thông đường sắt phải tuân thủ quy tắc giao thông đường sắt do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định.***

**Điều 42.** **Giao thông tại đường ngang, cầu chung, trong hầm** *(sửa đổi, bổ sung Điều 71 cũ)*

1. Tại đường ngang, cầu chung, ***phương tiện giao thông vận tải đường sắt được quyền ưu tiên.***

2. Lái tàu phải kéo còi trước khi đi vào đường ngang, ***cầu chung, hầm;*** phải bật đèn chiếu sáng khi đi trong hầm.

3. Người tham gia giao thông đường bộ đi qua đường ngang, cầu chung thực hiện theo quy định ***của pháp luật về g***iao thông đường bộ.

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.

**Mục 2**

**BẢO ĐẢM TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐƯỜNG SẮT**

**Điều 43. Hoạt động bảo đảm trật tự, an toàn giao thông vận tải đường sắt** *(sửa đổi, bổ sung Điều 73 cũ)*

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 Nhà nước và của nhân dân 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 quốc gia hoặc đường sắt đô thị;

***c) Chống phá hoại công trình đường sắt và các hành vi vi phạm phạm hành lang an toàn giao thông đường sắt;***

***d) Các biện pháp phòng ngừa tai nạn giao thông trên đường sắt và tại các điểm giao cắt đồng mức giữa đường sắt và đường bộ.***

2. Tổ chức, cá nhân phải chấp hành các quy định ***của pháp luật*** về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông vận tải đường sắt.

3. Hành vi vi phạm trật tự, an toàn giao thông vận tải đường sắt phải được phát hiện kịp thời, xử lý nghiêm minh, đúng pháp luật.

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.

**Điều** **44. Điều hành giao thông vận tải đường sắt** *(sửa đổi, bổ sung Điều 74, 78 cũ)*

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 biểu đồ chạy tàu;

c) Không phân biệt đối xử giữa các doanh nghiệp kinh doanh ***vận tải*** đường sắt.

***2. Nội dung điều hành giao thông vận tải đường sắt:***

Điều hành giao thông vận tải trên đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị bao gồm các nội dung sau đây:

a) Lập và phân bổ biểu đồ chạy tàu bảo đảm không phân biệt đối xử giữa các doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt; công bố biểu đồ chạy tàu;

b) ***Tổ chức*** chạy tàu thống nhất, tập trung, bảo đảm an toàn, thông suốt theo biểu đồ chạy tàu đã công bố ***và*** theo đúng lịch trình chạy tàu, ***tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật*** và mệnh lệnh của cấp trên;

c) 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.

***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 có nối ray với đường sắt quốc gia.***

***4. Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định về điều hành giao thông vận tải đường sắt đô thị.***

**Điều 45. Công lệnh tải trọng, Công lệnh tốc độ chạy tàu** *(bổ sung mới)*

***1. 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 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. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định trình tự xây dựng công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ trên đường sắt quốc gia; đường sắt đô thị chạy chung với đường sắt quốc gia.***

***4. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định trình tự xây dựng công lệnh, tải trọng, công lệnh tốc độ trên đường sắt đô thị.***

***5. 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.***

**Điều 46. Tải trọng** *(bổ sung mới)*

***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.***

***2. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt phải tuân thủ quy định trong công lệnh tải trọng.***

**Điều 47. Biểu đồ chạy tàu và trình tự xây dựng biểu đồ chạy tàu** *(sửa đổi, bổ sung Điều 76, 77 cũ)*

1. Biểu đồ chạy tàu là cơ sở của việc tổ chức chạy tàu, được xây dựng hàng năm, hàng 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 và công bố công khai cho mọi doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt.

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, dừng và 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 kết cấu;

d) Thứ tự ưu tiên các tàu chạy trên cùng một tuyến.

***3. Trình tự xây dựng biểu đồ chạy tàu:***

***a) Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định nội dung, trình tự xây dựng, ban hành biểu đồ chạy tàu trên đường sắt quốc gia do nhà nước đầu tư;***

***b) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định nội dung, trình tự xây dựng, ban hành biểu đồ chạy tàu trên đường sắt đô thị;***

***c) Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt quy định nội dung, trình tự xây dựng, ban hành biểu đồ chạy tàu trên tuyến đường sắt do mình kinh doanh, khai thác.***

**Điều 48.** **Trách nhiệm của tổ chức, cá nhân khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt** *(sửa đổi, bổ sung Điều 11 cũ)*

1. Khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt, lái tàu hoặc nhân viên đường sắt khác trên tàu phải thực hiện các thao tác dừng tàu khẩn cấp. Trưởng tàu có trách nhiệm tổ chức nhân viên đường sắt trên tàu và những 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, cơ quan công an, Uỷ ban nhân dân nơi gần nhất và thực hiện những công việc sau đây:

a) Trường hợp tàu, đường sắt bị hư hỏng phải 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;

b) Trường hợp tàu, đường sắt không bị hư hỏng phải 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.

2. 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. Cơ quan công an và tổ chức, cá nhân có liên quan khi nhận được tin báo về tai nạn giao thông đường sắt có trách nhiệm đến ngay hiện trường để giải quyết.

4. Uỷ 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 Nhà nước và của người bị nạn. Trường hợp có người chết không rõ tung tích, không có thân nhân hoặc thân nhân không có khả năng chôn cất thì Uỷ ban nhân dân nơi xảy ra tai nạn có trách nhiệm tổ chức chôn cất.

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.

**Điều 49.** **Xử lý khi phát hiện sự cố, vi phạm trên đường sắt** *(sửa đổi, bổ sung Điều 79 cũ)*

1. Người phát hiện các 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 nhà ga, 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 khẩn cấp 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 và bồi thường thiệt hại theo quy định của pháp luật.

***4. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về xử lý sự cố, tai nạn giao thông đường sắt.***

**Điều 50.  Bảo vệ trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của doanh nghiệp kinh doanh đường sắt** *(sửa đổi, bổ sung Điều 80 cũ)*

***1. Doanh nghiệp kinh doanh đường sắt có nghĩa vụ chủ động, phối hợp với cơ quan công an, chính quyền địa phương, cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền để phòng ngừa, ngăn chặn, giải quyết hành vi vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn đường sắt.***

***2. Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt có nghĩa vụ đảm bảo trật tự, an toàn giao thông đường sắt.***

***3. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt có nghĩa vụ đảm bảo trật tự, an toàn trên tàu và các hoạt động khác liên quan đến kinh doanh vận tải đường sắt thuộc trách nhiệm của doanh nghiệp.***

***4. Lực lượng bảo vệ trên tàu được tổ chức trong các doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt trên các mạng đường sắt quốc gia.***

***5. Chính phủ quy định về nhiệm vụ, quyền hạn và công cụ hỗ trợ của lực lư­ợng bảo vệ trên tàu.***

**Điều 51.** **Trách nhiệm bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của lực lượng công an** *(sửa đổi, bổ sung Điều 81 cũ)*

***1. Lực lượng công an trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm sau:***

***a) Kiểm tra, kiểm soát người và phương tiện tham gia giao thông đường sắt;***

***b) Điều tra, giải quyết tai nạn giao thông đường sắt và xử phạt các hành vi vi phạm pháp luật về giao thông đường sắt;***

***c) Chủ trì, phối hợp với chính quyền địa phương có đường sắt đi qua, thanh tra giao thông, lực lượng bảo vệ đường sắt và tổ chức, cá nhân có liên quan đến hoạt động đường sắt 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 tuần tra, kiểm soát và điều tra, giải quyết tai nạn giao thông đường sắt.***

**Điều 52. Trách nhiệm bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của Uỷ ban nhân dân nơi có đường sắt đi qua** *(sửa đổi, bổ sung Điều 82 cũ)*

***1. Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức, chỉ đạo Ủy ban nhân dân các cấp và cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành đường sắt ở địa phương thực hiện:***

***a) Tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật trong việc đảm bảo trật tự, an ninh, an toàn giao thông đường sắt;***

***b) 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;***

***c) Bảo đảm kinh phí để thực hiện công tác bảo đảm an toàn giao thông đường sắt trong phạm vi trách nhiệm của địa phương;***

***d) Kiểm tra, thanh tra, xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường sắt;***

***đ) Tham gia giải quyết tai nạn giao thông đường sắt theo quy định tại Điều 48 của Luật này.***

***2. Chính phủ quy định trách nhiệm của Uỷ ban nhân dân các cấp về bảo đảm trật tự, an ninh, an toàn giao thông đường sắt.***

**Chương VI**

**KINH DOANH ĐƯỜNG SẮT**

**Điều 53.** **Hoạt động kinh doanh đường sắt** *(sửa đổi, bổ sung Điều 83 cũ)*

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***.

2. Kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, kinh doanh vận tải đường sắt, ***kinh doanh đường sắt đô thị*** là kinh doanh có điều kiện.

***3. Chính phủ quy định về điều kiện kinh doanh đường sắt.***

**Điều 54.** **Bảo đảm không phân biệt đối xử trong kinh doanh đường sắt** *(sửa đổi, bổ sung Điều 84 cũ)*

Trong kinh doanh đường sắt không được có các hành vi phân biệt đối xử sau đây

1. Cho phép sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt và các dịch vụ phục vụ giao thông vận tải đường sắt với những điều kiện ưu tiên mà không có lý do chính đáng.

2. Đưa ra điều kiện nhằm ưu tiên ***cho một hoặc một nhóm doanh nghiệp cụ thể mà không có lý do chính đáng.***

***3***. Không cho phép doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt mà không có lý do chính đáng.

***4.*** Đưa ra điều kiện trái pháp luật để không cho doanh nghiệp tham gia kinh doanh đường sắt.

**Mục 1**

**KINH DOANH KẾT CẤU HẠ TẦNG ĐƯỜNG SẮT**

**Điều 55.** **Kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt** *(sửa đổi, bổ sung Điều 85 cũ)*

***1. Kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt là một, một số hoặc toàn bộ hoạt động đầu tư, sử dụng, bán, cho thuê hoặc 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 theo quy định của pháp luật.***

***2. Kết cấu hạ tầng đường sắt do nhà nước đầu tư được giao, cho thuê hoặc chuyển nhượng quyền khai thác cho doanh nghiệp để kinh doanh theo quy định của pháp luật.***

3. Tổ chức, cá nhân sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt của Nhà nước hoặc của tổ chức, cá nhân khác để hoạt động kinh doanh phải trả tiền thuê sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt.

**Điều** **56. Quyền và nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt** *(sửa đổi, bổ sung Điều 88 cũ)*

1. Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt có các quyền sau đây:

a) 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;

b) 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 quyền khai thác*** kinh doanh;

c) 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 về quyết định của mình;***

d) Được bồi thường thiệt hại trong trường hợp kết cấu hạ tầng đường sắt bị hư hỏng do lỗi của tổ chức, cá nhân khác gây ra;

đ) 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 sắttheo 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;

***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) Xây dựng kế hoạch đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt đáp ứng nhu cầu vận tải và phù hợp với quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường sắt;

g) 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;***

***h) Thực hiện nhiệm vụ an ninh quốc phòng và lệnh chạy tàu đặc biện do cơ quản nhà nước có thẩm quyền yêu cầu;***

***i) 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 kết cấu hạ tầng đường sắt bị hư hại;***

***k) Các nghĩa vụ khác theo quy định của pháp luật.***

**Mục 2**

**KINH DOANH VẬN TẢI ĐƯỜNG SẮT**

**Điều 57.** **Kinh doanh vận tải đường sắt** *(sửa đổi, bổ sung Điều 89 cũ)*

***1. Vận tải đường sắt là việc vận tải hành khách, hành lý, bao gửi và hàng hóa bằng đường sắt.***

***2. Kinh doanh vận tải đường sắt là việc thực hiện một, một số, hoặc tất cả các công đoạn từ việc đầu tư, thuê hoặc cho thuê phương tiện để tham gia vận tải đường sắt nhằm mục đích sinh lợi.***

***3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định và hướng dẫn thực hiện về vận tải hành khách, hàng hóa, hành lý, bao gửi trên đường sắt quốc gia và đường sắt chuyên dùng có nối ray với đường sắt quốc gia.***

***4. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định và hướng dẫn thực hiện về vận tải đường sắt trên đường sắt đô thị và đường sắt chuyên dùng không nối ray với đường sắt quốc gia.***

**Điều 58.** **Quyền và nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt** *(sửa đổi, bổ sung Điều 90 cũ)*

1. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt có các quyền sau đây:

a) Được đối xử bình đẳng khi tham gia kinh doanh vận tải đường sắt;

***b) Được sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt và dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt trên trên hệ thống đường sắt khi có đủ các điều kiện theo quy định của pháp luật;***

c) Được cung cấp các thông tin 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;

***d) 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;***

đ)Được bồi thường thiệt hại do lỗi của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt ***hoặc do tổ chức, cá nhân khác*** gây ra***;***

e) 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 lịch trình 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) Thực hiện vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt và an sinh xã hội theo yêu cầu của cơ quan nhà nước có thẩm quyền;***

***c) Phải ngừng chạy tàu khi được thông báo của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt;***

d) Trả tiền thuê sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt và các dịch vụ phục vụ giao thông 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 thiên tai, xử lý tai nạn giao thông đường sắt theo quy định ***của pháp luật***;

g) Bồi thường thiệt hại do lỗi của mình gây ra 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*** phục vụ cho việc xây dựng, phân bổ biểu đồ chạy tàu và cho doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt để 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 59.** **Hợp đồng vận tải hành khách, hành lý, bao gửi** *(sửa đổi, bổ sung Điều 91 cũ)*

1. Hợp đồng vận tải hành khách, ***hành lý, bao gửi*** là sự thoả thuận giữa doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt với hành khách, người gửi bao gửi về vận chuyển hành khách, hành lý, bao gửi, theo đó doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt nhận vận chuyển hành khách, hành lý, bao gửi từ nơi đi đến nơi đến. Hợp đồng vận tải hành khách, hành lý, bao gửi xác định quan hệ về nghĩa vụ và quyền lợi của các bên và được lập thành văn bản hoặc hình thức khác mà hai bên thoả 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 mẫu đã đăng ký với cơ quan quản l‎ý nhà nước có thẩm quyền.

**Điều 60.** **Hợp đồng vận tải hàng hoá** *(giữ nguyên Điều 92 cũ)*

1. Hợp đồng vận tải hàng hoá là sự thoả 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 hoá cho người nhận hàng được quy định trong hợp đồng. Hợp đồng vận tải hàng hoá xác định quan hệ về nghĩa vụ và quyền lợi của các bên và được lập thành văn bản hoặc hình thức khác mà hai bên thoả thuận.

2. Hoá đơn gửi hàng hoá là bộ phận của hợp đồng vận tải do doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt phát hành theo mẫu đã đăng ký với cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt có trách nhiệm lập hoá đơn và giao cho người thuê vận tải sau khi người thuê vận tải giao hàng hoá; có chữ ký của người thuê vận tải hoặc người được người thuê vận tải uỷ quyền. Hoá đơn gửi hàng hoá là chứng từ giao nhận hàng hoá giữa doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt và người thuê vận tải, là chứng cứ để giải quyết tranh chấp.

3. Hoá đơn gửi hàng hoá phải ghi rõ loại hàng hoá; ký hiệu, mã hiệu hàng hoá; số lượng, trọng lượng hàng hoá; nơi giao hàng hoá, nơi nhận hàng hoá, tên và địa chỉ của người gửi hàng, tên và địa chỉ của người nhận hàng; cước phí 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 thoả thuận ghi vào hoá đơn gửi hàng hoá; xác nhận của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt về tình trạng hàng hoá nhận vận tải.

**Điều 61.** **Giá vé, cước vận tải đường sắt** *(sửa đổi, bổ sung Điều 93 cũ)*

1. Giá vé vận tải hành khách, cước vận tải hành lý, bao gửi, hàng hoá trên đường sắt do doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt quyết định.

2. Giá vé, cước vận tải phải được công bố ***công khai*** và niêm yết tại ga đường sắt trước thời hạn thi hành tối thiểu là năm ngày đối với vận tải hành khách, hành lý, bao gửi và mười ngày đối với vận tải hàng hoá, trừ trường hợp giảm giá.

3. Cước vận tải hàng siêu trường, siêu trọng do doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt và người thuê vận tải thoả thuận.

***4. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định giá vé vận tải đường sắt đô thị.***

***5.*** Việc miễn, giảm giá vé cho đối tượng chính sách xã hội thực hiện theo quy định của Chính phủ.

**Điều 62.** **Vận tải quốc tế** *(giữ nguyên Điều 94 cũ)*

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. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt khi tham gia vận tải quốc tếphải đáp ứng quy định của điều ước quốc tế về vận tải đường sắt mà Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

**Điều 63. Vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt và an sinh xã hội** *(sửa đổi, bổ sung Điều 95 cũ)*

1. Vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt là vận tải người, hàng hoá và trang thiết bị để khắc phục hậu quả thiên tai, tai nạn, chống dịch, thực hiện nhiệm vụ khẩn cấp về quốc phòng, an ninh.

***2. Vận tải phục vụ an sinh xã hội là vận tải hành khách, hàng hóa không vì mục tiêu lợi nhuận.***

3. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt có trách nhiệm thực hiện vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt theo yêu cầu của người đứng đầu cơ quan nhà nước có thẩm quyền theo quy định của pháp luật.

**Điều 64.** **Trách nhiệm bảo hiểm trong kinh doanh vận tải hành khách** *(giữ nguyên Điều 98 cũ)*

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.

3. Việc bảo hiểm cho hành khách thực hiện theo quy định của pháp luật về kinh doanh bảo hiểm.

**Điều 65.** **Quyền, nghĩa vụ của hành khách, người gửi bao gửi** *(sửa đổi, bổ sung Điều 99 cũ)*

1. Hành khách, người gửi bao gửi có các quyền sau đây:

***a) Được hưởng mọi quyền lợi theo đúng hạng vé và không phải trả tiền cước vận chuyển đối với hành lý xách tay trong phạm vi trọng lượng và chủng loại doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt quy định;***

***b) Hành khách có quyền trả lại vé, đổi vé, hủy vé trước giờ tàu chạy và chịu các khoản chi phí nếu có theo quy định của doanh nghiệp;***

***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, người gửi bao gửi có các nghĩa vụ sau đây:

a) Hành khách đi tàu phải có vé hành khách, vé hành lý và tự bảo quản hành lý mang theo người;

b) Hành khách, người gửi bao gửi phải bồi thường thiệt hại nếu làm hư hỏng, mất mát tài sản của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt;

c) Hành khách phải chấp hành nghiêm chỉnh nội quy đi tàu và những quy định khác của pháp luật có liên quan.

**Điều 66.** **Quyền, nghĩa vụ của người thuê vận tải** *(giữ nguyên Điều 101 cũ)*

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 trọng 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.

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 cước 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 hoá cho doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt đúng thời hạn, địa điểm;

đ) Cung cấp giấy tờ, tài liệu và các 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.

**Điều** **67. Vận tải hàng nguy hiểm** *(giữ nguyên Điều 102 cũ)*

1. Hàng nguy hiểm là hàng hóa khi vận chuyển trên đường sắt có khả năng gây nguy hại tới sức khỏe, tính mạng của con người và vệ sinh môi trường.

2. Việc vận tải hàng hoá nguy hiểm trên đường sắt phải tuân theo quy định của pháp luật về vận tải hàng 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.

4. Hàng nguy hiểm không được xếp, dỡ ở ga đông người, ga trong đô thị.

5. Chính phủ quy định Danh mục hàng nguy hiểm và điều kiện vận tải hàng nguy hiểm trên đường sắt.

**Điều** **68. Vận tải động vật sống** *(giữ nguyên Điều 103 cũ)*

Việc vận tải động vật sống trên đường sắt phải tuân theo các quy định về vệ sinh, phòng dịch, bảo vệ môi trường và các quy định về vận tải hàng hoá trên đường sắt.

**Điều 69.** **Vận tải thi hài, hài cốt** *(giữ nguyên Điều 104 cũ)*

1. Thi hài, hài cốt khi vận chuyển trên đường sắt phải có người áp tải. Người áp tải phải có vé đi tàu.

2. Thi hài, hài cốt chỉ được vận chuyển trên đường sắt khi có đủ giấy tờ theo quy định của pháp luật và phải làm thủ tục vận chuyển ít nhất hai mươi bốn giờ trước giờ tàu chạy. Thi hài phải đặt trong quan tài, hài cốt phải được đóng gói theo quy định của pháp luật về vệ sinh phòng dịch và bảo vệ môi trường.

3. Thi hài, hài cốt phải được chuyển đi khỏi ga trong thời gian không quá hai giờ kể từ khi tàu đến ga đến, trường hợp vi phạm quy định này thì doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt có biện pháp xử lý kịp thời và có quyền yêu cầu chủ của thi hài, hài cốt thanh toán mọi chi phí phát sinh.

**Điều 70.** **Vận tải hàng siêu trường, siêu trọng** *(giữ nguyên Điều 105 cũ)*

1. Việc vận tải hàng siêu trường, siêu trọng trên đường sắt phải được cơ quan, tổ chức có thẩm quyền cấp phép.

2. 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.

**Mục 3**

**QUẢN LÝ TÀI CHÍNH TRONG**

**HOẠT ĐỘNG KINH DOANH ĐƯỜNG SẮT**

**Điều 71. Giá cho thuê kết cấu hạ tầng đường sắt và điều hành giao thông vận tải đường sắt** *(bổ sung mới)*

***1. Giá cho thuê 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.***

***2. Giá cho thuê 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.***

***3. 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.***

***Điều 72. Hỗ trợ giá đối với doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt*** *(bổ sung mới)*

***1. Căn cứ tính mức hỗ trợ giá:***

***a) Lợi thế thương mại của từng tuyến hoặc khu đoạn đường sắt;***

***b) Chính sách phát triển kinh tế - xã hội của Nhà nước;***

***c) Thực tế hoạt động kinh doanh đường sắt từng thời kỳ.***

***2. Hỗ trợ giá cho doanh nghiệp kinh doanh kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt do nhà nước đầu tư:***

***a) Được hỗ trợ một phần hoặc toàn bộ giá cho thuê kết cấu hạ tầng đường sắt trực tiếp liên quan đến chạy tàu;***

***b) Khi đã hỗ trợ toàn bộ giá cho thuê kết cấu hạ tầng đường sắt nêu tại điểm a khoản này nhưng doanh nghiệp vẫn không bù đắp đủ chi phí để duy trì quản lý, bảo vệ hoặc điều hành giao thông vận tải, được nhà nước hỗ trợ thêm trong các trường hợp sau:***

***Những tuyến, khu đoạn vẫn phải duy trì nhưng không hoạt động vận tải đường sắt.***

***Những tuyến, khu đoạn phải tổ chức vận tải đường sắt theo nhiệm vụ vận tải đặc biệt và an sinh xã hội.***

***3. Trong thời gian nhà nước sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt được đầu tư không bằng nguồn vốn từ ngân sách nhà nước để phục vụ nhiệm vụ vận tải đặc biệt hoặc an sinh xã hội, nhà nước hỗ trợ giá kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt cho nhà đầu tư theo quy định của pháp luật.***

***Điều 73. Hỗ trợ giá đối với doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt*** *(bổ sung mới)*

***Nhà nước hỗ trợ giá trong các trường hợp sau:***

***1. Vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt và an sinh xã hội;***

***2. Các trường hợp khác theo quy định của Chính phủ.***

***Điều 74. Thẩm quyền định giá và hỗ trợ giá*** *(bổ sung mới)*

***1. Thẩm quyền định giá***

***a) Đối với giá cho thuê kết cấu hạ tầng đường sắt do nhà nước đầu tư:***

***Bộ Giao thông vận tải quyết định giá đối với kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia.***

***Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định giá đối với kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị.***

***b) Tổ chức, cá nhân đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt tự định giá cho thuê kết cấu hạ tầng đường sắt do mình đầu tư theo quy định của pháp luật.***

***2. Chính phủ quy định việc hỗ trợ giá đối với hoạt động kinh doanh đường sắt.***

**Điều 75. Quản lý và sử dụng nguồn thu từ việc cho thuê sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt do nhà nước đầu tư** *(bổ sung mới)*

***1. Nguồn thu từ hoạt động cho thuê sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt do nhà nước đầu tư được sử dụng cho các mục đích sau:***

***a) Chi trả cho các hoạt động quản lý khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt;***

***b) Chi phí bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt;***

***c) Chi phí đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt;***

***d) Các chi phí hợp lệ khác theo quy định hiện hành.***

***2. Bộ Tài chính hướng dẫn cụ thể việc quản lý, sử dụng nguồn thu từ hoạt động cho thuê sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt do nhà nước đầu tư.***

**Chương VII  
ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ**

**Điều 76. Các loại hình đường sắt đô thị** *(sửa đổi, bổ sung Điều 55 cũ)*

1.Đường sắt đô thị bao gồm đường tàu điện ngầm, đường tàu điện trên cao, đường sắt một ray tự động dẫn hướng và đường xe điện bánh sắt.

***2. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định các yêu cầu kỹ thuật đối với các loại hình đường sắt đô thị.***

**Điều 77. Chính sách phát triển đường sắt đô thị** *(sửa đổi, bổ sung Điều 56 cũ)*

***Ngoài các nội dung quy định tại Điều 5, Điều 6 của Luật này, đường sắt đô thị được phát triển như sau:***

***1. 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.***

***2. Đảm bảo đồng bộ, hiện đại, an toàn, phòng chống thiên tai, cảnh quan đô thị và môi trường.***

***3. Nhà nước hỗ trợ cho kinh doanh đường sắt đô thị.***

**Điều 78. Điều kiện để lập dự án đầu tư xây dựng đường sắt đô thị** *(sửa đổi, bổ sung Điều 58 cũ)*

***1. Điều kiện đầu tư xây dựng đường sắt đô thị:***

***a) Đô thị đạt tiêu chuẩn kinh tế - xã hội theo quy định và có nhu cầu vận tải;***

***b) Chủ trương đầu tư xây dựng đường sắt đô thị phải được Hội đồng nhân dân cấp tỉnh thông qua.***

***2. Chính phủ quy định tiêu chuẩn đô thị được đầu tư xây dựng đường sắt đô thị.***

**Điều 79. Trách nhiệm đầu tư xây dựng; quản lý, kinh doanh đường sắt đô thị** *(bổ sung mới)*

***1. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh:***

***a) Tổ chức đầu tư xây dựng, quản lý, khai thác, kinh doanh đường sắt đô thị trên địa bàn quản lý;***

***b) Quyết định áp dụng tiêu chuẩn cho đường sắt đô thị sau khi có ý kiến thống nhất của Bộ Giao thông vận tải.***

***2. Tổ chức, cá nhân trong và ngoài nước khi có đủ điều kiện, năng lực, kinh nghiệm theo quy định được phép tham gia đầu tư xây dựng, quản lý, khai thác, kinh doanh đường sắt đô thị.***

***3. Doanh nghiệp được giao quản lý kinh doanh đường sắt đô thị có trách nhiệm:***

***a) Tổ chức khai thác; bảo trì, cải tạo nâng cấp kết cấu hạ tầng và phương tiện, thiết bị;***

***b) Nghiên cứu, ứng dụng tiến bộ khoa học công nghệ và đào tạo phát triển nguồn nhân lực.***

**Điều 80. Các yêu cầu chung đối với đường sắt đô thị** *(bổ sung mới)*

***1. Phát triển đường sắt đô thị phải phù hợp với quy hoạch phát triển của địa phương.***

***2. Kết nối hiệu quả các phương thức vận tải khác trong đô thị để chuyên chở hành khách***

***3. Công trình và phương tiện, thiết bị đường sắt đô thị phải đáp ứng các yêu cầu kỹ thuật đảm bảo đồng bộ, an toàn và đáp ứng các yêu cầu về phòng chống cháy nổ, cứu hộ, cứu nạn.***

***4. Hành lang an toàn giao thông đường sắt đô thị phải được cách ly để tránh mọi sự xâm nhập của người, phương tiện, súc vật.***

***5. Phải đảm bảo người khuyết tật, người cao tuổi tiếp cận sử dụng theo quy định của pháp luật.***

***6. 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 81. Yêu cầu đối với kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị** *(bổ sung mới)*

***1. Công trình đường sắt đô thị phải bảo đảm ổn định, bền vững và đáp ứng yêu cầu kỹ thuật, đảm bảo an toàn.***

***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.***

***3. Hệ thống quản lý điều hành chạy tàu phải theo phương thức tập trung.***

***4. Thông tin chỉ dẫn khách hàng phải đầy đủ, rõ ràng, viết bằng tiếng Việt và tiếng Anh;***

***5. Hành lang an toàn giao thông đường sắt đô thị phải đáp ứng các yêu cầu về phòng chống cháy nổ, cứu hộ, cứu nạn.***

***6. Thỏa mãn các 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.***

**Điều 82. Hệ thống kiểm soát vé** *(bổ sung mới)*

***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 phải đảm bảo ngăn ngừa, hạn chế hành động phá hoại, truy cập trái phép.***

***3. Hệ thống phải đảm bảo dễ tiếp cận và sử dụng, an toàn cho hành khách, nhân viên đường sắt.***

**Điều 83. Kinh doanh đường sắt đô thị** *(bổ sung mới)*

***1. Trách nhiệm của doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đô thị:***

***a) Phải bảo đảm chạy tàu an toàn, đúng giờ theo biểu đồ chạy tàu;***

***b) Phải mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự theo quy định của pháp luật về kinh doanh bảo hiểm.***

***2. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có trách nhiệm ban hành chính sách hỗ trợ giá vận tải đường sắt đô thị;***

**Điều 84. Quản lý an toàn đường sắt đô thị** *(bổ sung mới)*

***1. Đường sắt đô thị xây dựng mới hoặc nâng cấp trước khi đưa vào khai thác phải được chứng nhận về an toàn hệ thống.***

***2. Doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đô thị phải xây dựng và duy trì hệ thống quản lý an toàn.***

***3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành quy định về thực hiện đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống đường sắt đô thị.***

**Chương VIII  
ĐƯỜNG SẮT TỐC ĐỘ CAO**

**Điều 85. Chính sách phát triển** *(bổ sung mới)*

***Ngoài các nội dung quy định tại Điều 5, Điều 6 của Luật này, đường sắt tốc độ cao được phát triển như sau:***

***1. 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 quốc gia.***

***2. Nhà nước đóng vai trò chính trong việc đầu tư xây dựng, tổ chức quản lý, bảo trì và khai thác, kinh doanh đường sắt tốc độ cao.***

***3. Nhà nước khuyến khích các thành phần kinh tế trong và ngoài nước tham gia đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt tốc độ cao không trực tiếp liên quan đến chạy tàu; đầu tư phương tiện giao thông đường sắt tốc độ cao; nghiên cứu, đào tạo, chuyển giao công nghệ và phát triển nguồn nhân lực cho đường sắt tốc độ cao.***

***4. Phát triển đường sắt tốc độ cao đồng bộ, hiện đại về kết cấu hạ tầng, phương tiện, công nghiệp và tổ chức khai thác vận tải để đảm bảo hoạt động giao thông vận tải thông suốt, an toàn, thuận tiện, hiệu quả.***

***5. Nghiên cứu tổng thể từng tuyến; tổ chức xây dựng theo quy hoạch, nhu cầu vận tải và khả năng huy động vốn.***

**Điều 86. Các yêu cầu chung** *(bổ sung mới)*

***1. Kết nối hiệu quả các đô thị lớn, trung tâm kinh tế và các phương thức vận tải khác.***

***2. Đường sắt tốc độ cao phải đảm bảo đồng bộ, hiện đại, an toàn, phòng chống thiên tai và bảo vệ môi trường.***

***3. Công trình và phương tiện, thiết bị đường sắt tốc độ cao phải đáp ứng các yêu cầu kỹ thuật đảm bảo đồng bộ, an toàn và đáp ứng các yêu cầu về phòng chống cháy nổ, cứu hộ, cứu nạn.***

***4. Hành lang an toàn của đường sắt tốc độ cao phải được bảo vệ nghiêm ngặt, chống mọi hành vi xâm nhập trái phép của người, phương tiện, súc vật.***

***5. Phải đảm bảo người khuyết tật, người cao tuổi tiếp cận sử dụng theo quy định của pháp luật.***

***6. 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 87. Yêu cầu đối với kết cấu hạ tầng đường sắt tốc độ cao***

***1. Công trình đường sắt tốc độ cao phải bảo đảm ổn định, bền vững và đáp ứng yêu cầu kỹ thuật, đảm bảo an toàn.***

***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.***

***3. Hệ thống quản lý điều hành chạy tàu phải theo phương thức tập trung.***

***4. Thông tin chỉ dẫn khách hàng phải đầy đủ, rõ ràng, viết bằng tiếng Việt và tiếng Anh.***

**Điều 88. Đầu tư xây dựng đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam** *(bổ sung mới)*

***1. Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư xây dựng tổng thể đường sắt tốc độ cao.***

***2. Chính phủ phê duyệt và chỉ đạo việc đầu tư xây dựng đường sắt tốc độ cao.***

***3. Bộ Giao thông vận tải tổ chức thực hiện đầu tư xây dựng đường sắt tốc độ cao.***

***4. Giới hạn đất dành cho đường sắt tốc độ cao theo quy hoạch được cơ quan nhà nước có thẩm quyền phê duyệt, phải được tổ chức cắm mốc giới để quản lý, chuẩn bị đầu tư xây dựng.***

**Điều 89. Quản lý, bảo trì và kinh doanh đường sắt tốc độ cao** *(bổ sung mới)*

***1. Nhà nước đảm bảo kinh phí quản lý, bảo trì đường sắt tốc độ cao.***

***2. Bộ Giao thông vận tải quy định nội dung quản lý, bảo trì đường sắt tốc độ cao và tổ chức thực hiện quản lý, bảo trì đường sắt tốc độ cao.***

**Điều 90. Quản lý an toàn đường sắt tốc độ cao** *(bổ sung mới)*

***1. Đường sắt tốc độ cao xây dựng mới hoặc nâng cấp trước khi đưa vào khai thác phải được chứng nhận về 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.***

***3. Chính phủ quy định về quản lý an toàn đường sắt tốc độ cao.***

**Chương IX**

**ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH**

**Điều 91. Điều khoản chuyển tiếp** *(bổ sung mới)*

***1. Dự án đầu tư xây dựng 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 dự án, hạng mục đã phê duyệt phương án bồi thường, hỗ trợ, tái định cư trước ngày Luật này có hiệu lực thi hành thì tiếp tục thực hiện theo phương án đã được phê duyệt.***

***3. Đối với đất ga đường sắt đã được cấp giấy chứng nhận quyền sử dụng đất, trước ngày .... tháng .... năm ... (chậm nhất 02 năm kể từ Luật này có hiệu lực) phải thực hiện hoàn thành các nội dung sau:***

***a) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có trách nhiệm thu hồi và cấp lại giấy chứng nhận quyền sử dụng đất cho cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành đường sắt; thực hiện bàn giao toàn bộ đất ga đường sắt cho cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành đường sắt;***

***b) Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành đường sắt và tổ chức, cá nhân thuê có trách nhiệm ký phụ lục hợp đồng thay đổi chủ thể hợp đồng trên nguyên tắc kế thừa quyền và nghĩa vụ hợp pháp của các bên đối với các hợp đồng cho thuê đất ga đường sắt mà các tổ chức, cá nhân đã ký với doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt trước thời điểm Luật này có hiệu lực;***

***c) Tổ chức, cá nhân đang sử dụng đất được pháp luật thừa nhận mà đất đó nằm trong hành lang an toàn đường sắt thì được tiếp tục sử dụng đất theo đúng mục đích đã được xác định và không được gây cản trở cho việc bảo vệ công trình, đảm bảo an toàn giao thông đường sắt. Trường hợp việc sử dụng đất gây ảnh hưởng đến việc bảo vệ công trình, đảm bảo an toàn giao thông đường sắt thì cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành đường sắt và tổ chức, cá nhân trực tiếp sử dụng đất phải có biện pháp khắc phục, nếu không khắc phục được thì Nhà nước thu hồi đất và bồi thường theo quy định của pháp luật.***

***4. Các quy định tại Điều 71, Điều 72, Điều 73, Điều 74 và Điều 75 Luật này có hiệu lực thi hành kể từ ngày .... tháng ... năm..... (chậm nhất sau 03 năm kể từ ngày Luật này có hiệu lực).***

**Điều 92.**  **Hiệu lực thi hành**

1. Luật này có hiệu lực thi hành từ ngày ... tháng ... năm .....

***2. Khoản 2 Điều 89, khoản 3 Điều 90 của Luật này triển khai xây dựng quy định chi tiết sau khi được Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư xây dựng và đảm bảo có hiệu lực thi hành trước khi triển khai thực hiện đầu tư xây dựng đường sắt tốc độ cao.***

3. Luật Đường sắt năm 2005 hết hiệu lực kể từ ngày Luật này có hiệu lực thi hành.

**Điều 93.** **Quy định chi tiết**

***Chính phủ, cơ quan có thẩm quyền quy định chi tiết các điều, khoản được giao trong luật.***

BẢNG SO SÁNH LUẬT ĐƯỜNG SẮT 2005 VÀ DỰ THẢO LẦN 4 LUẬT ĐƯỜNG SẮT (SỬA ĐỔI)

| **Luật Đường sắt 2005** | **Nội dung dự thảo lần 4 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**  Luật này quy định về quy hoạch, đầu tư, xây dựng, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt; phương tiện giao thông đường sắt; quyền và nghĩa vụ của tổ chức, cá nhân có liên quan đến hoạt động đường sắt; quy tắc, tín hiệu giao thông và bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt; kinh doanh đường sắt. | **Điều 1. Phạm vi điều chỉnh**  Luật này quy định về quy hoạch, đầu tư, xây dựng, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt; phương tiện giao thông đường sắt; quyền và nghĩa vụ của tổ chức, cá nhân có liên quan đến hoạt động đường sắt; quy tắc, tín hiệu giao thông và bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt; kinh doanh đường sắt. | Giữ nguyên như Luật Đường sắt 2005 |
| **Điều 2.Đối tượng áp dụng** | **Điều 2. Đối tượng áp dụng** |  |
| 1. 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. | 1. 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. | Giữ nguyên như Luật Đường sắt 2005 |
| 2. Trường hợp điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên có quy định khác với quy định của Luật này thì áp dụng quy định của điều ước quốc tế đó. | 2. Trường hợp điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên có quy định khác với quy định của Luật này thì áp dụng quy định của điều ước quốc tế đó. | Giữ nguyên như Luật Đường sắt 2005 |
| **Điều 3.** **Giải thích từ ngữ**  Trong Luật này, các từ ngữ dưới đây được hiểu như sau: | **Điều 3.** **Giải thích từ ngữ** |  |
| 7. 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, hệ thống thoát nước, hệ thống thông tin, tín hiệu, hệ thống cấp điện và các công trình, thiết bị phụ trợ khác của đường sắt. | ***1.*** 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 thốngbáo hiệu cố định***, hệ thống cấp điện và các công trình, thiết bị phụ trợ khác của đường sắt. | - Bổ sung cụm từ “Đề pô” cho đầy đủ (nhất là đối với đường sắt đô thị).  - Bổ sung cụm từ “hệ thống báo hiệu cố định” vì hệ thống báo hiệu cố định đường sắt bao gồm cột tín hiệu, đèn tín hiệu; biển hiệu, mốc hiệu; biển báo, rào chắn… Đây chính là công trình đường sắt phục vụ cho công tác chạy tàu vì vậy cần phải bổ sung vào trong Dự thảo Luật cho đầy đủ. |
| 14. 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. | ***2.*** 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 khoản 14 Điều 3 Luật Đường sắt 2005 và sửa thứ tự khoản cho phù hợp với kết cấu mới. |
| Khoản 1 Điều 17 Luật Đường sắt 2005:  1. Đất dành cho đường sắt là phạm vi được xác định bởi đất để xây dựng công trình đường sắt, đất trong phạm vi bảo vệ công trình đường sắt và đất trong phạm vi hành lang an toàn giao thông đường sắt. | ***3. Đất dành cho đường sắt gồm đất để xây dựng công trình đường sắt, đất trong phạm vi bảo vệ công trình đường sắt và đất trong phạm vi hành lang an toàn giao thông đường sắt.*** | Chuyển từ khoản 1 Điều 17 Luật Đường sắt 2005 lên và giữ nguyên nội dung. |
| Chưa có quy định | ***4. Phạm vi bảo vệ công trình đường sắt là phạm vi được xác định bởi khoảng không phía trên và dải đất hai bên liền kề với công trình đường sắt để quản lý, bảo vệ công trình.*** | Đề nghị bổ sung nội dung này vì:  - Tại các Điều 28, 29, 30, 31 của Luật Đường sắt 2005 quy định cụ thể về phạm vi bảo vệ công trình đường sắt nhưng chưa có định nghĩa về phạm vi bảo vệ công trình đường sắt. Vì vậy, cần phải bổ sung định nghĩa này để có cơ sở xây dựng các văn bản dưới luật để triển khai thực hiện. |
| Chưa có quy định | ***5. Hành lang an toàn giao thông đường sắt là phạm vi được xác định bởi khoảng không phía trên và dải đất hai bên liền kề với phạm vi bảo vệ đường sắt để đảm bảo an toàn giao thông đường sắt.*** | Đề nghị bổ sung khoản này vì:  Tại Điều 35 của Luật Đường sắt 2005 chỉ quy định kích thước của phạm vi hành lang an toàn giao thông đường sắt mà chưa có định nghĩa cụ thể. Vì vậy, cần phải bổ sung định nghĩa này để có cơ sở xây dựng các văn bản dưới luật để triển khai thực hiện. |
| 9. Ga đường sắt là nơi để phương tiện giao thông đường sắt dừng, tránh, vượt, xếp, dỡ hàng hoá, đón trả khách, thực hiện tác nghiệp kỹ thuật và các dịch vụ khác. Ga đường sắt có nhà ga, quảng trường, kho, bãi hàng, ke ga, tường rào, khu dịch vụ, trang thiết bị cần thiết và các công trình đường sắt khác. | ***6.*** Ga đường sắt là nơi để phương tiện giao thông đường sắt dừng, tránh, vượt, xếp, dỡ hàng hoá, đón trả khách, thực hiện tác nghiệp kỹ thuật và dịch vụ khác. | - Sửa thứ tự khoản cho phù hợp.  - Bỏ cụm từ “Ga đường sắt có nhà ga, quảng trường, kho, bãi hàng, ke ga, tường rào, khu dịch vụ, trang thiết bị cần thiết và các công trình đường sắt khác” vì đây là các hạng mục công trình trong ga. Nếu quy định chi tiết trong Luật sẽ không đầy đủ. Vì vậy, đề nghị quy định tại các văn bản hướng dẫn Luật. |
| Chưa có quy định | ***7. Đề-pô (depot) là nơi tập kết tàu, bảo dưỡng, sửa chữa tàu, thực hiện các tác nghiệp kỹ thuật khác.*** | Bổ sung nội dung này vì: Đề-pô là một hạng mục lớn của công trình đường sắt mà trong Luật Đường sắt 2005 chưa có quy định. Vì vậy, đề nghị bổ sung nội dung này. |
| 23. Tuyến đường sắt là một khu đoạn hoặc nhiều khu đoạn liên tiếp tính từ ga đường sắt đầu tiên đến ga đường sắt cuối cùng. | ***8.*** Tuyến đường sắt là một khu đoạn hoặc nhiều khu đoạn liên tiếp tính từ ga đường sắt đầu tiên đến ga đường sắt cuối cùng. | Giữ nguyên như khoản 23 Điều 3 Luật Đường sắt 2005.  - Sửa thứ tự khoản cho phù hợp. |
| 18. Nút giao cùng mức là nơi có hai hoặc nhiều tuyến đường giao nhau trên cùng một mặt bằng. | ***9.*** Nút giao cùng mức là nơi có hai hoặc nhiều đường giao nhau trên cùng một mặt bằng. | Giữ nguyên nội dung như khoản 18 Điều 3 Luật Đường sắt 2005.  - Sửa thứ tự khoản cho phù hợp |
| 19. Nút giao khác mức là nơi có hai hoặc nhiều tuyến đường giao nhau nằm ở cao độ khác nhau. | ***10.*** Nút giao khác mức là nơi có hai hoặc nhiều đường giao nhau nằm ở cao độ khác nhau. | Giữ nguyên nội dung như khoản 19 Điều 3 Luật Đường sắt 2005.  - Sửa thứ tự khoản cho phù hợp |
| 8. Đường ngang là đoạn đường bộ giao nhau cùng mức với đường sắt, được Bộ Giao thông vận tải cho phép xây dựng và khai thác. | ***11.*** 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. | Thay thế cụm từ “Bộ Giao thông vận tải” bằng cụm từ “cơ quan có thẩm quyền” cho phù hợp với thực tế vì:  - Có những đường ngang nơi quốc lộ, đường tỉnh, đường huyện, đường xã, đường đô thị, đường chuyên dùng cắt qua đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng thì việc cấp phép xây dựng đường ngang sẽ do những cơ quan có thẩm quyền cho phép xây dựng, khai thác.  - Đường bộ chuyên dùng (đường nội bộ của doanh nghiệp) cắt qua đường sắt chuyên dùng do doanh nghiệp đầu tư, quản lý, sử dụng thì do doanh nghiệp quyết định. |
| 13. Ke ga là công trình đường sắt trong ga đường sắt để phục vụ hành khách lên, xuống tàu, xếp, dỡ hàng hóa. | ***12.*** Ke ga 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 như khoản 13 Điều 3 Luật Đường sắt 2005.  - Sửa thứ tự khoản cho phù hợp |
| 2. Cầu chung là cầu có mặt cầu dùng chung cho cả phương tiện giao thông đường sắt và phương tiện giao thông đường bộ. | ***13.*** Cầu chung là cầu có mặt cầu dùng chung cho cả phương tiện giao thông đường sắt và phương tiện giao thông đường bộ. | Giữ nguyên nội dung như khoản 2 Điều 3 Luật Đường sắt 2005.  - Sửa thứ tự khoản cho phù hợp |
| Chưa có quy định | ***14. Đường sắt tốc độ cao là loại hình đường sắt có tốc độ chạy tàu từ 160km/h trở lên.*** | Đề nghị bổ sung nội dung này:  - Theo Quyết định 214/QĐ-TTg ngày 10/2/2015 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh chiến lược giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2050, quy định:  + Giai đoạn đến năm 2020: Nghiên cứu phương án xây dựng mới tuyến đường sắt tốc độ cao, đường đôi khổ 1.435 mm, điện khí hóa trên trục Bắc – Nam.  + Giai đoạn từ năm 2020 đến năm 2030: Triển khai xây dựng mới tuyến đường sắt tốc độ cao (trước mắt khai thác tốc độ chạy tàu từ 160 kilômét/giờ đến dưới 200 kilômét/giờ).  + Tầm nhìn đến năm 2050: Phấn đấu hoàn thành toàn tuyến đường sắt đôi tốc độ cao khổ 1.435 milimét trên trục Bắc - Nam; sau năm 2050 triển khai tổ chức khai thác tốc độ cao tốc 350 kilômét/giờ.  - Theo kinh nghiệm thế giới, dải tốc độ của đường sắt tốc độ cao được lấy từ 160 km/h đến 350 km/h tùy theo điều kiện khai thác của mỗi nước (Ở châu Âu: đường sắt cao tốc cho phép chạy tàu với tốc độ 250 km/h trở lên trên các đường mới hay 200 km/h trên các tuyến đường có sẵn; tại Hoa Kỳ, đường sắt cao tốc được [Cơ quan Đường sắt Liên bang](https://vi.wikipedia.org/w/index.php?title=C%C6%A1_quan_%C4%90%C6%B0%E1%BB%9Dng_s%E1%BA%AFt_Li%C3%AAn_bang&action=edit&redlink=1)[Hoa Kỳ](https://vi.wikipedia.org/wiki/Hoa_K%E1%BB%B3) định nghĩa là có tốc độ trên 110 mph; tại Nhật Bản các tuyến [Shinkansen](https://vi.wikipedia.org/wiki/Shinkansen) cao tốc có tốc độ hơn 260 km/h; tại Trung Quốc có hai cấp đường cao tốc: các tuyến chở hàng và chở khách có tốc độ trong khoảng 160 và 250 km/h; [các tuyến đường cao tốc chỉ để chở khách](https://vi.wikipedia.org/w/index.php?title=%C4%90%C6%B0%E1%BB%9Dng_s%E1%BA%AFt_cao_t%E1%BB%91c_%E1%BB%9F_Trung_Qu%E1%BB%91c&action=edit&redlink=1) có tốc độ tối đa lên tới 350 km/h)  Do đó dải tốc độ được lựa chọn đối với đường sắt tốc độ cao ở Việt Nam được lấy từ 160 km/h trở lên. |
| 15 Khổ đường sắt là khoảng cách ngắn nhất giữa hai má trong của đường ray. | ***15.*** Khổ đường sắt là khoảng cách ngắn nhất giữa hai má trong của đường ray. | Giữ nguyên như khoản 15 Điều 3 Luật Đường sắt 2005.  - Sửa thứ tự khoản cho phù hợp |
| 20. Phương tiện giao thông đường sắt là đầu máy, toa xe, toa xe động lực, phương tiện chuyên dùng di chuyển trên đường sắt. | ***16.*** Phương tiện giao thông đường sắt là đầu máy, toa xe, toa xe động lực, phương tiện chuyên dùng di chuyển trên đường sắt. | - Giữ nguyên  - Sửa thứ tự khoản cho phù hợp |
| 22. 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. | ***17.*** 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  - Sửa thứ tự khoản cho phù hợp |
| 3. Chạy tàu là hoạt động để điều khiển sự di chuyển của phương tiện giao thông đường sắt. | ***18.*** Chạy tàu là hoạt động để điều khiển sự di chuyển của phương tiện giao thông đường sắt. | - Giữ nguyên  - Sửa thứ tự khoản cho phù hợp |
| 17. Khu gian là đoạn đường sắt nối hai ga liền kề, được tính từ cột tín hiệu vào ga của ga phía bên này đến cột 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 cột tín hiệu vào ga của ga phía bên này đến cột tín hiệu vào ga gần nhất của ga phía bên kia. | Giữ nguyên như khoản 17 Điều 3 Luật Đường sắt 2005.  - Sửa thứ tự khoản cho phù hợp |
| 16. 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  - Sửa thứ tự khoản cho phù hợp |
| 5. 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. | ***21***. 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  - Sửa thứ tự khoản cho phù hợp |
| 6. 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. | ***22***. 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  - Sửa thứ tự khoản cho phù hợp |
| 10. Hàng siêu trọng là hàng không thể tháo rời, có tải trọng vượt quá tải trọng cho phép của toa xe, tuyến đường. | ***23.*** Hàng siêu trọng là hàng không thể tháo rời, có tải trọng vượt quá tải trọng cho phép của toa xe, tuyến đường. | - Giữ nguyên  - Sửa thứ tự khoản cho phù hợp |
| 11. Hàng siêu trường là hàng không thể tháo rời, có kích thước vượt quá khổ giới hạn đầu máy, toa xe của khổ đường tương ứng. | ***24.*** Hàng siêu trường là hàng không thể tháo rời, có kích thước vượt quá khổ giới hạn đầu máy, toa xe của khổ đường tương ứng. | - Giữ nguyên  - Sửa thứ tự khoản cho phù hợp |
| 1. Bao gửi là hàng hoá được gửi theo bất kỳ chuyến tàu khách nào mà người gửi không đi cùng chuyến tàu đó. | ***25.*** Bao gửi là hàng hoá được gửi theo bất kỳ chuyến tàu khách nào mà người gửi không đi cùng chuyến tàu đó. | - Giữ nguyên  - Sửa thứ tự khoản cho phù hợp |
| 12. Hoạt động đường sắt là hoạt động của tổ chức, cá nhân trong lĩnh vực quy hoạch, đầu tư phát triển, kinh doanh đường sắt, bảo đảm trật tự, an toàn giao thông vận tải đường sắt và những hoạt động khác có liên quan. | ***26.*** Hoạt động đường sắt là hoạt động của tổ chức, cá nhân trong lĩnh vực quy hoạch, đầu tư phát triển, kinh doanh đường sắt, bảo đảm trật tự, an toàn giao thông vận tải đường sắt và những hoạt động khác có liên quan. | - Giữ nguyên  - Sửa thứ tự khoản cho phù hợp |
| 4. Chứng vật chạy tàu là bằng chứng cho phép phương tiện giao thông đường sắt được chạy vào khu gian. Chứng vật chạy tàu được thể hiện bằng tín hiệu đèn màu, tín hiệu cánh, thẻ đường, giấy phép, phiếu đường. |  | Đề nghị bỏ vì thuật ngữ này không được sử dụng trong Dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi). |
| 21. Sản phẩm, dịch vụ công ích đường sắt là sản phẩm, dịch vụ cần thiết phục vụ cho hoạt động giao thông vận tải đường sắt mà việc cung ứng sản phẩm, dịch vụ này theo cơ chế thị trường khó có khả năng bù đắp chi phí. |  | Đề nghị bỏ khoản 21 Điều 3 Luật Đường sắt 2005 vì đã quy định tại khoản 22 Điều 4 Luật Doanh nghiệp và khoản 1 Điều 3 của Nghị định số 130/2013/NĐ-CP ngày 16/10/2015 quy định về sản xuất và cung ứng sản phẩm, dịch vụ công ích |
| 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; góp phần 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; góp phần phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh và bảo vệ môi trường***; giảm thiểu ùn tắc, tai nạn giao thông.*** | Sửa đổi khoản 1 Điều 4 Luật Đường sắt 2005  Bổ sung cụm từ *“giảm thiểu ùn tắc, tai nạn giao thông”* là cần thiết trong tình hình hiện nay vì ùn tắc, tai nạn giao thông đang ngày một gia tăng và là vấn đề vô cùng cấp bách cần phải giải quyết bằng sự vào cuộc quyết liệt của cả xã hội. |
| 2. Phát triển đường sắt theo quy hoạch, kế hoạch, hiện đại và đồng bộ; gắn kết loại hình giao thông vận tải đường sắt với các loại hình giao thông vận tải khác. | ***2***. Phát triển đường sắthiện đại, đồng bộ, phù hợp với ***chiến lược phát triển kinh tế - xã hội và chiến lược,*** quy hoạch, kế hoạch ***phát triển giao thông vận tải;*** gắn kết với các loại hình giao thông vận tải khác ***và hội nhập quốc tế.*** | Sửa đổi khoản 2 Điều 4 Luật Đường sắt 2005:  - Giao thông vận tải đường sắt là một trong năm loại hình vận tải giao thông vận tải của đất nước. Đòi hỏi phải có sự phát triển đồng bộ với các phương thức vận tải trên các hành lang vận tải.  - Bổ sung các cụm từ “chiến lược phát triển kinh tế - xã hội và chiến lược” và cụm từ “phát triển giao thông vận tải” là một nguyên tắc tất yếu mà ngành đường sắt cần phải tuân thủ. Nội dung này cũng phù hợp với các quy định của Luật hàng không dân dụng VN 2006 (Khoản 2, Điều 5); Bộ luật Hàng hải 2015 (khoản 3, Điều 6)  - Bổ sung cụm từ “hội nhập quốc tế” vì đặc thù của giao thông vận tải Việt Nam có kết nối với các nước láng giềng và là một trong chuỗi mắt xích của tuyến đường sắt xuyên Á theo quy hoạch trong tương lai. Mặc khác Việt Nam đã và đang tham gia nhiều tổ chức hợp tác đường sắt quốc tế. Vì vậy, cần phải đưa mục tiêu hội nhập khu vực, quốc tế để phát triển đường sắt trong tương lai |
| 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. |  |
| 4. Phân định rõ giữa quản lý nhà nước của cơ quan nhà nước với quản lý kinh doanh của doanh nghiệp; giữa kinh doanh kết cấu hạ tầng và kinh doanh vận tải trên đường sắt do Nhà nước đầu tư. | 4. ***Tách bạch*** giữa quản lý nhà nước của cơ quan nhà nước với ***hoạt động*** kinh doanh của doanh nghiệp; giữa kinh doanh kết cấu hạ tầng và kinh doanh vận tải trên đường sắt do Nhà nước đầu tư. | Sửa đổi khoản 4 Điều 4 Luật Đường sắt 2005:  - Luật Đường sắt 2005 đã đưa ra nguyên tắc phân định, tuy nhiên sau 10 năm thi hành Luật thì vẫn còn sự chồng chéo giữa nhiệm vụ quản lý nhà nước với hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp, đây là một trong những nguyên nhân góp phần làm chậm sự phát triển của giao thông vận tải đường sắt.  - Theo từ điển tiếng Việt 2004 của Viện Ngôn ngữ học thì cụm từ “phân định” có nghĩa là phân chia ra và xác định rõ. Như vậy, chưa có hành vi phân tách rõ giữa chức năng của cơ quan quản lý nhà nước với nhiệm vụ sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp. Việc sử dụng cụm từ này dễ dẫn đến sự nhầm lẫn, hiểu lầm trong quá trình thực thi Luật.  - Cụm từ “tách bạch” có nghĩa là tách riêng hẳn ra từng cái một cách rõ ràng. Dùng cụm từ này dễ hiểu, không gây nhầm lẫn trong quá trình thực thi Luật.  Do đó đề xuất thay thế cụm từ “phân định” thành “tách bạch”. |
| Khoản 3 Điều 5 Luật Đường sắt 2005  3. Nhà nước bảo đảm môi trường cạnh tranh lành mạnh, không phân biệt đối xử; bảo hộ quyền, lợi ích hợp pháp của tổ chức, cá nhân thuộc mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư và kinh doanh đường sắt. | ***5. Cạnh tranh lành mạnh, bình đẳng giữa các tổ chức, cá nhân thuộc mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư và kinh doanh đường sắt.*** | Đề nghị chuyển một phần nội dung khoản 3, Điều 5 của Luật Đường sắt 2005 để đảm bảo tính xuyên suốt của nội dung này trong toàn bộ hoạt động đường sắt. Nội dung này cũng tương đồng với quy định tại khoản 3, Điều 5 của Luật hàng không dân dụng Việt Nam 2006. |
| **Điều 5.** **Chính sách phát triển đường sắt** | **Điều 5. Chính sách phát triển đường sắt** |  |
| 1. Nhà nước tập trung đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị theo hướng hiện đại. | 1. Nhà nước tập trung đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị theo hướng hiện đại, ***coi trọng công tác bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt hiện có đảm bảo khai thác hiệu quả, thông suốt, trật tự, an toàn.*** | Sửa đổi khoản 1 Điều 5 Luật Đường sắt 2005:  Bổ sung cụm từ “coi trọng công tác bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt hiện có đảm bảo khai thác hiệu quả, thông suốt, trật tự, an toàn.” vì đây là quan điểm phát triển của điều chỉnh Chiến lược phát triển Giao thông vận tải Việt Nam đến năm 2020 tầm nhìn 2050 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 214/QĐ-TTg ngày 10/12/2015. |
| Chưa có quy định | ***2. Nhà nước tập trung, ưu tiên dành quỹ đất phù hợp để phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt và công nghiệp đường sắt.*** | Bổ sung nội dung này vì:  - Nghị quyết số 13-NQ/TW, ngày 16/01/2012 có nêu: *“Phát triển kết cấu hạ tầng là sự nghiệp chung, vừa là quyền lợi vừa là nghĩa vụ của toàn xã hội, mọi người dân đều có trách nhiệm tham gia đóng góp, trước hết là trong thực hiện chính sách* ***đền bù, giải phóng mặt bằng****; bảo đảm lợi ích hài hoà giữa Nhà nước, người dân và nhà đầu tư”.*  - Quan điểm của Chính phủ tại Chiến lược và QH phát triển đều tập trung xác định rõ mục tiêu phát triển của ĐS đến 2020 tầm nhìn 2050. Theo đó, từ nay đến 2030 sẽ xuất hiện nhiều dự án xây dựng tuyến đường sắt mới cần phải có sự chuẩn bị về quỹ đất ngay từ bây giờ để thực hiện dự án như: Dự án Đường sắt tốc độ cao B-N; đường sắt 2 hành lang 1 vành đai, ĐS Biên Hòa – Vũng Tàu...  - Thực tế khi triển khai các dự án đầu tư phát triển KCHT ĐS gặp rất nhiều khó khăn trong công tác GPMB và có sự trùng lấn về quy hoạch sử dụng đất với địa phương như: dự án tuyến Đường sắt “YV-PL-HL-CL”; Quy hoạch tuyến ĐS “TP HCM – Lộc Ninh”...  Vì vậy, cần bổ sung nội dung này trong dự thảo để thúc đẩy nhanh tiến độ đầu tư xây dựng các dự án phát triển KCHT ĐS. Đây là một trong những điểm mà các nhà đầu tư nước ngoài khi đầu tư vào VN. |
| 2. Nhà nước khuyến khích tổ chức, cá nhân trong nước và nước ngoài đầu tư, kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt và vận tải đường sắt; tham gia đấu thầu cung ứng sản phẩm, dịch vụ công ích đường sắt. | 3. Nhà nước khuyến khích tổ chức, cá nhân trong nước và nước ngoài đầu tư, kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt và vận tải đường sắt; tham gia cung ứng sản phẩm, dịch vụ công ích đường sắt. | Sửa đổi khoản 2 Điều 5 Luật Đường sắt 2005:  - Bỏ cụm từ “đấu thầu” đối với nội dung cung ứng sản phẩm, dịch vụ công ích, lý do: Việc đấu thầu chỉ là một hình thức của việc cung ứng sản phẩm, dịch vụ công ích. |
| 3. Nhà nước bảo đảm môi trường cạnh tranh lành mạnh, không phân biệt đối xử; bảo hộ quyền, lợi ích hợp pháp của tổ chức, cá nhân thuộc mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư và kinh doanh đường sắt. | ***4.*** Nhà nước bảo hộ quyền, lợi ích hợp pháp của tổ chức, cá nhân thuộc mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư và kinh doanh đường sắt. | Sửa đổi khoản 3 Điều 5 Luật Đường sắt 2005:  Chuyển nội dung “bảo đảm môi trường cạnh tranh lành mạnh, không phân biệt đối xử;” lên Điều quy định về nguyên tắc hoạt động đường sắt cho phù hợp.  Nội dung này cũng tương đồng với quy định tại khoản 5, Điều 6 của Luật hàng không dân dụng Việt Nam 2006. |
| 4. Nhà nước khuyến khích việc nghiên cứu, ứng dụng khoa học, công nghệ tiên tiến và đào tạo nguồn nhân lực để phát triển đường sắt hiện đại. | ***5.*** Nhà nước khuyến khích ***và hỗ trợ việc phát triển công nghiệp đường sắt***, nghiên cứu, ứng dụng khoa học, công nghệ tiên tiến và đào tạo nguồn nhân lực để phát triển đường sắt hiện đại. | Sửa đổi khoản 4 Điều 5 Luật Đường sắt 2005:  Hiện nay, công nghiệp đường sắt của Việt Nam rất lạc hậu chưa có các dây chuyền hiện đại, chưa có cơ sở sản xuất ray, ghi, phụ kiện... Mới đang chỉ có một số cơ sở lắp ráp đầu máy - toa xe, sản xuất một số linh kiện toa xe. Hầu hết các dự án đầu tư xây dựng công trình đường sắt hiện nay phải nhập khẩu vật tư: ray, ghi, phụ kiện và phương tiện đầu máy toa xe, dẫn đến chi phí xây dựng và thiết bị của dự án cao.  Phương tiện giao thông đường sắt hiện có có thời gian sử dụng lâu với số lượng lớn, không đáp ứng được yêu cầu vận tải đường sắt trong tương lai theo Chiến lược phát triển giao thông vận tải đường sắt. Các phương tiện này cần phải được thay mới hoặc nâng cấp, cải tạo mới đáp ứng được yêu cầu vận tải và đồng bộ với hạ tầng đường sắt. Tuy nhiên, công nghiệp đường sắt trong nước hiện nay chưa đáp ứng được nhu cầu.  Để kêu gọi và thu hút các nhà đầu tư tham gia đầu tư kinh doanh phát triển công nghiệp đường sắt |
|  | **Điều 6. Ưu đãi trong hoạt động đường sắt** | **Chuyển từ khoản 3 Điều 24 của Dự thảo lần 2 lên thành điều 7 mới** |
| **Khoản 3 Điều 18**  3. Chủ đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị được hưởng các ưu đãi sau đây: | 1. ***Tổ chức, cá nhân kinh doanh*** đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị được hưởng các ưu đãi sau đây: | - Theo khoản 1 điều 16 của Luật Đầu tư 2014 và các văn bản hướng dẫn thì đầu tư xây dựng đường sắt, giáo dục nghề nghiệp (trong đó có lĩnh vực đường sắt) là ngành nghề ưu đãi đầu tư.  - Theo Điều 110 Luật Đất đai 2013 thì ngành nghề ưu đãi đầu tư theo quy định của pháp luật về đầu tư được miễn, giảm tiền sử dụng đất, tiền thuê đất. Như vậy, đầu tư xây dựng đường sắt, giáo dục nghề nghiệp (trong đó có lĩnh vực đường sắt) được miễn, giảm tiền sử dụng đất, tiền thuê đất.  - Theo Điều 13, Điều 14 Luật Thuế thu nhập doanh nghiệp và các văn bản hướng dẫn quy định áp thuế suất ưu đãi đối với thu nhập của doanh nghiệp từ thực hiện dự án đầu tư mới thuộc lĩnh vực đường sắt là 10% trong 15 năm và miễn thuế, giảm thuế 4 năm, giảm 50% số thuế phải nộp trong 9 năm tiếp theo; áp thuế xuất ưu đãi 10% đối với thu nhập của doanh nghiệp từ thực hiện hoạt động xã hội hóa về đào tạo nguồn nhân lực cho đường sắt;  - Theo Luật thuế xuất khẩu, nhập khẩu và các văn bản hướng dẫn thì hàng hóa nhập khẩu để tạo tài sản cố định cho dự án đầu tư KCHT ĐS, dự án giáo dục nghề nghiệp lĩnh vực đường sắt được miễn thuế.  - Theo Điều 26 Luật giáo dục nghề nghiệp năm 2014 cơ sở giáo dục nghề nghiệp (trong đó có lĩnh vực đường sắt) được hưởng một số ưu đãi về thuế, đất đai, vay vốn theo quy định của pháp luật về đất đai, về thuế.  - Như vậy hiện nay theo các quy định của pháp luật mới chỉ ưu đãi về đầu tư phát triển KCHT ĐS, giáo dục nghề nghiệp trong lĩnh vực đường sắt.  - Vì vậy để phát triển đường sắt theo chiến lược và quy hoạch đã được phê duyệt thì cần thiết phải đề xuất bổ sung thêm các ưu đãi để khuyến khích đầu tư trong lĩnh vực đường sắt.  Đề xuất thay cụm từ “Chủ đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng” bằng cụm từ “tổ chức, cá nhân kinh doanh” để phù hợp với quy định của Luật Đầu tư và đáp ứng cho cả trường hợp xã hội hóa đầu tư đường sắt. |
| a) Được giao đất không thu tiền sử dụng đất đối với đất dùng để xây dựng tuyến đường sắt; được thuê đất với mức ưu đãi nhất đối với đất dùng để xây dựng các công trình khác của kết cấu hạ tầng đường sắt; | ***a) Được giao đất không thu tiền sử dụng đất đối với đất dùng để xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt theo quy hoạch sử dụng đất và quy hoạch đường sắt được cơ quan nhà nước có thẩm quyền phê duyệt trừ các trường hợp quy định tại điểm b khoản này;*** | - Luật Đường sắt 2005 mới chỉ quy định được giao đất không thu tiền sử dụng đất đối với đất dùng để xây dựng tuyến đường sắt; được thuê đất với mức ưu đãi nhất đối với đất dùng để xây dựng các công trình khác của kết cấu hạ tầng đường sắt;  - Luật Đất đai 2013 chưa quy định việc giao đất không thu tiền sử dụng đất đối với đất dành cho xây dựng đường sắt mà mới chỉ quy định việc miễn, giảm tiền thuê đất đối với ngành nghề được ưu đãi đầu tư trong đó xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt (điểm a, khoản 1, Điều 110)  Từ những quy định trên dẫn đến trong 10 năm qua vẫn chưa thu hút được các nhà đầu tư tham gia đầu tư và kinh doanh trong lĩnh vực đường sắt.  Thực tế hiện nay, nhà nước không thu tiền sử dụng đất đối với đất dành cho đường sắt đã được giao cho đường sắt.  Vì vậy, để khuyến khích, thu hút các nhà đầu tư trong việc đầu tư và kinh doanh đường sắt đề xuất ngoài việc không thu tiền sử dụng đất đối với đất để xây dựng tuyến đường sắt như quy định của Luật Đường sắt 2005, Dự thảo bổ sung nội dung không thuê tiền sử dụng đất đối với đất trong phạm vi hành lang an toàn giao thông đường sắt, phạm vi bảo vệ công trình đường sắt trừ các nội dung quy định tại điểm b khoản này.  Vì vậy, đề nghị tách điểm a khoản 3 Điều 18 Luật Đường sắt 2005 thành hai điểm khác nhau cho rõ nghĩa và quy định cụ thể đối với các công trình thương mại và dịch vụ trong phạm vi đất danh cho đường sắt nhằm thu hút các nhà đầu tư trong và ngoài nước đầu tư, kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, đặc biệt tại các ga đường sắt (công trình hỗn hợp cả nhà ga đường sắt và trung tâm thương mại, dịch vụ) |
|  | ***b) Được thuê đất với mức ưu đãi đối với đất dùng để xây dựng công trình phục vụ kinh doanh dịch vụ thương mại khác trong phạm vi đất dành cho đường sắt;*** | Bổ sung nội dung này vi:  - Trong thời gian qua vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt chủ yếu vẫn do Nhà nước đầu tư, chưa thu hút được các nhà đầu tư tư nhân tham gia đầu tư.  - Nguyên nhân một mặt do đặc thù đầu tư cho các dự án đường sắt đòi hỏi vốn lớn, hiệu quả đầu tư thấp nên thời gian thu hồi vốn lâu, đầu tư phải đồng bộ giữa các hạng mục công trình mới phát huy hiệu quả. Mặt khác, các chính sách ưu đãi hiện hành chưa đủ sức hấp dẫn đối với các nhà đầu tư tư nhân.  - Để phát triển đường sắt theo chiến lược và quy hoạch đã được phê duyệt thì cần thiết phải có những chính sách đặc biệt ưu đãi để khuyến khích đầu tư. Mặt khác nội dung đề xuất này phù hợp với Điều 18 Luật Đầu tư 2014 về mở rộng ưu đãi đầu tư.  - Trong lĩnh vực hàng không đã được ưu đãi theo quy định tại điểm d, khoản 1 Điều 156 của Luật Đất đai 2013. Đến nay ưu đãi này đã và đang phát huy tốt, lĩnh vực hàng không trong thời gian ngắn vừa qua đã phát triển ngang tầm các nước trong khu vực và đứng đầu trong ngành GTVT.  - Lĩnh vực đường sắt chưa có những ưu đãi này và là một trong những nguyên nhân không thu hút được các nhà đầu tư đầu tư KCHTĐS.  Đề xuất đưa nội dung ưu đãi này vào trong Dự thảo để tạo điều kiện thúc đẩy lĩnh vực đường sắt phát triển theo đúng Chiến lược, quy hoạch đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.  Vì vậy, đề nghị tách điểm a khoản 3 Điều 18 Luật Đường sắt 2005 thành hai điểm khác nhau cho rõ nghĩa và quy định cụ thể đối với các công trình thương mại và dịch vụ trong phạm vi đất danh cho đường sắt nhằm thu hút các nhà đầu tư trong và ngoài nước đầu tư, kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, đặc biệt tại các ga đường sắt (công trình hỗn hợp cả nhà ga đường sắt và trung tâm thương mại, dịch vụ) |
| b) Hỗ trợ toàn bộ kinh phí giải phóng mặt bằng đối với đất dành cho đường sắt để xây dựng tuyến đường; | ***c)*** Hỗ trợ toàn bộ kinh phí giải phóng mặt bằng đối với đất dành cho đường sắt để xây dựng tuyến đường; | Giữ nguyên như điểm b khoản 3 Điều 18 Luật Đường sắt 2005:  - Cụm từ “toàn bộ” đã được dùng trong Luật Đường sắt 2005 (điểm b, khoản 3, Điều 18). Việc hỗ trợ toàn bộ này đã và đang thực hiện tốt cho các dự án đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt.  - Cần tiếp tục giữ nguyên nội dung để tiếp tục khuyến khích, hỗ trợ các dự án đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt. |
| c) Miễn, giảm thuế nhập khẩu vật tư, công nghệ, thiết bị kỹ thuật trong nước chưa sản xuất được theo quy định của pháp luật về thuế; | ***d)Được*** miễn thuế nhập khẩu ***thiết bị, máy móc,*** vật tư ***phụ tùng thay thế, phương tiện giao thông đường sắt trong nước chưa sản xuất được;*** | Sửa đổi điểm c khoản 3 Điều 18 Luật Đường sắt 2005:  - Bỏ từ “giảm”, cụm từ “công nghệ, thiết bị kỹ thuật”, “theo quy định của pháp luật về thuế” và bổ sung từ “được”, “thiết bị máy móc”, “phụ tùng thay thế, phương tiện giao thông đường sắt trong nước chưa sản xuất được” vì:  - Nếu quy định như Luật ĐS 2005 không có gì thêm so các quy định của pháp luật về thuế. Vì vậy đề xuất sửa đổi, bổ sung để mở rộng ưu đãi, thu hút các nhà đầu tư tham gia.  - Quy định này cũng tương tự như ưu đãi của pháp luật về thuế đối với hoạt động dầu khí (khoản 7 Điều 16 Luật thuế xuất khẩu, nhập khẩu 2005). |
| d) Các ưu đãi khác theo quy định của pháp luật. | ***e)*** Các ưu đãi khác theo quy định của pháp luật. | Giữ nguyên điển d Điều 18 Luật ĐS 2005  Sửa lại thứ tự khoản cho phù hợp |
| Chưa có quy định | ***2. Dự án đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị; phát triển công nghiệp đường sắt; nghiên cứu, ứng dụng khoa học, công nghệ; đào tạo, phát triển nguồn nhân lực đường sắt được hưởng ưu đãi về tín dụng như sau:*** | Đề nghị bổ sung nội dung này vì:  Để phát triển đường sắt theo chiến lược và quy hoạch đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt thì cần thiết phải có những chính sách đặc biệt ưu đãi để khuyến khích đầu tư. Nội dung đề xuất này phù hợp với Điều 18 Luật Đầu tư 2014 về mở rộng ưu đãi đầu tư. |
|  | ***a) Được vay với lãi suất vay tín dụng đầu tư ưu đãi nhất từ nguồn tín dụng đầu tư của Nhà nước;*** | Nội dung ưu đãi này phù hợp với chính sách ưu đãi của Chính phủ về phát triển công nghiệp hỗ trợ (Điều 12 Nghị định số 111/2015/NĐ-CP). |
|  | ***b) Được xem xét cấp bảo lãnh chính phủ về vốn vay;*** | Nội dung ưu đãi này phù hợp với quy định của Luật Quản lý nợ công |
|  | ***c) Chính phủ xem xét việc góp vốn nhà nước tham gia dự án đầu tư theo hình thức hợp tác đối tác công tư trong thời gian xây dựng hoặc kéo dài suốt vòng đời dự án để đảm bảo tính khả thi về tài chính, tính kinh tế và khả năng cân đối ngân sách cho dự án.*** | - Hiện nay, do vướng mắc đến Luật Đầu tư công, Luật Ngân sách (kế hoạch trung hạn 05 năm) tính khả thi của các dự án theo hình thức PPP có sự hỗ trợ của Chính phủ là khó thực hiện được. Cụ thể, có những dự án do nhà đầu tư đề xuất thực hiện nhưng chưa nằm trong danh mục kế hoạch trung hạn 05 năm. Như vậy, muốn triển khai thực hiện dự án thì phải thực hiện quy trình bổ sung dự án vào danh mục này. Điều này dẫn đến cần nhiều thời gian thực hiện; sẽ làm mất đi cơ hội đầu tư, phát triển đường sắt. Do vậy, đề xuất bổ sung nội dung này vào Dự thảo lần 3. |
| Chưa có quy định | ***3. Tổ chức, cá nhân đầu tư, góp vốn xây dựng cơ sở nghiên cứu, ứng dụng khoa học, công nghệ và đào tạo phát triển nguồn nhân lực trong lĩnh vực đường sắt được hưởng chính sách khuyến khích xã hội hóa theo quy định của Chính phủ.*** | Đề nghị bổ sung nội dung này vì:  - Để phát triển đường sắt theo chiến lược và quy hoạch đã được phê duyệt thì cần thiết phải có những chính sách đặc biệt ưu đãi để khuyến khích đầu tư. Nội dung đề xuất này phù hợp với Điều 18 Luật Đầu tư 2014 về mở rộng ưu đãi đầu tư.  - Nội dung đề xuất này phù hợp với chính sách phát triển của Luật Giáo dục nghề nghiệp (Điều 7). |
| Chưa có quy định | ***4. Kinh doanh đường sắt; phát triển công nghiệp đường sắt là ngành, nghề ưu đãi đầu tư.*** | Đề nghị bổ sung nội dung này vì:  Để phát triển đường sắt theo chiến lược và quy hoạch đã được phê duyệt thì cần thiết phải có những chính sách đặc biệt ưu đãi để khuyến khích đầu tư. Nội dung đề xuất này phù hợp với Điều 18 Luật Đầu tư 2014 về mở rộng ưu đãi đầu tư. |
| Chưa có quy định | ***5. Chính phủ quy định chính sách ưu đãi, hỗ trợ trong phát triển giao thông vận tải đường sắt.*** | Đề nghị bổ sung nội dung này vì:  Việc quy định chi tiết chính sách ưu đãi, hỗ trợ cho phát triển đường sắt giao cho Chính phủ quy định để phù hợp với Điều 6 Luật Tổ chức Chính phủ. |
| **Điều 6.** **Quy hoạch tổng thể phát triển đường sắt** | **Điều 7. Quy hoạch phát triển *giao thông vận tải* đường sắt** | Sửa đổi Điều 6 Luật Đường sắt 2005  - Bỏ cụm từ “tổng thể” và bổ sung cụm từ “giao thông vận tải” cho phù hợp với tên của Chiến lược phát triển giao thông vận tải đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt. |
| 1. Quy hoạch tổng thể phát triển đường sắt là cơ sở để lập quy hoạch chi tiết chuyên ngành và định hướng đầu tư, xây dựng, phát triển đồng bộ, hợp lý, thống nhất mạng lưới giao thông vận tải đường sắt trong phạm vi cả nước, tạo điều kiện khai thác tiềm năng hiện có và phát triển năng lực của ngành đường sắt. | 1. Quy hoạch phát triển ***giao thông vận tải***đường sắt là cơ sở để định hướng đầu tư, xây dựng, phát triển đồng bộ, hợp lý, thống nhất mạng lưới giao thông vận tải đường sắt trong phạm vi cả nước, tạo điều kiện khai thác tiềm năng hiện có và phát triển năng lực của ***lĩnh vực*** đường sắt. | Sửa đổi khoản 1 Điều 6 Luật Đường sắt 2005:  - Bỏ cụm từ “tổng thể” và bổ sung cụm từ “giao thông vận tải” cho phù hợp với tên của Chiến lược phát triển giao thông vận tải đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.  - Thay cụm từ “Quy hoạch tổng thể phát triển” bằng cụm từ “Quy hoạch phát triển” để phù hợp với Dự thảo Luật Quy hoạch đang được Bộ Kế hoạch & Đầu tư trình Chính phủ tháng 7/2015.  - Thay từ “ngành” bằng cụm từ “lĩnh vực” vì giao thông vận tải đường sắt chỉ là một lĩnh vực thuộc ngành giao thông vận tải. |
| 2. Quy hoạch tổng thể phát triển đường sắt được lập trên cơ sở chiến lược phát triển kinh tế - xã hội; đáp ứng yêu cầu bảo đảm quốc phòng, an ninh; gắn kết chặt chẽ với quy hoạch tổng thể phát triển các loại hình giao thông vận tải khác. | 2. Quy hoạch phát triển ***giao thông vận tải*** đường sắt ***phải***đáp ứng ***mục tiêu phát triển giao thông vận tải và*** bảo đảm quốc phòng, an ninh; gắn kết chặt chẽ với quy hoạch phát triển các loại hình giao thông vận tải khác. | Sửa đổi khoản 2 Điều 6 Luật Đường sắt 2005:  - Đề xuất bỏ cụm từ “tổng thể” trong câu “gắn kết chặt chẽ với quy hoạch tổng thể phát triển các loại hình giao thông vận tải khác” để đảm bảo phù hợp với Dự thảo Luật Quy hoạch mới. |
| 3. Quy hoạch tổng thể phát triển đường sắt bao gồm các nội dung về phát triển kết cấu hạ tầng, phương tiện giao thông, đào tạo nguồn nhân lực, khoa học công nghệ, công nghiệp và mạng lưới dịch vụ hỗ trợ trong lĩnh vực đường sắt. |  | Đề nghị bỏ khoản 3 Điều 6 Luật Đường sắt 2005 vì:  Trong Dự thảo Luật Quy hoạch đang được Bộ Kế hoạch & Đầu tư trình Chính phủ tháng 7/2015 có quy định nội dung công tác lập quy hoạch ngành quốc gia. |
| 4. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải tổ chức lập quy hoạch tổng thể phát triển đường sắt trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt. | 3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải tổ chức lập quy hoạch~~tổng thể~~ phát triển ***giao thông vận tải*** đường sắt trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt. | Đề nghị sửa đổi khoản 4 Điều 6 Luật Đường sắt 2005 vì:  Thay cụm từ “Quy hoạch tổng thể phát triển” bằng cụm từ “Quy hoạch phát triển” để phù hợp với Dự thảo Luật Quy hoạch đang được Bộ Kế hoạch & Đầu tư trình Chính phủ tháng 7/2015. |
| **Điều** **14.** **Quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt** |  | Đề nghị bỏ Điều 14 Luật Đường sắt 2005 vì:  Do trong Dự thảo Luật Quy hoạch đang được Bộ Kế hoạch & Đầu tư trình Chính phủ tháng 7/2015 có quy định hệ thống quy hoạch, trong đó không có loại hình quy hoạch chi tiết. |
| 1. Quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia phải phù hợp với quy hoạch tổng thể phát triển đường sắt đã được phê duyệt; đáp ứng yêu cầu bảo đảm quốc phòng, an ninh của đất nước; gắn kết với quy hoạch phát triển vùng, ngành kinh tế và quy hoạch phát triển các loại hình giao thông vận tải khác. Quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia được lập cho từng giai đoạn mười năm và có định hướng cho mười năm tiếp theo. |  |  |
| 2. Quy hoạch tổng thể phát triển đường sắt được lập trên cơ sở chiến lược phát triển kinh tế - xã hội; đáp ứng yêu cầu bảo đảm quốc phòng, an ninh; gắn kết chặt chẽ với quy hoạch tổng thể phát triển các loại hình giao thông vận tải khác. |  |  |
| 3. Quy hoạch tổng thể phát triển đường sắt bao gồm các nội dung về phát triển kết cấu hạ tầng, phương tiện giao thông, đào tạo nguồn nhân lực, khoa học công nghệ, công nghiệp và mạng lưới dịch vụ hỗ trợ trong lĩnh vực đường sắt. |  |  |
| 4. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải tổ chức lập quy hoạch tổng thể phát triển đường sắt trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt. |  |  |
| **Điều** **15.** **Lập, phê duyệt và công bố quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt** |  | Đề nghị bỏ Điều này của Luật Đường sắt 2005 vì:  Trong Dự thảo Luật Quy hoạch đang được Bộ Kế hoạch & Đầu tư trình Chính phủ tháng 7/2015 có quy định hệ thống quy hoạch, trong đó không có loại hình quy hoạch chi tiết. |
| 1. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải tổ chức lập quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt; tổ chức lập, phê duyệt quy hoạch chi tiết phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt từng vùng, khu đầu mối giao thông đường sắt phù hợp với quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia đã được phê duyệt. |  |  |
| 2. Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức lập quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị trình Hội đồng nhân dân cùng cấp thông qua trước khi trình Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải phê duyệt. |  |  |
| 3. Cơ quan, người phê duyệt quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều này có quyền điều chỉnh quy hoạch khi cần thiết. |  |  |
| 4. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải, Chủ tịch Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm công bố công khai quy hoạch đã được phê duyệt; tổ chức triển khai cắm mốc chỉ giới phạm vi đất dành cho đường sắt đã được quy hoạch. |  |  |
| **Điều** **16.** **Kinh phí cho công tác quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt** |  | Đề nghị bỏ Điều này của Luật Đường sắt 2005 vì:  Trong Dự thảo Luật Quy hoạch đang được Bộ Kế hoạch & Đầu tư trình Chính phủ tháng 7/2015 có quy định hệ thống quy hoạch, trong đó không có loại hình quy hoạch chi tiết. |
| 1. Kinh phí để thực hiện việc lập, thẩm định, công bố quy hoạch, cắm mốc chỉ giới phạm vi đất quy hoạch và điều chỉnh quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do ngân sách trung ương cấp. |  |  |
| 2. Kinh phí để thực hiện việc lập, thẩm định, công bố quy hoạch, cắm mốc chỉ giới phạm vi đất quy hoạch và điều chỉnh quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị do ngân sách địa phương cấp. |  |  |
| 3. Ngoài các nguồn kinh phí được quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều này, kinh phí cho công tác quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt có thể được huy động từ các nguồn vốn khác theo quy định của pháp luật. |  |  |
| 4. Bộ Tài chính chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải, Bộ Xây dựng ban hành định mức chi để thực hiện việc lập, thẩm định, công bố quy hoạch, cắm mốc chỉ giới phạm vi đất quy hoạch và điều chỉnh quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia và đường sắt đô thị. |  |  |
| Chưa có quy định | **Điều 8. Nội dung quản lý nhà nước về giao thông vận tải đường sắt** | Bổ sung mới Chương quản lý nhà nước về giao thông vận tải đường sắt vì:  - Tại Luật Đường sắt 2005 mới chỉ đưa ra trách nhiệm của các cơ quan quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt (Điều 7, 8); chỉ phân định công tác quản lý nhà nước của cơ quan nhà nước với hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp (Khoản 4 Điều 4), mà chưa tách bạch được hai hoạt động này, đồng thời chưa làm rõ những nội dung cụ thể của công tác quản lý nhà nước trong lĩnh vực giao thông vận tải đường sắt.  - Đây là một trong những nguyên nhân dẫn đến trong suốt 10 năm qua vẫn còn sự chồng chéo giữa chức năng quản lý nhà nước và hoạt động kinh doanh trong hoạt động đường sắt, làm giảm tính hiệu lực, hiệu quả công tác quản lý nhà nước trong lĩnh vực đường sắt.  Đề xuất bổ sung thêm nội dung Chương này nhắm mục đích:  - Khắc phục những tồn tại, bất cập của Luật Đường sắt 2005;  - Tách bạch giữa chức năng quản lý nhà nước của cơ quan nhà nước với hoạt động sản xuất 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.  - Tăng cường hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước trong lĩnh vực giao thông vận tải đường sắt.  - Tạo môi trường cạnh tranh bình đẳng cho các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt; đẩy mạnh xã hội hóa trong hoạt động đầu tư và kinh doanh đường sắt.  - Đồng bộ với các Luật chuyên ngành giao thông vận tải như:  + Luật Đường thủy nội địa có một Chương riêng quy định về quản lý nhà nước (Chương VIII); Luật Giao thông đường bộ (Chương VII)  + Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam (các Điều 8, 9, 10); Bộ Luật Hàng hải 2015 có các quy định rõ nội dung công tác quản lý nhà nước (Điều 9, 10) |
| ***1. Xây dựng và tổ chức thực hiện quy hoạch, kế hoạch và chính sách phát triển giao thông vận tải đường sắt.*** | - Công tác xây dựng và tổ chức thực hiện quy hoạch, kế hoạch và chính sách phát triển là chức năng nhiệm vụ của cơ quan nhà nước theo nội dung của Luật Xây dựng. |
| ***2. Ban hành và tổ chức thực hiện văn bản quy phạm pháp luật, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật, định mức kinh tế - kỹ thuật chuyên ngành đường sắt.*** | - Căn cứ Điều 4 Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, quy định văn bản quy phạm pháp luật do cơ quan Nhà nước có thẩm quyền ban hành. Do vậy phải bổ sung nội dung này để xác định rõ vai trò của cơ quan nhà nước trong việc xây dựng ban hành văn bản quy phạm pháp luật trong lĩnh vực đường sắt.  - Bổ sung thêm nội dung quy định về định mức kinh tế kỹ thuật, quy trình, tiêu chuẩn vì đây là nhiệm vụ của cơ quan quản lý nhà nước. |
| ***3. Tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về giao thông vận tải đường sắt; hướng dẫn, kiểm tra việc thực hiện các biện pháp đảm bảo an toàn giao thông vận tải đường sắt.*** | - Khoản 3 Điều 6 Luật Tổ chức Chính phủ quy định: “Lãnh đạo, chỉ đạo công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục Hiến pháp và pháp luật; bảo đảm điều kiện về cơ sở vật chất, nhân lực và các nguồn lực khác để thi hành Hiến pháp và pháp luật; thống nhất quản lý công tác hành chính tư pháp, bổ trợ tư pháp, bồi thường nhà nước, thi hành án”.  - Khoản 1 Điều 20 Luật Tổ chức Chính phủ quy định: “Thống nhất quản lý nhà nước về an ninh quốc gia, trật tự, an toàn xã hội”.  Do vậy phải bổ sung nội dung này để xác định rõ vai trò của cơ quan nhà nước trong việc tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật và hướng dẫn, kiểm tra các biện pháp đảm bảo an toàn giao thông vận tải đường sắt. |
| ***4. Quản lý tài sản nhà nước thuộc kết cấu hạ tầng đường sắt; quản lý việc đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt; quản lý việc sử dụng đất dành cho đường sắt; tổ chức quản lý,bảo trì, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt.*** | Theo Hiến pháp 2013 (Điều 53) quy định: tài sản do Nhà nước đầu tư, quản lý là tài sản công thuộc sở hữu toàn dân do Nhà nước đại diện chủ sở hữu và thống nhất quản lý.  Tuy nhiên, Luật Đường sắt 2005 chưa quy định rõ ràng các chủ thể trong công tác quản lý nhà nước về tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt và chủ thể trực tiếp quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt. Đây là một trong những nguyên nhân dẫn đến:  - Hành vi xâm phạm đất đai, tài sản thuộc kết cấu hạ tầng đường sắt vẫn diễn ra phổ biến, đặc biệt là tại các đường gom dọc tuyến (như tại khu vực ga Lào Cai, ga Sóng Thần...);  - Công tác kiểm tra, thanh tra và xử lý vi phạm pháp luật về quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt chưa được thực hiện triệt để. Nhà nước vẫn phải bổ sung kinh phí sửa chữa tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt bị hư hại do sự cố tai nạn đường sắt hoặc các chủ thể trực tiếp quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt gây nên.  Theo khoản 6 Điều 8 Luật Tổ chức Chính phủ 2015: quyền hạn của Chính phủ “Thực hiện chức năng đại diện chủ sở hữu đối với các tài sản công thuộc sở hữu toàn dân, thực hiện chức năng chủ sở hữu phần vốn của Nhà nước tại doanh nghiệp có vốn nhà nước theo quy định của pháp luật. Thống nhất quản lý và sử dụng có hiệu quả nguồn lực quốc gia; thống nhất quản lý việc sử dụng ngân sách nhà nước, các tài sản công khác và thực hiện các chế độ tài chính theo quy định của pháp luật trong các cơ quan nhà nước; thi hành chính sách tiết kiệm, chống lãng phí”.  Hiện nay, theo chủ trương của Đảng, Chính phủ, ngành đường sắt đang đẩy mạnh việc thực hiện tái cơ cấu, cổ phần hóa, xã hội hóa đầu tư phát triển giao thông vận tải đường sắt và trong tương lai sẽ có nhiều nhà đầu tư ngoài nhà nước tham gia vào lĩnh vực quản lý, bảo trì, kinh doanh đường sắt.  Trong lĩnh vực đường bộ đã quy định nội dung quản lý, khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, trong đó có nội dung quản lý nhà nước về tài sản này.  Mặt khác, Bộ Tài chính đang xây dựng Nghị định quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường sắt trình Chính phủ ban hành.  Bổ sung nội dung: “quản lý việc đầu tư xây dựng, việc sử dụng đất thuộc kết cấu hạ tầng đường sắt” vì: dừ vốn đầu tư cảu nhà nước hoặc vốn đầu tư của nhà đầu tư thì cơ quan nhà nước vẫn phải quản lý theo chiến lược, quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường sắt.  - Điều 67, 68 Luật Đầu tư 2014 đã quy định trách nhiệm và nội dung quản lý nhà nước về đầu tư.  - Điều 4 Luật Đất đai 2013 quy định đất đai thuộc sở hữu toàn dân do nhà nước đại diện chủ sở hữu và thống nhất quản lý.  Do vậy phải bổ sung mới trong Dự thảo Luật Đường sắt một Điều quy định nội dung quản lý nhà nước nói chung trong đó có nội dung quản lý nhà nước đối với tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt.  - Trong Luật Hàng không dân dụng (Khoản 4, Điều 8), Bộ Luật Hàng hải Việt Nam (khoản 3, Điều 9), Luật Giao thông đường bộ (khoản 4, Điều 84) cũng có quy định nội dung này. |
| ***5. Quản lý hoạt động vận tải đường sắt và hoạt động điều hành giao thông vận tải đường sắt.*** | - Theo chủ trương của Đảng, Chính phủ sẽ có nhiều doanh nghiệp tham gia kinh doanh vận tải đường sắt, không chỉ có một doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt như hiện nay.  - Khi có nhiều doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt trên mạng lưới đường sắt quốc gia thì Nhà nước phải quản lý việc phân bổ Biểu đồ chạy tàu, giá thuê kết cấu hạ tầng đường sắt, chất lượng dịch vụ vận tải hàng hóa, hành khách, giải quyết các tranh chấp để bảo đảm cạnh tranh bình đẳng giữa các doanh nghiệp.  - Nhằm phát triển vận tải đường sắt cơ quan quản lý nhà nước quản lý, ban hành cơ chế chính sách khuyến khích các thành phần kinh tế kinh doanh vận tải và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường sắt theo chiến lược, quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường sắt đã được Chính phủ phê duyệt  - Kinh doanh vận tải đường sắt có tính xã hội cao, nhiều trường hợp nhà nước phải điều tiết hoạt động này để bảo đảm an sinh xã hội, bảo vệ quốc phòng, an ninh.  - Tìm kiếm cứu nạn trong hoạt động giao thông vận tải đường sắt là nhiệm vụ của cơ quan nhà nước, khi thực hiện hoạt động tìm kiếm, cứu nạn phải sử dụng ngân sách nhà nước. Nhà nước ban hành quy trình tác nghiệp, định mức kinh tế kỹ thuật cho hoạt động này  Vì vậy phải bổ sung nội dung khoản này. |
| ***6. Quản lý việc tổ chức đảm bảo an ninh, an toàn cho hoạt động đường sắt; tổ chức quản lý và đảm bảo an inh, an toàn cho các đoàn tàu thực hiện nhiệm vụ đặc biệt.*** | - Chỉ thị 18-CT/TW và Nghị quyết 88/NQ-CP quy định rõ chức năng nhiệm vụ của các cơ quan nhà nước trong công tác bảo đảm trật tự an toàn giao thông trong đó có lĩnh vực đường sắt, do vậy phải bổ sung nội dung quản lý nhà nước về an ninh, bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường sắt.  - Đối với một số đoàn tàu đặc biệt như: đoàn tàu quân sự, đoàn tàu công vụ cần phải thực hiện công tác Cảnh vệ theo quy định của Pháp lệnh cảnh vệ năm 2005 thì cơ quan nhà phải tổ chức và đảm bản an ninh, an toàn chứ không giao cho doanh nghiệp tổ chức thực hiện.  Vì vậy cần phải bổ sung nội dung này trong công tác quản lý nhà nước tại Luật này.  Mặt khác nội dung này cũng tương đồng với các Luật chuyên ngành GTVT khác như: Khoản 2 Điều 1 Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam 2014. |
| ***7. Quản lý hoạt động phòng, chống thiên tai, tìm kiếm cứu nạn và điều tra sự cố, tai nạn giao thông đường sắt.*** | - Tại Điều 4, Luật Phòng, chống thiên tai 2013 quy định trách nhiệm của nhà nước giữ vai trò chủ đạo trong công tác phòng, chống thiên tai.  - Tại Điều 42 quy định Chính phủ thống nhất quản lý nhà nước về phòng, chống thiên tai trong phạm vi cả nước. Đồng thời đã giao nhiệm vụ cho các Bộ có trách nhiệm thực hiện công tác QLNN trong hoạt động phòng, chống thiên tai.  Hiện tại các luật chuyên ngành khác về giao thông như Luật đường thủy nội địa, Bộ Luật Hàng hải, Luật hàng không dân dụng có quy định về công tác tìm kiêm cứu nạn thuộc nội dung quản lý nhà nước.  Theo Quyết định số 76/2009/QĐ-TTg về việc kiện toàn Ủy ban Quốc gia Tìm kiếm Cứu nạn và Hệ thống tổ chức tìm kiếm cứu nạn của các Bộ, ngành Trung ương và địa phương là các đơn vị chuyên trách, kiêm nghiệm làm nhiệm vụ tìm kiếm cứu nạn  Vì vậy phải bổ sung nội dung này. |
| ***8. Cấp, công nhận chứng chỉ, giấy phép, giấy chứng nhận vàtài liệu khác liên quan đến hoạt động đường sắt.*** | - Thẩm quyền cấp phép thuộc cơ quan quản lý nhà nước.  - Theo quy định của Luật xây dựng và Nghị định số 64/2012 về cấp giấy phép xây dựng quy định “Giấy phép xây dựng là văn bản pháp lý do cơ quan nhà nước có thẩm quyền cấp cho chủ đầu tư...”  Vì vậy phải bổ sung nội dung khoản này.  Về quy định tài liệu khác được hiểu là những tài liệu phát sinh trong quá trình hoạt động đường sắt cần phải có và những tài liệu theo các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên...  Mặt khác nội dung này cũng tương đồng với các Luật chuyên ngành GTVT khác như: Khoản 2 Điều 1 Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam 2014 và khoản 6, Điều 9 của Bộ Luật Hàng hải 2015 |
| ***9. Thực hiện hoặc tổ chức thực hiện việc đăng ký, quản lý việc thực hiện đăng kiểm phương tiện giao thông đường sắt;*** | Đăng ký, đăng kiểm kiểm phương tiện giao thông đường sắt là nhiệm vụ của cơ quan quản lý nhà nước.  - Trường hợp xã hội hóa công tác đăng kiểm kiểm phương tiện giao thông đường sắt thì cơ quan quản lý nhà nước phải ban hành điều kiện, nội dung quy trình đăng kiểm.  - Việc thực hiện đăng kiểm PTGTĐS có thể xã hội hóa giao cho các doanh nghiệp thực hiện (như đăng kiểm ôtô). Cơ quan nhà nước không trực tiếp thực hiện mà chỉ cần quản lý hoạt động đăng kiểm này.  Vì vậy phải bổ sung nội dung khoản này. |
| ***10. Quản lý việc đào tạo và phát triển nguồn nhân lực trong hoạt động đường sắt.*** | Khoản 2, 3 Điều 11 Luật Tổ chức Chính phủ quy định nhiệm vụ quyền hạn của Chính phủ:  “2. Quyết định chính sách cụ thể về giáo dục để bảo đảm phát triển giáo dục phù hợp với yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội; ưu tiên đầu tư, khuyến khích các nguồn lực để phát triển sự nghiệp giáo dục và đào tạo, nâng cao dân trí, đào tạo nguồn nhân lực, thu hút, bồi dưỡng và trọng dụng nhân tài.  3. Xây dựng cơ chế, chính sách phát huy các nguồn lực xã hội nhằm phát triển giáo dục và đào tạo; tạo điều kiện xây dựng xã hội học tập”.  Vì vậy phải bổ sung nội dung khoản này để cụ thể hóa các quy định trên. |
| ***11. Quản lý hoạt động khoa học, công nghệ, bảo vệ môi trường, phòng, tránh thiên tai, ứng phó với biến đổi khí hậu và sử dụng năng lượng tiết kiệm, hiệu quả trong lĩnh vực đường sắt.*** | Khoản 5 Điều 10 Luật Tổ chức Chính phủ quy định nhiệm vụ quyền hạn của Chính phủ:  “5. Xây dựng cơ chế, chính sách để mọi người tham gia và được thụ hưởng lợi ích từ các hoạt động khoa học và công nghệ.  Khoản 7 Điều 34 Luật Tổ chức Chính phủ quy định nhiệm vụ quyền hạn của các Bộ, cơ quan ngang Bộ:  “7. Quyết định chương trình nghiên cứu khoa học, công nghệ, ứng dụng tiến bộ khoa học, công nghệ; các tiêu chuẩn, quy trình, quy phạm và các định mức kinh tế - kỹ thuật của ngành, lĩnh vực thuộc thẩm quyền”.  Vì vậy phải bổ sung nội dung khoản này để cụ thể hóa các quy định trên. |
|  | ***12. Hợp tác quốc tế về đường sắt.*** | Khoản 4 Điều 22 Luật Tổ chức Chính phủ quy định nhiệm vụ quyền hạn của Chính phủ:  “4. Quyết định và chỉ đạo việc thực hiện chính sách cụ thể về hợp tác kinh tế, khoa học và công nghệ, giáo dục và đào tạo, văn hóa và các lĩnh vực khác với các quốc gia, vùng lãnh thổ và các tổ chức quốc tế; phát triển, tăng cường công tác thông tin đối ngoại”.  Vì vậy phải bổ sung nội dung khoản này để cụ thể hóa các quy định trên. |
|  | ***13. Quản lý giá, phí và lệ phí trong hoạt động đường sắt.*** | 1. Về giá trong hoạt động đường sắt:  - Căn cứ Luât giá 2012 Điều 7, 8 có nêu nội dung quản lý nhà nước trong lĩnh vực giá; Điều 9 có nêu công tác thanh tra chuyên ngành về giá. Mặt khác trong Luật giá cũng nêu hoạt động điều tiết giá của nhà nước để thực hiện bình ổn giá. Trong hoạt động đường sắt có nhiều danh mục hàng hóa thuộc danh mục bình ổn giá như: xăng, dầu thành phẩm, điện có liên quan đến giá thành trong hoạt động vận tải đường sắt. Vì vậy nhà nước phải quản lý giá trong hoạt động đường sắt là phù hợp với Luật Giá.  2. Về phí, lệ phí trong hoạt động đường sắt.  - Phí, lệ phí trong hoạt động giao thông vận tải đường sắt gồm rất nhiều danh mục: phí đăng kiểm phương tiện, cấp giấy phép lái tàu, đăng ký phương tiện, cấp phép xây dựng công trình trong phạm vi đất dành cho đường sắt... Luật Phí và lệ phí 2015 có giao cho cơ quan quản lý nhà nước ban hành và quản lý mức phí, lệ phí.  Việc ban hành và quản lý giá, phí và lệ phí không chỉ riêng cho kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư mà còn cho các loại hình đường sắt khác.  Vì vậy đề nghị giữ nguyên như dự thảo. |
|  | ***14. Thanh tra, kiểm tra, giải quyết khiếu nại tố cáo và xử lý vi phạm liên quan đến hoạt động đường sắt.*** | Căn cứ vào Luật Tổ chức Chính phủ, Luật Thanh tra, Luật Khiếu nại, Luật Tố cáo.  Vì vậy phải bổ sung nội dung khoản này để cụ thể hóa các quy định của các Luật trên |
| **Điều 7.** **Trách nhiệm quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt của Chính phủ, bộ, cơ quan ngang bộ, cơ quan thuộc Chính phủ** | **Điều 9. Trách nhiệm quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt của Chính phủ, bộ, cơ quan ngang bộ, cơ quan thuộc Chính phủ** | Giữ nguyên tên Điều như Điều 7 Luật Đường sắt 2005 |
| 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. | Giữ nguyên như Khoản 1 Điều 7 Luật Đường sắt 2005 |
| 2. Bộ Giao thông vận tải chịu trách nhiệm trước Chính phủ thực hiện quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt. | 2. Bộ Giao thông vận tải chịu trách nhiệm trước Chính phủ thực hiện quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt. | Giữ nguyên như Khoản 2 Điều 7 Luật Đường sắt 2005 |
| Chưa có quy định | ***3. Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành đường sắt ở trung ương trực thuộc Bộ Giao thông vận tải giúp Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải thực hiện quản lý nhà nước về đường sắt theo quy định của pháp luật.*** | Đề nghị bổ sung nội dung này: tương đồng với Luật Giao thông đường bộ (khoản 32 Điều 3) để làm rõ cơ quan quản lý chuyên ngành thực hiện chức năng quản lý nhà nước lĩnh vực đường sắt. |
| 3. Bộ Công an chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải, Bộ Quốc phòng, Uỷ ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương (sau đây gọi là Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh) và bộ, ngành có liên quan tổ chức thực hiện các biện pháp bảo vệ trật tự, an toàn xã hội trong hoạt động đường sắt; tổ chức lực lượng kiểm tra, xử lý vi phạm pháp luật về đường sắt đối với người, phương tiện tham gia giao thông vận tải đường sắt theo quy định của pháp luật; thống kê, cung cấp dữ liệu về tai nạn giao thông đường sắt. | 3. Bộ Công an chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải, Bộ Quốc phòng, Uỷ ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương (sau đây gọi là Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh) và bộ, ngành có liên quan tổ chức thực hiện các biện pháp bảo vệ trật tự, an toàn xã hội trong hoạt động đường sắt; tổ chức lực lượng kiểm tra, xử lý vi phạm pháp luật về đường sắt đối với người, phương tiện tham gia giao thông vận tải đường sắt theo quy định của pháp luật; thống kê, cung cấp dữ liệu về tai nạn giao thông đường sắt. | Giữ nguyên như Khoản 3 Điều 7 Luật Đường sắt 2005 |
| 4. Bộ Tài nguyên và Môi trường chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải trong quản lý khai thác tài nguyên thuộc phạm vi đất dành cho đường sắt, vùng lân cận phạm vi bảo vệ công trình đường sắt có ảnh hưởng đến an toàn của công trình đường sắt, an toàn giao thông vận tải đường sắt. | 4. Bộ Tài nguyên và Môi trường chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải trong quản lý khai thác tài nguyên thuộc phạm vi đất dành cho đường sắt, vùng lân cận phạm vi bảo vệ công trình đường sắt có ảnh hưởng đến an toàn của công trình đường sắt, an toàn giao thông vận tải đường sắt. | Giữ nguyên như Khoản 4 Điều 7 Luật Đường sắt 2005 |
| 5. Bộ Công nghiệp có trách nhiệm bảo đảm ưu tiên nguồn điện ổn định cho đường sắt điện khí hóa và hệ thống thông tin, tín hiệu đường sắt. | 5. Bộ Công ***thương***có trách nhiệm bảo đảm ưu tiên nguồn điện ổn định cho đường sắt điện khí hóa và hệ thống thông tin, tín hiệu đường sắt, ***các thiết bị có liên quan đến an toàn giao thông đường sắt, phòng chống cháy nổ***. | Sửa đổi khoản 5 Điều 7 Luật Đường sắt 2005:  - Bộ Công nghiệp đã được đổi tên thành Bộ Công thương.  - Bổ sung “các thiết bị có liên quan đến an toàn giao thông đường sắt, phòng chống cháy nổ” (ví dụ như động cơ chắn đường ngang tự động, thiết bị cảnh báo cháy nổ...) để luôn đảm bảo các thiết bị này hoạt động ổn định, giảm thiểu nguy cơ gây mất an toàn chạy tàu và an toàn giao thông đường sắt. |
| 6. Bộ, cơ quan ngang bộ, cơ quan thuộc Chính phủ trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm phối hợp với Bộ Giao thông vận tải thực hiện quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt. | 6. Bộ, cơ quan ngang bộ, cơ quan thuộc Chính phủ trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm phối hợp với Bộ Giao thông vận tải thực hiện quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt. | Giữ nguyên như Khoản 6 Điều 7 Luật Đường sắt 2005 |
| **Điều 8.** **Trách nhiệm quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt của ủy ban nhân dân cấp tỉnh** | **Điều 10.** **Trách nhiệm quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh** | Giữ nguyên tên Điều như Điều 8 Luật Đường sắt 2005 |
| 1. Tổ chức, chỉ đạo thực hiện pháp luật về đường sắt; các biện pháp bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt; bảo vệ hành lang an toàn giao thông đường sắt; tổ chức cứu nạn, giải quyết hậu quả tai nạn giao thông đường sắt xảy ra tại địa phương. | 1. Tổ chức, chỉ đạo thực hiện pháp luật về đường sắt; các biện pháp bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt; bảo vệ hành lang an toàn giao thông đường sắt; tổ chức cứu nạn, giải quyết hậu quả tai nạn giao thông đường sắt xảy ra tại địa phương. | Giữ nguyên như khoản 1 Điều 8 Luật Đường sắt 2005 |
| 2. Lập và tổ chức thực hiện quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị của địa phương. |  | Đề nghị bỏ khoản 2 Điều 8 Luật Đường sắt 2005 do trong Dự thảo Luật Quy hoạch đang được Bộ Kế hoạch & Đầu tư trình Chính phủ tháng 7/2015 có quy định cụ thể nội dung này. |
| 3. Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông vận tải đường sắt; kiểm tra, xử lý vi phạm pháp luật về đường sắt tại địa phương. | 2. Bảo đảm trật tự, an toàn giao thông vận tải đường sắt; kiểm tra, xử lý vi phạm pháp luật về đường sắt tại địa phương. | Giữ nguyên như khoản 1 Điều 8 Luật Đường sắt 2005  - Sửa thứ tự khoản cho phù hợp |
| Chưa có quy định | ***3.Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành đường sắt ở địa phương trực thuộc Ủy ban nhân dân cấp tỉnh giúp Ủy ban nhân dân tỉnh thực hiện quản lý nhà nước về đường sắt tại địa phương theo quy định của pháp luật.*** | Đề nghị bổ sung nội dung này: tương đồng với Luật Giao thông đường bộ (khoản 32 Điều 3) để làm rõ cơ quan quản lý chuyên ngành thực hiện chức năng quản lý nhà nước lĩnh vực đường sắt. |
| **Điều 10.** **Tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về đường sắt** | **Điều 11.** **Tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về đường sắt** |  |
| 1. Cơ quan, đơn vị đường sắt có trách nhiệm tổ chức, 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.***Tổ chức, cá nhân 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. | Sửa đổi khoản 1 Điều 10 Luật Đường sắt 2005:  Thay cụm từ “cơ quan, đơn vị” bằng cụm từ “Tổ chức, cá nhân hoạt động trong lĩnh vực” để chỉ rõ đối tượng có trách nhiệm tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về đường sắt |
| 2. Chính quyền địa phương các cấp có trách nhiệm tuyên truyền, phổ biến và giáo dục pháp luật về đường sắt cho nhân dân tại địa phương. | 2. Chính quyền địa phương các cấp có trách nhiệm tuyên truyền, phổ biến và giáo dục pháp luật về đường sắt cho nhân dân tại địa phương. | Giữ nguyên như khoản 2 Điều 10 Luật Đường sắt 2005: |
| 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 toàn 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 toàn dân. | Giữ nguyên như khoản 3 Điều 10 Luật Đường sắt 2005: |
| 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. | Giữ nguyên như khoản 4 Điều 10 Luật Đường sắt 2005: |
| 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. | Giữ nguyên như khoản 5 Điều 10 Luật Đường sắt 2005: |
| **Điều 9.** **Thanh tra đường sắt** | **Điều 12. Thanh tra trong hoạt động đường sắt.** | Sửa tên Điều vì:  - Theo quy định Điều 4 Luật Thanh tra 2010 đã xác định các cơ quan thực hiện chức năng thanh tra, trong đó có cơ quan thanh tra nhà nước và cơ quan được giao thực hiện chức năng thanh tra chuyên ngành.  - Hoạt động đường sắt là một lĩnh vực thuộc ngành giao thông vận tải. Vì vậy sửa đổi, bổ sung Điều 16 để phù hợp với Luật Thanh tra 2010. |
| 1. Thanh tra đường sắt thuộc thanh tra Bộ Giao thông vận tải thực hiện chức năng thanh tra chuyên ngành về hoạt động đường sắt. | ***1. Cơ quan thực hiện chức năng thanh tra trong hoạt động đường sắt bao gồm:***  ***a) Cơ quan thanh tra nhà nước;***  ***b) Cơ quan được giao thực hiện chức năng thanh tra chuyên ngành đường sắt.*** | Viết lại khoản 1 Điều 9 Luật Đường sắt 2005:  - Theo quy định Điều 4 Luật Thanh tra 2010 đã xác định các cơ quan thực hiện chức năng thanh tra, trong đó có cơ quan thanh tra nhà nước và cơ quan được giao thực hiện chức năng thanh tra chuyên ngành. |
| 2. Tổ chức, chức năng, nhiệm vụ và quyền hạn của thanh tra đường sắt thực hiện theo quy định của pháp luật về thanh tra. | 2. Tổ chức, chức năng, nhiệm vụ và quyền hạn của ***cơ quan thực hiện chức năng*** thanh tra ***trong hoạt động*** đường sắt thực hiện theo quy định của pháp luật về thanh tra. | Sửa đổi khoản 2 Điều 9 Luật Đường sắt 2005:  Bổ sung cụm từ “cơ quan thực hiện chức năng” và cụm từ “trong hoạt động” vì hoạt động đường sắt là một lĩnh vực thuộc ngành giao thông vận tải. Vì vậy sửa đổi, bổ sung Điều 16 để phù hợp với Luật Thanh tra 2010. |
| **Chuyển từ Điều 12 lên**  **Điều 12.** **Các hành vi bị nghiêm cấm trong hoạt động đường sắt** | **Điều 13. Các hành vi bị nghiêm cấm trong hoạt động đường sắt** | Do Dự thảo Luật bổ sung thêm Chương Quản lý nhà nước về GTVT đường sắt nên cần đưa nội dung Điều 12 Luật Đường sắt 2005 vào Chương: Những quy định chung cho phù hợp với kết cấu mới. |
| 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. | Giữ nguyên như khoản 1 Điều 12 Luật Đường sắt 2005 |
| 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. | Giữ nguyên như khoản 2 Điều 12 Luật Đường sắt 2005 |
| 3. Tự ý mở đường ngang, xây dựng cầu vượt, hầm chui, cống hoặc các công trình khác qua đường sắt. | 3. Mở đường ngang, xây dựng cầu vượt, hầm chui, cống hoặc các công trình khác ***trái phéptrong phạm vi đất dành cho*** đường sắt. | Sửa đổi khoản 3 Điều 12 Luật Đường sắt 2005:  - Bỏ cụm từ “khi không được cơ quan nhà nước có thẩm quyền cho phép” vì: Thực tế có những đường ngang nơi quốc lộ, đường tỉnh, đường huyện, đường xã, đường đô thị, đường chuyên dùng cắt qua đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng thì việc cấp phép xây dựng đường ngang sẽ do cơ quan có thẩm quyền cho phép xây dựng, khai thác.  Đường bộ chuyên dùng (đường nội bộ của doanh nghiệp) cắt qua đường sắt chuyên dùng do doanh nghiệp đầu tư, quản lý, sử dụng thì do doanh nghiệp quyết định.  - Bổ sung cụm từ “***trái phéptrong phạm vi đất dành cho”*** vì hành vi này phải được cấp phép theo quy định.  - Theo từ điển Tiếng Việt của Viện Ngôn ngữ học năm 2004 thì cụm từ: “trái phép” được giải thích: trái với pháp luật hoặc với điều được cấp có thẩm quyền cho phép; cụm từ “tự ý” có nghĩa: làm việc gì theo ý riêng của mình, không kể gì những điều dàng buộc đối với mình. |
| 4. Tự ý di chuyển hoặc làm sai lệch các công trình, thiết bị báo hiệu, biển báo hiệu cố định trên đường sắt. | 4.Di chuyển, làm sai lệch ***trái phép***các công trình, ***hệ thống*** báo hiệu trên đường sắt. | Sửa đổi khoản 4 Điều 12 Luật Đường sắt 2005:  - Bỏ cụm từ *“tự ý”,* bổ sung cụm từ *“trái phép”* để quy định hành vi này phải được cấp có thẩm quyền cho phép.  - Thay cụm từ *“thiết bị báo hiệu, biển báo cố định”* bằng cụm từ *“hệ thống báo hiệu”* để đồng bộ với Luật Giao thông đường bộ. |
| 5. Treo, phơi, đặt vật làm che lấp hoặc làm sai lạc tín hiệu giao thông đường sắt. | 5. Treo, phơi, đặt vật ***và các hành vi khác*** làm che lấp, sai lạc ***hệ thống báo hiệu*** giao thông đường sắt hoặc ***làmảnh hưởng đến tầm nhìn của lái tàu***. | Sửa đổi khoản 5 Điều 12 Luật Đường sắt 2005:  Bổ sung các cụm từ “các hành vi khác”, “hệ thống báo hiệu”, “làm ảnh hưởng đến tầm nhìn của lái tàu” và bỏ cụm từ “tín hiệu vì:  Trong thực tế, trên dọc tuyến đường sắt có nhiều hành vi gây ảnh hưởng đến tầm nhìn của lái tàu, gây mất an toàn giao thông đướng sắt như: đốt rơm rạ gây khói, để cây cối, vật kiến trúc ... gây cản trở tầm nhìn. Đây là nguyên nhân trực tiếp và tiềm ẩn gây mất an toàn chạy tàu. |
| 6. 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. 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. | Giữ nguyên như khoản 6 Điều 12 Luật Đường sắt 2005 |
| 7. Vượt rào, chắn đường ngang, vượt qua đường ngang khi đèn đỏ đã bật sáng, vượt rào ngăn giữa đường sắt với khu vực xung quanh. | 7. Vượt rào, chắn đường ngang, vượt qua đường ngang khi đèn đỏ đã bật sáng, vượt rào ngăn giữa đường sắt với khu vực xung quanh. | Giữ nguyên như khoản 7 Điều 12 Luật Đường sắt 2005 |
| 8. Để vật chướng ngại, đổ chất độc hại, chất phế thải lên đường sắt; 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. Để vật chướng ngại, đổ chất độc hại, chất phế thải lên đường sắt; chất dễ cháy, chất dễ nổ trong phạm vi bảo vệ công trình đường sắt và hành lang an toàn giao thông đường sắt. | Giữ nguyên như khoản 8 Điều 12 Luật Đường sắt 2005 |
| 9. Chăn thả súc vật, họp chợ trên đường sắt, trong phạm vi bảo vệ công trình và hành lang an toàn giao thông đường sắt. | 9. Chăn thả súc vật, họp chợ trên đường sắt, trong phạm vi bảo vệ công trình và hành lang an toàn giao thông đường sắt. | Giữ nguyên như khoản 9 Điều 12 Luật Đường sắt 2005 |
| 10. Đi, đứng, nằm, ngồi 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 các vật khác ra ngoài thành toa xe khi tàu đang chạy, trừ nhân viên đường sắt, công an đang thi hành nhiệm vụ. | 10. Đi, đứng, nằm, ngồi 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 các 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. | Sửa đổi khoản 10 Điều 12 Luật Đường sắt 2005:  - Thay cụm từ “công an” bằng cụm từ “lực lượng chức năng” vì ngoài công an còn có các lực lượng thanh tra, kiểm tra, bảo vệ trên tàu… |
| 11. Đi, đứng, nằm, ngồi trên đường sắt, trừ nhân viên đường sắt đang tuần đường hoặc đang sửa chữa, bảo trì đường sắt, phương tiện giao thông đường sắt. | 11. Đi, đứng, nằm, ngồi trên đường sắt, trừ nhân viên đường sắt, ***lực lượng chức năngđang thi hành nhiệm vụ.*** | Sửa đổi khoản 10 Điều 12 Luật Đường sắt 2005:  Thay cụm từ “tuần đường hoặc đang sửa chữa, bảo trì đường sắt, phương tiện giao thông đường sắt” bằng cụm từ “***lực lượng chức năngđang thi hành nhiệm vụ”*** để bao hàm được hết các nhiệm vụ mà nhân viên đường sắt và các lực lượng chức năng thực thi trên đường sắt. |
| 12. Ném đất, đá hoặc các vật khác lên tàu hoặc từ trên tàu xuống. | 12. Ném đất, đá hoặc các vật khác lên tàu hoặc từ trên tàu xuống. | Giữ nguyên như khoản 12 Điều 12 Luật Đường sắt 2005 |
| 13. Mang hàng cấm lưu thông, động vật có dịch bệnh, mang trái phép các chất phóng xạ, chất dễ cháy, chất dễ nổ, động vật hoang dã vào ga, lên tàu. | 13. Mang hàng cấm lưu thông, động vật có dịch bệnh, mang trái phép các chất phóng xạ, chất dễ cháy, chất dễ nổ, động vật hoang dã vào ga, lên tàu. |  |
| 14. Vận chuyển hàng cấm lưu thông, động vật có dịch bệnh; vận chuyển trái phép động vật hoang dã. | 14. Vận chuyển hàng cấm lưu thông, động vật có dịch bệnh; vận chuyển trái phép động vật hoang dã. | Giữ nguyên như khoản 14 Điều 12 Luật Đường sắt 2005: |
| 15. Làm, sử dụng vé giả; bán vé trái quy định nhằm mục đích thu lợi bất chính. | 15. Làm, sử dụng vé giả; bán vé trái quy định nhằm mục đích thu lợi bất chính. | Giữ nguyên như khoản 15 Điều 12 Luật Đường sắt 2005 |
| 16. Đưa phương tiện, thiết bị không bảo đảm tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật hoặc phương tiện, thiết bị không có giấy chứng nhận đăng ký, giấy chứng nhận đăng kiểm vào hoạt động trên đường sắt. | 16. Đưa phương tiện, thiết bị không bảo đảm tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật hoặc phương tiện, thiết bị không có giấy chứng nhận đăng ký, giấy chứng nhận đăng kiểm vào hoạt động trên đường sắt. | Giữ nguyên như khoản 16 Điều 12 Luật Đường sắt 2005 |
| 17. Điều khiển tàu chạy quá tốc độ quy định. | 17. Điều khiển tàu chạy quá tốc độ quy định. | Giữ nguyên như khoản 17 Điều 12 Luật Đường sắt 2005 |
| 18. Nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu trong khi làm nhiệm vụ có nồng độ cồn vượt quá 80 miligam/100 mililít máu hoặc 40 miligam/1 lít khí thở. | 18. Nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu trong khi làm nhiệm vụ ***màtrong máu hoặc hơi thở*** có nồng độ cồn ***hoặc có các chất kích thích khác mà pháp luật cấm sử dụng.*** | Sửa đổi khoản 18 Điều 12 Luật Đường sắt 2005:  Bổ sung cụm từ “mà trong máu hoặc hơi thở” và thay cụm từ “vượt quá 80 miligam/100 mililít máu hoặc 40 miligam/1 lít khí thở.” Bằng cụm từ “hoặc có các chất kích thích khác mà pháp luật cấm sử dụng” vì:  - Nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu liên quan trực tiếp đến an toàn chạy tàu, an toàn cho hành khách, hàng hóa. Quy định như trong Luật Đường sắt 2005 vẫn cho phép nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu có nồng độ cồn trong máu và hơi thở. Đây là một trong những nguyên nhân dễ xảy ra mất an toàn chạy tàu, an toàn cho hành khách và hàng hóa.  - Trong Luật giao thông Đường bộ 2008 (tại khoản 8, Điều 8) đã nghiêm cấm người điều khiển xe ô tô, máy kéo, xe máy chuyên dùng mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn.  - Thực tế hiện nay ở các cơ quan nhà nước cũng nghiêm cấm sử dụng rượu bia khi thực hiện nhiệm vụ.  Vì vậy đề xuất trong Dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi) nghiêm cấm nhân viên trực tiếp phục vụ chạy tàu có nồng độ cồn trong máu, hơi thở hoặc các chất kích thích mà pháp luật cấm để đảm bảo an toàn chạy tàu, an toàn cho hành khách và hàng hóa. |
| 19. Lợi dụng chức vụ, quyền hạn để sách nhiễu, gây phiền hà; thực hiện hoặc dung túng hành vi vi phạm pháp luật trong khi thi hành nhiệm vụ. | 19. Lợi dụng chức vụ, quyền hạn để sách nhiễu, gây phiền hà; thực hiện hoặc dung túng hành vi vi phạm pháp luật trong khi thi hành nhiệm vụ | Giữ nguyên như khoản 19 Điều 12 Luật Đường sắt 2005 |
| 20. Các hành vi khác bị nghiêm cấm theo quy định của pháp luật về đường sắt. | ***20.*** Các hành vi khác bị nghiêm cấm ***trong hoạt động đường sắt*** theo quy định của pháp luật. | Sửa đổi khoản 20 Điều 12 Luật Đường sắt 2005:  Bổ sung cụm từ “trong hoạt động đường sắt” và bỏ cụm từ “về đường sắt” vì ngoài việc tuân thủ các hành vi bị nghiêm cấm trong Luật này mà còn phải tuân thủ các hành vi bị nghiêm cấm trong hoạt động đường sắt do các Luật khác quy định. |
| **CHƯƠNG** **II KẾT CẤU HẠ TẦNG ĐƯỜNG SẮT** | **Chương** **II KẾT CẤU HẠ TẦNG ĐƯỜNG SẮT** |  |
|  | **Mục 1**  **QUY ĐỊNH CHUNG** |  |
|  | ***Điều*** *14****.******Phân loại đường sắt*** | Đề nghị sửa tên Điều 13 Luật Đường sắt 2005:  - Trong Luật giao thông đường bộ thì mạng lưới đường bộ cũng được phân loại (Điều 39). Ngoài ra Luật cũng đã giao cho các cơ quan có thẩm quyền để thực hiện việc phân loại hệ thống đường bộ. |
| 1. Hệ thống đường sắt Việt Nam bao gồm: | ***1. Hệ thống đường sắt Việt Nam gồm đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị và đường sắt chuyên dùng được quy định như sau:*** | Sửa đổi khoản 1 Điều 13 Luật Đường sắt 2005 |
| a) Đường sắt quốc gia phục vụ nhu cầu vận tải chung của cả nước, từng vùng kinh tế và liên vận quốc tế; | a) Đường sắt quốc gia ***là*** đường sắt phục vụ nhu cầu vận tải chung của cả nước, từng vùng kinh tế và liên vận quốc tế; | Sửa đổi điểm a khoản 1 Điều 13 Luật Đường sắt 2005:  Bổ sung cụm từ “Đường sắt quốc gia gồm đường sắt tốc độ cao và đường sắt thông thường” cho phù hợp xu hường phát triển trong tương lai và kết cấu của dự thảo luật. |
| b) Đường sắt đô thị phục vụ nhu cầu đi lại hàng ngày của hành khách ở thành phố, vùng phụ cận; | b) Đường sắt đô thị ***là*** đường sắt phục vụ nhu cầu đi lại hàng ngày của hành khách ở thành phố, vùng phụ cận; | Giữ nguyên nội dung điểm b khoản 1 Điều 13 Luật Đường sắt 2005 cho rõ |
| c) Đường sắt chuyên dùng phục vụ nhu cầu vận tải riêng của tổ chức, cá nhân. | c) Đường sắt chuyên dùng ***là*** đường sắt phục vụ nhu cầu vận tải riêng của tổ chức, cá nhân. | Sửa đổi điểm c khoản 1 Điều 13 Luật Đường sắt 2005 cho rõ |
|  | ***2. Thẩm quyền công bố và điều chỉnh hệ thống đường sắt:*** | Đề nghị bổ sung nội dung này: |
| 2. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng nối vào đường sắt quốc gia; công bố việc đóng mở tuyến, đoạn tuyến đường sắt, khu đoạn của đường sắt quốc gia. | ***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;*** | Sửa đổi, bổ sung khoản 2 Điều 13 Luật Đường sắt 2005: |
| 3. Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh công bố đường sắt đô thị do địa phương quản lý.  4. Bộ, Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh công bố đường sắt chuyên dùng thuộc phạm vi quản lý không nối vào đường sắt quốc gia. | ***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.*** | Sửa đổi, bổ sung khoản 3, 4 Điều 13 Luật Đường sắt 2005: |
| Chưa có quy định | **Điều 15. Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt** | Đề nghị bổ sung nội dung này vì:  - Theo Hiến pháp 2013 (Điều 53) quy định: tài sản do Nhà nước đầu tư, quản lý là tài sản công thuộc sở hữu toàn dân do Nhà nước đại diện chủ sở hữu và thống nhất quản lý.  - Theo Điều 6 của Luật Quản lý, sử dụng vốn nhà nước đầu tư vào sản xuất, kinh doanh tại doanh nghiệp 2014 quy định về hình thứ đầu tư vốn nhà nước vào doanh nghiệp “Điều 6. Hình thức đầu tư vốn nhà nước vào doanh nghiệp  1. Đầu tư vốn nhà nước để thành lập doanh nghiệp do Nhà nước nắm giữ 100% vốn điều lệ.  2. Đầu tư bổ sung vốn điều lệ cho doanh nghiệp do Nhà nước nắm giữ 100% vốn điều lệ đang hoạt động.  3. Đầu tư bổ sung vốn nhà nước để tiếp tục duy trì tỷ lệ cổ phần, vốn góp của Nhà nước tại công ty cổ phần, công ty trách nhiệm hữu hạn hai thành viên trở lên.  4. Đầu tư vốn nhà nước để mua lại một phần hoặc toàn bộ doanh nghiệp.”  Như vậy, vốn nhà nước đầu tư để hình thành tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt không thuộc 04 trường hợp trên. Do đó, vốn nhà nước đầu tư để hình thành tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt không giao cho doanh nghiệp quản lý.  - Theo Điều 200, 201 Bộ Luật Dân sự quy định: “Điều 200. Tài sản thuộc hình thức sở hữu nhà nước  Tài sản thuộc hình thức sở hữu nhà nước bao gồm đất đai, rừng tự nhiên, rừng trồng có nguồn vốn từ ngân sách nhà nước, núi, sông hồ, nguồn nước, tài nguyên trong lòng đất, nguồn lợi tự nhiên ở vùng biển, thềm lục địa và vùng trời, phần vốn và tài sản do Nhà nước đầu tư vào doanh nghiệp, công trình thuộc các ngành và lĩnh vực kinh tế, văn hoá, xã hội, khoa học, kỹ thuật, ngoại giao, quốc phòng, an ninh cùng các tài sản khác do pháp luật quy định.”  “Điều 201. Thực hiện quyền của chủ sở hữu đối với tài sản thuộc hình thức sở hữu nhà nước  1. Nhà nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam thực hiện quyền của chủ sở hữu đối với tài sản thuộc hình thức sở hữu nhà nước.  2. Chính phủ thống nhất quản lý và bảo đảm sử dụng đúng mục đích, hiệu quả và tiết kiệm tài sản thuộc hình thức sở hữu nhà nước.”  Như vậy, theo quy định của Bộ Luật DS không quy định giao tài sản KCHTĐS cho doanh nghiệp do NN nắm giữ 100% vốn điều lệ quản lý, bảo trì, khai thác.  Trong lĩnh vực đường bộ đã quy định nội dung quản lý, khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, trong đó có nội dung quản lý nhà nước về tài sản này.  Mặt khác, tại Điều 59, 60 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam có quy định cơ quản lý Nhà nước (Cảng vụ hàng không) quản lý tài sản kết cấu hạ tầng tại các Cảng hàng không  Tuy nhiên, Luật Đường sắt 2005 chưa quy định rõ ràng các chủ thể trong công tác quản lý nhà nước về tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt và chủ thể trực tiếp quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt. Đây là một trong những nguyên nhân dẫn đến:  - Hành vi xâm phạm đất đai, tài sản thuộc kết cấu hạ tầng đường sắt vẫn diễn ra phổ biến, đặc biệt là tại các đường gom dọc tuyến (như tại khu vực ga Lào Cai, ga Sóng Thần...);  - Công tác kiểm tra, thanh tra và xử lý vi phạm pháp luật về quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt chưa được thực hiện triệt để. Nhà nước vẫn phải bổ sung kinh phí sửa chữa tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt bị hư hại do sự cố tai nạn đường sắt hoặc các chủ thể trực tiếp quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt gây nên.  Hiện nay, theo chủ trương của Đảng, Chính phủ, ngành đường sắt đang đẩy mạnh việc thực hiện tái cơ cấu, cổ phần hóa, xã hội hóa đầu tư phát triển giao thông vận tải đường sắt và trong tương lai sẽ có nhiều nhà đầu tư ngoài nhà nước tham gia vào lĩnh vực quản lý, bảo trì, kinh doanh đường sắt.  - Trong lĩnh vực đường bộ, tài sản hạ tầng đường bộ do nhà nước đầu tư đã được giao cho Bộ, Ủy ban nhân dân các cấp quản lý.  - Vì vậy tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do nhà nước đầu tư cần phải giao cho Bộ, UBND cấp tỉnh quản lý. |
|  | ***1. Kết cấu hạ tầng đường sắt được chia thành hai loại:***  ***a) Kết cấu hạ tầng đường sắt trực tiếp liên quan đến chạy tàu là công trình, hạng mục công trình đường sắt hoặc các công trình phụ trợ khác trực tiếp phục vụ công tác chạy tàu, đón tiễn hành khách, xếp dỡ hàng hóa;***  ***b) Kết cấu hạ tầng đường sắt không trực tiếp liên quan đến chạy tàu là công trình, hạng mục công trình đường sắt không thuộc quy định tại điểm a khoản này.*** | Đề nghị bổ sung nội dung này vì:  Trong Luật Đường sắt 2005 chưa phân biệt đối với hai loại kết cấu hạ tầng này.  Hai loại kết cấu hạ tầng đường sắt này có tính chất khác nhau. Do vậy, cần phải phân loại để tính phí sử dụng và giá cho thuê kết cấu hạ tầng đường sắt |
|  | ***2. Quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt:***  ***a) Bộ Giao thông vận tải tổ chức quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia và thực hiện chức năng chủ sở hữu tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư;***  ***b) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị và thực hiện chức năng chủ sở hữu tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị do Nhà nước đầu tư;***  ***c) Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành đường sắt ở trung ương và địa phương giúp Bộ Giao thông vận tải, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt;***  ***d) Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt quản lý sử dụng, khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt khi được giao, thuê hoặc chuyển nhượng.*** | Đề nghị bổ sung nội dung này vì:  - Quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt là hành vi thường xuyên, liên tục để quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt theo các quy định. Bao gồm các nội dung chủ yếu sau:  + Xây dựng, ban hành và tổ chức thực hiện tiêu chuẩn, định mức kỹ thuật liên quan đến công tác quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt.  + Tổ chức trông coi, theo dõi, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt để đảm an toàn giao thông đường sắt.  + Tổ chức thực hiện bảo trì công trình đường sắt.  + Lập sổ sách, quản lý, theo dõi, báo cáo tình trạng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt. (nội dung chi tiết công tác quản lý sẽ được quy định tại các văn bản dưới luật).  Sản phẩm của quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt là kết cấu hạ tầng đường sắt được bảo toàn về số lượng, kiểm soát về chất lượng.  - Bộ GTVT là cơ quan quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do nhà nước đầu tư. Việc quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt giao cho cơ quan quản lý chuyên ngành đường sắt thực hiện.  - UBND cấp tỉnh quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị. Việc giao cho cơ quan quản lý trực thuộc UBND cấp tỉnh để quản lý tài sản này do sự phân cấp, ủy quyền của UBND cấp tỉnh. |
|  | ***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.*** | Đề nghị bổ sung nội dung này vì:  - Nội dung này phù hợp với của Bộ Luật Dân sự 2015 (Phần thứ 2, Chương VII về quyền sở hữu và quyền khai thác đối với tài sản)  - Trong thực tế có nhiều doanh nghiệp tự quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt chuyên dùng như: Apatits Lào Cai, Tập đoàn Than khoáng sản Việt Nam, gang thép Thái Nguyên…  - Trong tương lai, khi thực hiện XHH đầu tư đường sắt sẽ xuất hiện nhiều nhà đầu tư tham gia đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt theo các hình thức khác nhau như: BOT, BOO… Như vậy, trong thời gian thực hiện hợp đồng thì nhà đầu tư có trách nhiệm quản lý, kinh doanh, khai thác theo nội dung của hợp đồng. |
|  | ***4. Chính phủ quy định:***  ***a) Danh mục các công trình thuộc kết cấu hạ tầng đường sắt trực tiếp và không trực tiếp liên quan đến chạy tàu;***  ***b) Quản lý, sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do nhà nước đầu tư.*** | - Hiện nay, Dự thảo thay thế Quyết định 84/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ đã quy định danh mục các công trình thuộc kết cấu hạ tầng đường sắt trực tiếp và không trực tiếp liên quan đến chạy tàu.  - Bộ Tài chính đang được giao chủ trì xây dựng Nghị định quản lý, sử dụng và kinh doanh tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt trong đó có nội dung về sử dụng, khai thác quỹ đất dành cho đường sắt. |
| **Điều** **17.** **Đất dành cho đường sắt** | **Điều** **16. Đất dành cho đường sắt** |  |
| 1. Đất dành cho đường sắt gồm đất để xây dựng công trình đường sắt, đất trong phạm vi bảo vệ công trình đường sắt và đất trong phạm vi hành lang an toàn giao thông đường sắt. |  | Đề nghị viết lại và chuyển khoản 1 lên Điều 3 giải thích từ ngữ |
| 2. Đất dành cho đường sắt phải được sử dụng đúng mục đích đã được phê duyệt và tuân thủ các quy định của pháp luật về đất đai. | 1. Đất dành cho đường sắt phải được sử dụng đúng mục đích đã được phê duyệt và tuân thủ các quy định của pháp luật về đất đai. ***Trường hợp xây dựng các công trình thiết yếu phục vụ an ninh – quốc phòng, kinh tế - xã hội khác không thể bố trí ngoài phạm vi đất này thì phải được cơ quan có thẩm quyền cho phép.*** | Sửa đổi, bổ sung khoản 2 Điều 17 Luật Đường sắt 2005  Bổ sung nội dung “***Trường hợp xây dựng các công trình thiết yếu phục vụ an ninh – quốc phòng, kinh tế - xã hội khác không thể bố trí ngoài phạm vi đất này thì phải được cơ quan có thẩm quyền cho phép”*** vì:  - Trong thực tế đã và sẽ phát sinh nhiều công trình thiết yếu khác mà phải xây dựng trong phạm vi đất dành cho đường sắt. Vì vậy, cần phải xem xét cụ thể để đảm bảo lợi ích và an toàn cho các dự án.  - Trong thực tế hiện nay tồn tại nhiều công trình, nhà ở nằm trong phạm vi đất dành cho đường sắt mà chưa được giải tỏa thì sẽ được hướng dẫn thưc hiện bằng văn bản QPPL dưới Luật.  - Mặt khác tại khoản 2 Điều 43 Luật giao thông đường bộ cũng quy định nội dung này. Vì vậy cần phải bổ sung nội dung này cho phù hợp. |
| Chưa có định | ***2. Trong phạm vi đất hành lang an toàn đường sắt, ngoài việc thực hiện quy định tại khoản 1 Điều này, được tạm thời sử dụng vào mục đích nông nghiệp nhưng không được làm ảnh hưởng đến an toàn công trình, an toàn giao thông đường sắt.*** | Bổ sung nội dung này vì:  - Thực tế trong phạm vi hành lang ATGT ĐS hiện nay cồn tồn tại nhiều công trình, nhà ở chưa được Nhà nước đền bù, giải tỏa.  - Trước thời điểm Luật Đường sắt 2005 có hiệu lực thì phạm vi bảo vệ công trình đường sắt đã được cắm cọc mốc, quản lý theo Nghị định 39/CP. Sau thời điểm Luật Đường sắt 2005 có hiệu lực thì phạm vi bảo vệ công trình đường sắt cơ bản giữ nguyên theo Nghị định 39/CP và đã quy định bổ sung mới về hành lang an toàn giao thông đường sắt. Theo đó, mở rộng mỗi bên đường sắt bình quân là 9,5m (như vậy, toàn mạng đường sắt quốc gia sẽ tăng khoảng 4.940 ha đất). Hầu hết hành lang an toàn giao thông đường sắt chưa được cắm cọc mốc, quản lý.  - Phần nhà cửa công trình năm trong diện tích 4.940 ha đất đến nay đa số người dân đang sử dụng theo giấy chứng nhận sử dụng đất trước đây mà chưa đền bù. Theo tính toán sơ bộ nếu đền bù theo theo quy định Luật ĐS 2005 thì phải cần kinh phí 39.554 tỷ đồng.  - Trong Luật Giao thông đường bộ nội dung này cũng quy định tại Điều 43 để giải quyết bất cập tưng tự đã phân tích như trên. |
| Chưa có quy định | ***3. Đất phục vụ cho hoạt động đường sắt tại ga bao gồm:***  ***a) Đất xây dựng trụ sở các cơ quan quản lý nhà nước hoạt động thường xuyên tại ga;***  ***b) Đất xây dựng các công trình thuộc kết cấu hạ tầng đường sắt trực tiếp liên quan đến chạy tàu;***  ***c) Đất xây dựng các công trình thuộc kết cấu hạ tầng đường sắt không trực tiếp liên quan đến chạy tàu;***  ***d) Đất xây dựng công trình phục vụ kinh doanh dịch vụ thương mại khác.*** | Đề nghị bổ sung nội dung này vì: đối với lĩnh vực Hàng không, Luật Đất đai 2013 (Điều 156) đã quy định việc giao đất cho cơ quan quản lý nhà nước quản lý đất dành cho cảng, sân bay hàng không. Vì vậy, bổ sung nội dung này cho tương đồng với lĩnh vực hàng không |
| 3. Uỷ ban nhân dân các cấp có trách nhiệm sau đây:  a) Chủ trì, phối hợp với chủ đầu tư trong việc giải phóng mặt bằng và tái định cư cho nhân dân; | 4. Uỷ ban nhân dân các cấp có trách nhiệm sau đây:  a) Chủ trì, phối hợp với chủ đầu tư trong việc giải phóng mặt bằng và tái định cư cho nhân dân; | Giữ nguyên như điểm a khoản 3 Điều 17 Luật Đường sắt 2005  Sửa thứ tự khoản cho phù hợp kết cấu mới |
| b) Quản lý đất dành cho đường sắt đã được quy hoạch. | b) Quản lý, ***bảo vệ phạm vi*** đất dành cho đường sắt ***theo*** quy hoạch ***đã được phê duyệt;*** | Sửa đổi điểm b khoản 3 Điều 17 Luật Đường sắt 2005:  Bổ sung cụm từ “bảo vệ phạm vi”, “đã được phê duyệt” và thay từ “được” bằng từ “theo” vì:  - Khi quy hoạch được duyệt mới xác định được phạm vi đất  - Sau khi cắm mốc, ngoài quản lý còn cần được bảo vệ. |
| Chưa có quy định | ***c) Cấp giấy chứng nhận quyền sử dụng đất khu ga đối với đường sắt quốc gia cho cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành đường sắt ở Trung ương;*** | Đề nghị bổ sung nội dung này để làm rõ chủ thể giao, nhận đất dành cho đường sắt đối với từng loại hình đường sắt |
| Chưa có quy định | ***d) Cấp giấy chứng nhận quyền sử dụng đất khu ga đối với đường sắt đô thị cho cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành đường sắt ở địa phương.*** | Đề nghị bổ sung nội dung này để làm rõ chủ thể giao, nhận đất dành cho đường sắt đối với từng loại hình đường sắt |
| Chưa có quy định | ***5. Căn cứ vào quy hoạch sử dụng đất được cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền phê duyệt, cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành đường sắt giao đất không thu tiền sử dụng đất, cho thuê đất theo quy định sau đây:***  ***a) Giao đất không thu tiền sử dụng đất đối với đất quy định tại điểm a, điểm b khoản 3 Điều này;***  ***b) Cho thuê đất trả tiền thuê đất đối với đất quy định tại điểm c, điểm d khoản 3 Điều này. Việc tính tiền thuê đất và thu tiền thuê đất được thực hiện theo quy định của pháp luật về đất đai;*** | Đề nghị bổ sung nội dung này vì:  - Theo Hiến pháp 2013 (Điều 53) quy định: tài sản do Nhà nước đầu tư, quản lý là tài sản công thuộc sở hữu toàn dân do Nhà nước đại diện chủ sở hữu và thống nhất quản lý. Đối với KCHTĐS và đất dành cho đường sắt thì Bộ GTVT thay mặt Nhà nước là chủ sở hữu, quản lý, sử dụng khối tài sản này.  - Đất dành cho xây dựng công trình đường sắt là đất công trình công công theo quy định tại điểm e, khoản 2 Điều 10 của Luât Đất đai 2013.  + Đối với quyền sử dụng đất và tài sản KCHTĐS quốc gia, doanh nghiệp được thực hiện như sau: được cấp quyền sử dụng đất đối với trụ sở của doanh nghiệp; được giao khai thác, kinh doanh khối tài sản KCHTĐS quốc gia theo quy định của pháp luật.  - Hiện nay, tại các ga đường sắt, doanh nghiệp được cấp quyền sử dụng đất. Trên các khu gian, doanh nghiệp được giao quản lý, sử dụng theo giới hạn của mốc chỉ giới đường sắt. Đây là một trong những nguyên nhân chinh hành lang ATGTĐS bị xâm phạm nghiêm trọng: Hành vi xâm phạm đất đai, tài sản thuộc kết cấu hạ tầng đường sắt vẫn diễn ra phổ biến, đặc biệt là tại các đường gom dọc tuyến (như tại khu vực ga Lào Cai, ga Sóng Thần...). Vì:  + Doanh nghiệp không đủ thẩm quyền bảo vệ, giải tỏa, cưỡng chế hành vi lấn chiếm đất dành cho đường sắt. Khi xảy ra tình trạng lấn chiếm đất dành cho đường sắt như hiện nay thì cơ quan quản lý nhà nước vẫn phải có trách nhiệm giải tỏa, cưỡng chế. Hậu quả của việc đất dành cho đường sắt bị lấn chiếm đến nay chưa quy được trách nhiệm cụ thể cho doanh nghiệp, nhà nước vẫn bỏ kinh phí để đền bù, giải tỏa đất dành cho ĐS giao cho doanh nghiệp quản lý như hiện nay, nhưng khi doanh nghiệp thực hiện quản lý đất này gây ra những hậu quả như trên, kết cục nhà nước vẫn phải bỏ kinh phí để đền bù, giải tỏa phần đất bị lấn chiếm mà lẽ ra doanh nghiệp phải đền bù nhà nước phần kinh phí này. Đây là bất cập lớn nhất trên toàn mạng đường sắt Việt Nam hiện nay.  + Doanh nghiệp không phải là cơ quan quản lý, quy hoạch đất dành cho đường sắt.  - Trong tương lai khi thực hiện chủ trương của Đảng và Nhà nước về XHH đầu tư KCHTĐS sẽ xuất hiện nhiều doanh nghiệp, nhà đầu tư tham gia đầu tư KCHTĐS. Nếu để cho doanh nghiệp là chủ quản lý, sử dụng, khai thác đất dành cho đường sắt như hiện nay sẽ cản trở lớn đối với việc kêu gọi XHH đầu tư, không đảm bảo cạnh tranh bình đẳng đối với các doanh nghiệp khi tham gia đầu tư.  Cơ quan thực hiện chức năng chủ sở hữu tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt sẽ thực hiện tổ chức quản lý đất dành cho đường sắt sẽ đạt được mục tiêu sau:  - Nhà nước thống nhất quản lý đất đai theo quy định của Hiến pháp 2013 và Luật Đất đai 2013.  - Cơ quan quản lý nhà nước có chức năng và trách nhiệm thống nhất quản lý quy hoạch đất dành cho đường sắt đồng bộ với quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội của địa phương. Doanh nghiệp có nghĩa vụ khai thác, kinh doanh đất dành cho đường sắt theo đúng quy hoạch, pháp luật về đất đai.  - Đảm bảo tính cạnh tranh, bình đẳng cho các doanh nghiệp, nhà đầu tư tham gia XHH đầu tư.  Hiện nay, đối với lĩnh vực Hàng không, Luật Đất đai 2013 (Điều 156) đã quy định việc giao đất cho cơ quan quản lý nhà nước quản lý đất dành cho cảng, sân bay hàng không.  Trong lĩnh vực đường bộ đã quy định nội dung quản lý, khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, trong đó có nội dung quản lý nhà nước về tài sản này. |
| Chưa có quy định | ***6. Tổ chức, cá nhân sử dụng đất dành cho đường sắt có các quyền và nghĩa vụ sau đây:***  ***a) Sử dụng đất đúng mục đích theo quy hoạch được cấp có thẩm quyền phê duyệt;***  ***b) Không được chuyển đổi, chuyển nhượng, tặng cho, cho thuê quyền sử dụng đất, thế chấp, góp vốn bằng quyền sử dụng đất;***  ***c) Được dùng tài sản thuộc sở hữu của mình gắn liền với đất thuê để thế chấp tại tổ chức tín dụng được phép hoạt động tại Việt Nam; được bán, cho thuê tài sản, góp vốn bằng tài sản thuộc sở hữu của mình gắn liền với đất thuê.*** | Đề nghị bổ sung nội dung này vì:  - Theo quy định tại Điều 4 của Luật Đất đai quy định đất đai thuộc sở hữu toàn dân do Nhà nước đại diện chủ sở hữu và thống nhất quản lý.  - Trong thời gian dài vừa qua, đất dành cho đường sắt được giao cho doanh nghiệp quản lý dẫn đến tình trạng đất dành cho đường sắt bị xâm lấn đặc biệt tại các ga đường sắt; trên các khu gian, doanh nghiệp được giao quản lý, sử dụng theo giới hạn của mốc chỉ giới đường sắt. Đây là một trong những nguyên nhân chinh hành lang ATGTĐS bị xâm phạm nghiêm trọng: Hành vi xâm phạm đất đai, tài sản thuộc kết cấu hạ tầng đường sắt vẫn diễn ra phổ biến, đặc biệt là tại các đường gom dọc tuyến (như tại khu vực ga Lào Cai, ga Sóng Thần, ga Đà Lạt...). Vì:  + Doanh nghiệp không đủ thẩm quyền bảo vệ, giải tỏa, cưỡng chế hành vi lấn chiếm đất dành cho đường sắt. Khi xảy ra tình trạng lấn chiếm đất dành cho đường sắt như hiện nay thì cơ quan quản lý nhà nước vẫn phải có trách nhiệm giải tỏa, cưỡng chế. Hậu quả của việc đất dành cho đường sắt bị lấn chiếm đến nay chưa quy được trách nhiệm cụ thể cho doanh nghiệp, nhà nước vẫn bỏ kinh phí để đền bù, giải tỏa đất dành cho ĐS giao cho doanh nghiệp quản lý như hiện nay, nhưng khi doanh nghiệp thực hiện quản lý đất này gây ra những hậu quả như trên, kết cục nhà nước vẫn phải bỏ kinh phí để đền bù, giải tỏa phần đất bị lấn chiếm mà lẽ ra doanh nghiệp phải đền bù nhà nước phần kinh phí này. Đây là bất cập lớn nhất trên toàn mạng đường sắt Việt Nam hiện nay.  + Doanh nghiệp không phải là cơ quan quản lý, quy hoạch đất dành cho đường sắt.  - Trong tương lai khi thực hiện chủ trương của Đảng và Nhà nước về XHH đầu tư KCHTĐS sẽ xuất hiện nhiều doanh nghiệp, nhà đầu tư tham gia đầu tư KCHTĐS. Nếu để cho doanh nghiệp là chủ quản lý, sử dụng, khai thác đất dành cho đường sắt như hiện nay sẽ cản trở lớn đối với việc kêu gọi XHH đầu tư, không đảm bảo cạnh tranh bình đẳng đối với các doanh nghiệp khi tham gia đầu tư.  - Trong lĩnh vực hàng không dân dụng thì Cảng vụ hàng không (là cơ quan quản lý nhà nước) có trách nhiệm quản lý đất cảng hàng không, sân bay dân dụng (Điều 156 Luật Đất đai). Theo đó, Cảng vụ hàng không có trách nhiệm quản lý đất dành cho hàng không theo quy hoạch, kế hoạch sử dụng đất và quy hoạch cảng hàng không. Doanh nghiệp chỉ sử dụng, khai thác đất dành cho hàng không khi được Cảng vụ hàng không giao hoặc cho thuê đất.  Vì vậy, đề xuất cơ quan quản lý nhà nước về đường sắt sẽ tiếp nhận và quản lý đất dành cho đường sắt; doanh nghiệp chỉ sử dụng, khai thác đất dành cho đường sắt theo quy hoạch, kế hoạch. Quy định này phù hợp với Hiến pháp 2013 và Luật Đất đai 2013.  - Nội dung này đã được Vụ Pháp chế - Bộ GTVT; Tổng công ty Đường sắt Việt Nam có ý kiến góp ý và Ban Soạn thảo đã nghiên cứu, tiếp thu, hoàn thiện. |
| 4. Công trình xây dựng mới trong phạm vi đất dành cho đường sắt đã cắm mốc chỉ giới không được bồi thường khi giải phóng mặt bằng, trừ công trình được xây dựng theo quy định tại Điều 33 của Luật này. | ***7. Việc giải quyết bồi thường khi giải phóng mặt bằng đất dành cho đường sắt thực hiện theo quy định của pháp luật về đất đai.*** | Đề nghị sửa đổi khoản 4 Điều 17 Luật Đường sắt 2005:  - Theo quy định tại khoản 2 Điều 8 của Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật thì không quy định lại nội dung của Luật khác đã quy định.  - Nội dung này thuộc đối tượng điều chỉnh của Luật Đất đai vì vậy không cần phải quy định lại trong Luật này |
| Chưa có quy định | ***8. Chính phủ quy định chi tiết Điều này.*** | Đề nghị bổ sung nội dung này:  - Hiện nay, Bộ Tài chính đang được giao chủ trì xây dựng Nghị định quản lý, sử dụng và kinh doanh tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt trong đó có nội dung về sử dụng, khai thác quỹ đất dành cho đường sắt.  - Bổ sung mới vì hiện việc khai thác, sử dụng đất dành cho đường sắt chưa có quy định cụ thể. Theo kinh nghiệm quốc tế thì trong khu vực ga đường sắt thuộc trung tâm đô thị lớn có các tổ hợp trung tâm thương mại kết hợp với nhà ga đường sắt. Nếu không quy định cụ thể thì khó thu hút các nhà đầu tư để đầu tư kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt  - Tại khoản 5 Điều 43 Luật giao thông đường bộ cũng đã quy định tương tự nội dung này.  - Để phát huy hiệu quả đất dành cho đường sắt đặc biệt ga lớn tại các đô thị và khu đông dân cư, đề nghị giao Chính phủ quy định đảm bảo tính linh hoạt khi thực thi Luật, giải quyết các hạn chế của Luật ĐS 2005 như đã nêu trên. |
| **khoản 2 Điều 20 Luật Đường sắt 2005**  2. Đường sắt được phân thành các cấp kỹ thuật. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định cấp kỹ thuật và tiêu chuẩn cấp kỹ thuật đường sắt. | ***Điều 17. Cấp kỹ thuật đường sắt*** | Đề nghị tách khoản 2 Điều 20 Luật Đường sắt 2005 thành một điều riêng:  Trong Luật giao thông đường bộ thì mạng lưới đường bộ cũng được phân theo các cấp kỹ thuật (Điều 41). Ngoài ra Luật cũng đã giao cho các cơ quan có thẩm quyền để xây dựng, tổ chức thực hiện việc phân cấp kỹ thuật đường bộ. |
|  | ***1. Đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng có nối ray với đường sắt quốc gia được phân thành các cấp tốc độ tương ứng với các yếu tố kỹ thuật khác nhau, gồm:***  ***a) Đường sắt tốc độ cao;***  ***b) Các cấp tốc độ khác.*** | Đề nghị tách ý 1 khoản 2 Điều 20 Luật Đường sắt 2005 và viết lại thành một khoản riêng:  - Theo kinh nghiệm đường sắt các nước trên thế giới:  + Đối với ĐS Hàn Quốc, do hiện nay chỉ có khổ đường 1435mm vì vậy họ đã phân cấp ĐS thành ĐS cao tốc và 4 cấp ĐS khác nhau.  + ĐS Trung Quốc được phân thành 3 cấp dựa vào lượng vận chuyển hàng hóa, hành khách và đường sắt cao tốc.  + Đường sắt tại Nga và Liên Xô cũ được chi làm 4 cấp và đường sắt tốc độ cao (trên 160-200km/h).  + Đường sắt Nhật Bản được phân thành ĐS cao tốc và ĐS Quốc gia (gồm 4 cấp kỹ thuật), ĐSĐT.  - Tại Điều 20 của Luật ĐS 2005 mới chỉ quy định đường sắt được phân thành các cấp kỹ thuật mà chưa có quy định phân cấp theo tốc độ, đặc biệt về đường sắt tốc độ cao sẽ được phát triển trong tương lai gần. Cụ thể các cấp kỹ thuật sẽ được quy định tại các quy chuẩn kỹ thuật ĐS.  Vì vậy, đề xuất phân cấp như Dự thảo để tương đồng với đường sắt Trung Quốc, Hàn Quốc là những nước tương đồng với đường sắt Việt Nam.  - Về đường sắt đô thị:  + Theo kinh nghiệm các nước trên thế giới, Luật Đường sắt đường sắt đô thị của Hàn Quốc và Luật Đường sắt của Nhật Bản, Trung Quốc không phân cấp đối với đường sắt đô thị.  + Trong Luật Đường sắt đô thị của Hàn Quốc chỉ đưa ra các loại hình đường sắt đô thị.  Như vậy, đối với đường sắt đô thị đề xuất trong Dự thảo chỉ quy định loại hình mà không phân cấp đường sắt đô thị. |
|  | ***2. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định cấp tốc độ đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng có nối ray với đường sắt quốc gia.*** | Đề nghị tách ý 2 khoản 2 Điều 20 Luật Đường sắt 2005 và viết lại thành một khoản riêng:  Hiện nay theo Luật Tiêu chuẩn, quy chuẩn 2007 quy định loại tiêu chuẩn, quy chuẩn và thẩm quyền của các chủ thể, theo đó Bộ GTVT ban hành cấp kỹ thuật đường sắt dưới dạng Quy chuẩn kỹ thuật (Nghị định 107/2012/NĐ-CP quy định chức năng nhiệm vụ của Bộ GTVT, Chính phủ đang giao cho Bộ GTVT quy định nội dung này). |
| **Điều** **20.** **Khổ đường sắt và tiêu chuẩn kỹ thuật đường sắt** | ***Điều 18. Khổ đường sắt*** | Đề nghị tách khoản 1 Điều 20 Luật Đường sắt 2005 thành một điều riêng: |
| 1. Đường sắt quốc gia có khổ đường là 1435 milimét, 1000 milimét. Đường sắt đô thị có khổ đường 1435 milimét hoặc đường sắt một ray tự động dẫn hướng. Đường sắt chuyên dùng không kết nối vào đường sắt quốc gia do tổ chức, cá nhân đầu tư quyết định khổ đường theo nhu cầu sử dụng. | ***1. Đường sắt quốc gia có khổ đường 1435 milimet (khổ đường tiêu chuẩn) và khổ đường 1000 milimet (khổ đường hẹp).*** | Đề nghị tách ý 1 khoản 1 Điều 20 Luật Đường sắt 2005 thành một khoản riêng: |
| 2. Đường sắt được phân thành các cấp kỹ thuật. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định cấp kỹ thuật và tiêu chuẩn cấp kỹ thuật đường sắt. |  | Chuyển lên Điều quy định Cấp kỹ thuật đường sắt |
| Chưa có quy định | ***2. Đường sắt đô thị đầu tư mới có khổ đường 1435 milimet. Trường hợp khác thì Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh quyết định sau khi có ý kiến thống nhất của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải.*** | Đề nghị tách ý 2 khoản 1 Điều 20 Luật Đường sắt 2005 và viết lại thành một khoản riêng: |
| Chưa có quy định | ***3. Đường sắt chuyên dùng không nối ray với đường sắt quốc gia do chủ đầu tư quyết định khổ đường theo nhu cầu sử dụng sau khi có ý kiến thống nhất của Bộ Giao thông vận tải.*** | Đề nghị tách ý 3 khoản 1 Điều 20 Luật Đường sắt 2005 và viết lại thành một khoản riêng. |
| **Điều** **19.** **Kết nối các tuyến đường sắt** | **Điều 19**. **Kết nối các tuyến đường sắt** | Giữ nguyên như Điều 19 Luật Đường sắt 2005 |
| 1. Vị trí kết nối các tuyến đường sắt trong nước phải tại ga đường sắt. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quyết định việc kết nối các tuyến đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng vào đường sắt quốc gia. | 1. Vị trí kết nối các tuyến đường sắt trong nước phải tại ga đường sắt. | Đề nghị sửa đổi khoản 1 Điều 19 Luật Đường sắt 2005:  - Đề nghị chuyển “Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quyết định việc kết nối các tuyến đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng vào đường sắt quốc gia” vì quy định này đến nay không phù hợp, trong tương lai có nhiều nhà đầu tư thực hiện đầu tư đường sắt chuyên dùng không nối ray với đường sắt quốc gia, khi đó nhà đầu tư tự quyết định việc kết nối. Vì vậy cần sửa đổi khoản 1 Điều 19 Luật ĐS 2005 cho phù hợp và chuyển nội dung này thành một khoản riêng được quy định trong Điều này. |
|  | ***2. Đối với những vị trí đang tồn tại đến trước thời điểm Luật này có hiệu lực mà chưa thực hiện được theo yêu cầu tại mục 1 của Điều này thì doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt phải có biện pháp đảm bảo an toàn chạy tàu.*** | Đề nghị bổ sung nội dung này:  Hiện nay trên các tuyến ĐSQG đang tồn tại 08 vị trí kết nối tại khu gian ảnh hưởng đến an toàn chạy tàu và năng lực thông qua của tuyến như: km 453+400; km 553+810; km 892+810 ... tuyến ĐS Thống nhất. |
| Chưa có quy định | ***3. Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định việc kết nối đường sắt chuyên dùng với đường sắt chuyên dùng, đường sắt đô thị với đường sắt đô thị sau khi thỏa thuận với Bộ Giao thông vận tải.*** | Đề nghị bổ sung nội dung này:  Đường sắt chuyên dung không nối với đường sắt quốc gia đều phải đảm bảo nguyên tắc an toàn trong quá trình khai thác.  - Đối với đường sắt có nối với đường sắt quốc gia đều không được phép tại khu gian để đảm bảo an toàn và không ảnh hưởng đến năng lực thông qua của khu đoạn.  - Đối với đường sắt chuyên dùng kết nối với đường sắt chuyên dùng, đây là tài sản của doanh nghiệp phải thực hiện theo quy hoạch do UBND cấp tỉnh. |
| Chưa có quy định | ***4. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định việc kết nối các tuyến đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng vào đường sắt quốc gia.*** | Đề nghị bổ sung nội dung này:  - Tách nội dung ý 2 khoản này từ Khoản 1 Điều 19 cũ. |
| 2. Chỉ đường sắt quốc gia mới được kết nối với đường sắt nước ngoài. Thủ tướng Chính phủ quyết định việc kết nối giữa đường sắt quốc gia với đường sắt nước ngoài. | 5. Chỉ đường sắt quốc gia mới được kết nối với đường sắt nước ngoài. Thủ tướng Chính phủ quyết định việc kết nối giữa đường sắt quốc gia với đường sắt nước ngoài. | Giữ nguyên khoản 2 Điều 19 Luật Đường sắt 2005 |
| **Điều** **21.** **Ga đường sắt** | **Điều** **20. Ga đường sắt** | Giữ nguyên như Điều 20 Luật Đường sắt 2005 |
| 1. Ga đường sắt bao gồm: | 1. Ga đường sắt bao gồm ***các loại sau:*** |  |
| a) Ga hành khách là hệ thống công trình được xây dựng để đón, trả khách, thực hiện dịch vụ liên quan đến vận tải hành khách và tác nghiệp kỹ thuật; ga hành khách phải có công trình dành riêng phục vụ hành khách là người khuyết tật; | a) Ga hành kháchđược xây dựng để đón, trả khách, thực hiện dịch vụ liên quan đến vận tải hành khách, tác nghiệp kỹ ***và kinh doanh dịch vụ thương mại khác;*** | Sửa đổi điểm a khoản 1 Điều 21 Luật Đường sắt 2005:  - Bỏ cụm từ “là hệ thống công trình” cho phù hợp với các quy định trong Luật (cụm từ đã được giải thích từ ngữ tại khoản 8 Điều 3 của Dự thảo).  - Bỏ cụm từ “ga hành khách phải có công trình dành riêng phục vụ hành khách là người khuyết tật;” và chuyển xuống điểm c, khoản 2 Điều này cho phù hợp với nội dung, kết cấu của điều, khoản.  - Bổ sung cụm từ “kinh doanh dịch vụ thương mại khác” vì:  - Thực tế hiện nay, tại các ga của các nước trên thế giới thì công trình nhà ga là tổ hợp gồm nhiều công năng: Điều độ chỉ huy chạy tàu, dịch vụ hành khác, trung tâm kinh doanh thương mại. Trên các ga đường sắt hiện nay chỉ phục thuần túy cho dịch vụ điều độ chạy tàu và phục vụ hành khách đi tàu.  Với quy định của Luật Đường sắt 2005 thì công tác kêu gọi xã hội hóa đầu tư ga đường sắt hiện nay là khó thực hiện nếu không mở rộng các công năng sử dụng của nhà ga như các nước trên thế giới. Việc bổ sung các dịch vụ thương mại khác sẽ dễ dàng kêu gọi xã hội hóa đầu tư ga đường sắt và để khai thác tối đa quỹ đất dành cho đường sắt và thu hút các nhà đầu tư vào các ga đường sắt tăng nguồn thu cho ngân sách.  - Tại các ga lớn trên đường sắt như một số nước: Hàn Quốc, Nhật Bản… đều có các tổ hợp trung tâm thương mại xây dựng cùng với nhà ga. |
| b) Ga hàng hoá là hệ thống công trình được xây dựng 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; | b) Ga hàng hoá được xây dựng 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; | Sửa đổi điểm b khoản 1 Điều 21 Luật Đường sắt 2005:  - Bỏ cụm từ “là hệ thống công trình” cho phù hợp với các quy định trong Luật (cụm từ đã được giải thích từ ngữ tại khoản 8 Điều 3 của Dự thảo). |
| c) Ga kỹ thuật là hệ thống công trình được xây dựng để thực hiện tác nghiệp kỹ thuật đầu máy, toa xe phục vụ cho việc chạy tàu; | c) Ga kỹ thuật được xây dựng để thực hiện các tác nghiệp kỹ thuật phục vụ chạy tàu; | Sửa đổi điểm c khoản 1 Điều 21 Luật Đường sắt 2005:  - Bỏ cụm từ “là hệ thống công trình”, “đầu máy, toa xe”, “cho việc” cho phù hợp với các quy định trong Luật (cụm từ đã được giải thích từ ngữ tại khoản 8 Điều 3 của Dự thảo). |
| d) Ga hỗn hợp là ga đồng thời có chức năng của hai hoặc ba loại ga quy định tại các điểm a, b và c khoản này. | d) Ga hỗn hợp là ga đồng thời có chức năng của hai hoặc ba loại ga quy định tại các điểm a, b và c khoản này. | Giữ nguyên như điểm d khoản 1 Điều 21 Luật Đường sắt 2005: |
| 2. Ga đường sắt phải có tên ga, không được đặt tên ga trùng nhau. Tại ga có nhiều đường tàu khách phải có bảng tên ke ga và bảng chỉ dẫn đến ke ga. Các đường tàu trong ga phải có số hiệu riêng và không được trùng số hiệu | ***2. Yêu cầu đối với ga đường sắt:*** | Sửa ghép khoản 2, 3 Điều 21 Luật Đường sắt 2005 thành khoản 2 mới, có chỉnh sửa cho gọn, bổ sung cho đầy đủ và phù hợp. |
|  | a) Ga đường sắt phải đầy đủ 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 thì phải bố trí trụ sở làm việc cho các cơ quan quản lý nhà nước hoạt động thường xuyên;*** | Sửa đổi cho phù hợp với các quy định trong Luật (cụm từ đã được giải thích từ ngữ tại khoản 7 Điều 3).  - Hiện nay tại một số ga lớn, ga đầu mối, ngoài trụ sở của doanh nghiệp còn có trụ sở làm việc của các cơ quan QLNN như: Biên phòng, Hải quan, Y tế, Công an, ... Để thường xuyên theo dõi hoạt động theo chức năng, nhiệm vụ quản lý nhà nước được pháp luật quy định. Vì vậy cần phải quy định bổ sung trụ sở làm việc của các cơ quan này.  - Việc phân loại đô thị được quy định tại Điều 140 Luật Tổ chức chính quyền địa phương 2015. |
|  | ***b) Phải có hệ thống cấp điện, chiếu sáng; hệ thống pḥòng cháy, chữa cháy; hệ thống cấp, thoát nước; hệ thống bảo đảm vệ sinh môi trườngvà các yêu cầu kỹ thuật khác của nhà ga.*** | Sửa đổi khoản 3 Điều 21 Luật Đường sắt 2005:  Nhà ga bao gồm nhiều yêu cầu kỹ thuật để đảm bảo an toàn, an ninh, vệ sinh môi trường phục vụ cho hoạt động liên tục của nhà ga. Dự thảo đưa ra những yêu cầu cơ bản bắt buộc phải có đối với nhà ga. Nếu quy định chi tiết sẽ không đủ. |
|  | c) ***Ga hành khách phải có đầy đủ các biển báo, biển chỉ dẫn; các công trình, thiết bị chỉ dẫn dành riêng phục vụ hành khách là người khuyết tật; có hệ thống điện thoại khẩn cấp, phương tiện sơ cứu y tế và phải có hệ thống điện dự phòng.Đối với các ga liên vận quốc tế, ga trung tâm tại các đô thị đặc biệt, ga đường sắt tốc độ cao phải có thiết bị kiểm soát đảm bảo an ninh, an toàn.*** | Đề nghị bổ sung mới nội dung này:  - Tại các ga liên vận quốc tế, ga trung tâm tại các đô thị đặc biệt, ga đường sắt tốc độ cao là đầu mối tập trung lượng hành khách đi tàu lớn; là nơi tập trung đông người đi đến tại các trung tâm dịch vụ, thương mại.  - Theo kinh nghiệm Trung Quốc, tại các ga loại này thường bố trí các thiết bị kiểm tra an ninh để đảm bảo an toàn, an ninh, trật tự.  Vì vậy, Dự thảo bổ sung thêm quy định phải có biện pháp đảm bảo an ninh, an toàn tại các ga nói trên. |
| 3. Ga đường sắt phải có hệ thống thoát hiểm; hệ thống pḥng cháy, chữa cháy với đầy đủ phương tiện, dụng cụ để sẵn sàng cứu chữa khi cần thiết; hệ thống bảo đảm chiếu sáng, thông gió, vệ sinh môi trường. |  | Chuyển lên điểm b khoản 2 của Điều này và quy định lại |
| 4. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành quy phạm kỹ thuật khai thác, tiêu chuẩn kỹ thuật ga đường sắt; quyết định và công bố việc đóng, mở ga đường sắt. | ***3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về cấp kỹ thuật ga đường sắt.*** | Sửa đổi bổ sung khoản 4 Điều 21 Luật Đường sắt 2005:  Hiện nay cơ quan quản lý nhà nước chưa có văn bản quy định về cấp kỹ thuật ga đường sắt mà chỉ có quy định của nội bộ của doanh nghiệp. Vì vậy, cần phải ban hành quy định về cấp kỹ thuật ga đường sắt để quản lý, công bố kêu gọi nhà đầu tư. |
| **Điều** **23.** **Đường sắt giao nhau với đường sắt hoặc với đường bộ** | **Điều 21. Đường sắt giao nhau với đường sắt hoặc với đường bộ** | Giữ nguyên như tên Điều 23 Luật Đường sắt 2005 |
| 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. ***Đối với vị trí hiện nay đang có đường sắt giao cắt cùng mức thì doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt phải có biện pháp đảm bảo an toàn chạy tàu.*** | Đề nghị sửa đổi khoản 1 Điều 23 Luật Đường sắt 2005:  - Bổ sung cụm từ “Đối với vị trí hiện nay đang có đường sắt giao cắt cùng mức thì doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt phải có biện pháp đảm bảo an toàn chạy tàu” cho phù hợp thực tế hiện nay: tuyến ĐS Kép – Hạ Long giao cắt cùng mặt bằng với tuyến đường sắt chuyên dùng Điền công - Vàng danh tại km 76+970 ảnh hưởng đến an toàn chạy tàu và năng lực thông qua của tuyến. |
| 2. Đường sắt giao nhau với đường bộ phải xây dựng nút giao khác mức trong các trường hợp sau đây:  a) Đường sắt có tốc độ thiết kế từ 160 kilômét/giờ trở lên giao nhau với đường bộ;  b) Đường sắt giao nhau với đường bộ từ cấp III trở lên; đường sắt giao nhau với đường bộ đô thị;  c) Đường sắt đô thị giao nhau với đường bộ, trừ đường xe điện bánh sắt. | ***2.*** Đường sắt giao nhau với đường bộ phải xây dựng nút giao khác mức trong các trường hợp sau đây:  a) Đường sắt có tốc độ thiết kế từ 160 kilômét/giờ trở lên giao nhau với đường bộ;  b) Đường sắt giao nhau với đường bộ từ cấp III trở lên; đường sắt giao nhau với đường bộ đô thị;  c) Đường sắt đô thị giao nhau với đường bộ, trừ đường xe điện bánh sắt. | Đề nghị giữ nguyên khoản 2 Điều 23 Luật Đường sắt 2005: |
| 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 giữ nguyên khoản 3 Điều 23 Luật Đường sắt 2005: |
| 4. Trường hợp không thuộc quy định tại khoản 2 Điều này khi chưa có đủ điều kiện tổ chức giao khác mức thì Uỷ ban nhân dân các cấp, chủ đầu tư dự án hoặc tổ chức, cá nhân có nhu cầu giao thông qua đường sắt phải tuân theo những quy định sau đây: | ***4.*** Trường hợp không thuộc quy định tại khoản 2 Điều này khi chưa có đủ điều kiện tổ chức giao khác mức thì Uỷ ban nhân dân các cấp, 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: | Đề nghị giữ nguyên khoản 4 Điều 23 Luật Đường sắt 2005: |
| a) Nơi được phép xây dựng đường ngang phải thực hiện theo quy định của Bộ Giao thông vận tải; | a) Nơi được phép xây dựng đường ngang phải thực hiện theo quy định của Bộ Giao thông vận tải; | Đề nghị giữ nguyên điểm b khoản 4 Điều 23 Luật Đường sắt 2005: |
| 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 giữ nguyên điểm b khoản 4 Điều 23 Luật Đường sắt 2005:  Trong thực tế hiện nay tồn tại nhiều lối đi dân sinh, đây là một trong những nguyên nhân gây ra tai nạn đường sắt, ảnh hưởng an toàn giao thông đường sắt. Đối với thực trạng này giữa Bộ GTVT và UBND tỉnh có Quy chế phối hợp, UNBD thực hiện cảnh giới đảm bảo an toàn. Để nâng cao hiệu lực, trách nhiệm của các chủ thể trong công tác đảm bảo ATGT đường sắt cần luật hóa nội dung quy định để các chủ thể thực hiện. Dự thảo 4 bổ sung thêm điểm c khoản 4 Điều này. |
| Chưa có quy định | ***c) Đối với những lối đi dân sinh tồn tại đến trước thời điểm Luật này có hiệu lực mà chưa thực hiện đượctheo yêu cầu tại điểm b khoản này thì phải thực hiện biện pháp đảm bảo an toàn giao thông đường sắt, đường bộ.*** | Đề nghị bổ sung nội dung này vì: cho phù hợp thực tế hiện nay: trên toàn mạng có trên 4.500 lối đi dân sinh qua đường sắt vi phạm hành lang an toàn giao thông đường sắt, đây là những nơi xảy ra các vụ tai nạn nạn giao thông đường sắt (chiếm 70% tổng số vụ). Do nhiều nguyên nhân khác nhau, đến nay vẫn chưa xây dựng được hệ thống đường gom, cầu vượt để xóa bỏ lối đi dân sinh này. Vì vậy, trong khi chưa thực hiện được quy định trên phải bổ sung nội dung trên kiềm chế tai nạn giao thông đường sắt ngày một gia tăng như hiện nay.  Để tăng cường trách nhiệm của các địa phương, doanh nghiệp có nhu cầu sử dụng các đường dân sinh hiện có mà chưa được cấp phép trong việc đảm bảo an toàn giao thông đường sắt. |
| **Điều 24.** **Đường sắt và đường bộ chạy song song gần nhau** | **Điều 22.** **Đường sắt và đường bộ chạy song song gần nhau** |  |
| 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 3 mét 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 3 mét trở lên. | Giữ nguyên khoản 1 Điều 24 Luật Đường sắt 2005 |
| 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 đường phía trên phải bằng chiều cao bảo đảm an toàn giao thông của đường 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 đảm bảo an toàn giao thông của công trình phía dưới | Giữ nguyên khoản 2 Điều 24 Luật Đường sắt 2005 |
| **Điều** **22.** **Công trình, thiết bị báo hiệu cố định trên đường sắt** | **Điều** **23. Hệ thống báo hiệu cố định trên đường sắt** |  |
| 1. Công trình, thiết bị 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. Công trình, thiết bị 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; kiểm tra định kỳ để công trình, thiết bị báo hiệu thường xuyên hoạt động tốt. | 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. | Thay thế cụm từ “Công trình, thiết bị” bằng cụm từ “ Hệ thống” để tránh trùng lắp cụm từ “Công trình đã nêu tại khoản 1 Điều 3 của Dự thảo |
|  | **Mục 2 ĐẦU TƯ XÂY DỰNG, QUẢN LÝ, BẢO TRÌ KẾT CẤU HẠ TẦNG ĐƯỜNG SẮT** |  |
| **Điều** **18.** **Đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt** | **Điều** **24.** **Đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt** | Giữ nguyên như tên Điều 18 Luật Đường sắt 2005 |
| 1. Đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt là việc đầu tư xây dựng mới kết cấu hạ tầng đường sắt; đổi mới công nghệ; nâng cấp, cải tạo kết cấu hạ tầng đường sắt hiện có; điện khí hóa đường sắt; hiện đại hoá hệ thống thông tin, tín hiệu đường sắt. | 1. Đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt là việc đầu tư xây dựng mới, , nâng cấp, cải tạo, đổi mới công nghệ kết cấu hạ tầng đường sắt. | - Bỏ cụm từ “kết cấu hạ tầng đường sắt” và “điện khí hóa đường sắt; hiện đại hoá hệ thống thông tin, tín hiệu đường sắt.” vì đây chỉ là một nội dung cụ thể của việc đầu tư mới, nâng cấp, cải tạo, đổi mới công nghệ kết cấu hạ tầng đường sắt. |
| 2. Chủ đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt phải thực hiện các quy định sau đây:  a) Tuân thủ quy hoạch, kế hoạch và dự án đã được phê duyệt;  b) Bảo đảm tính đồng bộ theo cấp kỹ thuật đường sắt;  c) Bảo đảm cảnh quan, bảo vệ môi trường. |  | Đề nghị bỏ vì Luật Xây dựng và các văn bản QPPL hướng dẫn đã quy định. |
| 3. Chủ đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị được hưởng các ưu đãi sau đây: |  | Chuyên lên điều quy định về ưu đãi trong hoạt động đường sắt (Điều 7 của Dự thảo) |
| a) Được giao đất không thu tiền sử dụng đất đối với đất dùng để xây dựng tuyến đường sắt; được thuê đất với mức ưu đãi nhất đối với đất dùng để xây dựng các công trình khác của kết cấu hạ tầng đường sắt; |  |  |
| b) Hỗ trợ toàn bộ kinh phí giải phóng mặt bằng đối với đất dành cho đường sắt để xây dựng tuyến đường; |  |  |
| c) Miễn, giảm thuế nhập khẩu vật tư, công nghệ, thiết bị kỹ thuật trong nước chưa sản xuất được theo quy định của pháp luật về thuế; |  |  |
| d) Các ưu đãi khác theo quy định của pháp luật. |  |  |
| 4. Công trình đường sắt sau khi xây dựng, nâng cấp, cải tạo phải được cơ quan có thẩm quyền nghiệm thu. |  | Đề nghị bỏ vì Luật Xây dựng và các văn bản QPPL hướng dẫn đã quy định |
| 5. Bộ, Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình công bố Danh mục dự án kêu gọi đầu tư trong từng thời kỳ và Danh mục dự án đã được cấp giấy phép đầu tư. | ***2.*** Bộ, Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình công bố Danh mục dự ánkêu gọi đầu tư trong từng thời kỳ và Danh mục dự án đã được cấp giấy phép đầu tư. | Giữ nguyên như khoản 5 Điều 18 Luật Đường sắt 2005. |
| Chưa có quy định | ***Điều 25. Bảo trì công trình đường sắt.***  ***1. Công trình đường sắt đưa vào khai thác phải được bảo trì theo quy định.***  ***2. Bảo trì công trình đường sắt do Nhà nước đầu tư:***  ***a) Bộ Giao thông vận tải thực hiện nhiệm vụ quản lý nhà nước đối với các hoạt động bảo trì công trình; quy định việc bảo trì công trình đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng có nối ray với đường sắt quốc gia;***  ***b) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh thực hiện nhiệm vụ quản lý nhà nước đối với các hoạt động bảo trì công trình; quy định việc bảo trì công trình đường sắt đô thị;***  ***c) Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành đường sắt có trách nhiệm tổ chức bảo trì công trình đường sắt.***  ***2. Tổ chức, cá nhân tự bảo trì công trình đường sắt do mình đầu tư theo quy định của pháp luật.*** | - Về bảo trì công trình đường sắtlà hoạt động bảo dưỡng thường xuyên, sửa chữa định kì và sửa chữa đột xuất công trình đường sắt nhằm duy trì sự làm việc bình thường, an toàn của công trình theo quy định của thiết kế trong quá trình khai thác sử dụng. Trong hoạt động này có bao gồm:  + Quản lý hoạt động bảo trì: quản lý tiến độ, chất lượng, giá thành của công tác bảo trì  + Hoạt động trực tiếp thực hiện công tác bảo trì  Sản phẩm của hoạt động bảo trì công trình đường sắt là công trình đường sắt đã được duy trì sự làm việc bình thường, an toàn của công trình theo quy định của thiết kế trong quá trình khai thác sử dụng.  - Trong lĩnh vực giao thông đường bộ hiện nay:  + Vốn bảo trì KCHT đường bộ do nhà nước đầu tư hiện nay do Tổng Cục Đường bộ Việt Nam là đơn vị trực tiếp quản lý. Doanh nghiệp trực tiếp thực hiện bảo trì theo hợp đồng với Tổng Cục Đường bộ VN.  + Có hai Tổng công ty 100% vốn nhà nước được giao nhiệm vụ đầu tư,kinh doanh khai thác KCHT đường bộ là Tổng công ty đâu tư phát triển đường cao tốc Việt Nam (Vec), Tổng công ty đầu tư phát triển và quản lý dự án hạ tầng giao thông Cửu Long. Các đơn vị này được trực tiếp vay vốn để đầu tư và khai thác KCHT đường bộ. Những tài sản này thuộc quyền sở hữu cảu doanh nghiệp, do vậy doanh nghiệp có toàn quyền quản lý khai thác.  - Trong lĩnh vực hàng không: Cục Hàng không VN (Cảng vụ hàng không) là đơn vị trực tiếp quản lý nhà nước tại Cảng hàng không, sân bay: tổ chức quản lý quy hoạch, đất đai...; do trong lĩnh vực hàng không hiện nay không dùng ngân sách nhà nước để bảo trì mà doanh nghiệp tự bỏ vốn để bảo trì đặc biệt tại đường băng. Vì vậy, Cảng vụ hàng không thực hiện quản lý nhà nước như kiểm tra, giám sát định kỳ bảo trì, tiêu chuẩn, chất lượng hạ tầng sau bảo trì.  - Trong lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa:  + Đối với KCHT được đầu tư bằng ngân sách nhà nước thì Cục hàng hải VN, Cục Đường thủy nội địa VN trực tiếp tổ chức quản lý, bảo trì KCHT: quản lý vốn, tổ chức lựa chọn nhà thầu thực hiện bảo trì, kiểm tra, giám sát công tác bảo trì của các nhà thầu theo hợp đồng.  + Đối với KCHT do các nhà đầu tư, doanh nghiệp đầu tư thì công tác quản lý, bảo trì do doanh nghiệp trực tiếp thực hiện. Khi đó, cơ quan quản lý nhà nước kiểm tra sự phù hợp với tiêu chuẩn, chất lượng công trình sau bảo trì.  Với tổ chức quản lý vốn ngân sách nhà nước và KCHT giao thông do nhà nước đầu tư như bốn chuyên ngành giao thông nêu trên đã và đang tiếp tục hoạt động phát huy hiệu quả.  - Đường sắt là một trong 5 loại hình vận tải, trong đó Bộ GTVT được giao đại diện chủ sở hữu nhà nước thống nhất quản lý.  - Hiện nay, Tổng công ty ĐSVN đang thực hiện tái cơ cấu, cổ phần hóa các doanh nghiệp mà đặc biệt là các doanh nghiệp vận tải, doanh nghiệp quản lý, bảo trì KCHTĐS theo chủ trương của Đảng và Nhà nước. Trong tương lai gần sẽ tiếp tục thực hiện thoái vốn của Nhà nước tại các doanh nghiệp này để tăng năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp.  Tổng công ty đường sắt Việt Nam là doanh nghiệp lớn có thương hiệu về kinh doanh đường sắt cần phải được nhà nước tăng vốn Điều lệ và có các chính sách hỗ trợ để doanh nghiệp chủ động vay vốn đầu tư, kinh doanh khai thác KCHT đường sắt.  Đối với những tài sản do doanh nghiệp tự đầu tư thì doanh nghiệp có trách nhiệm thực hiện quản lý bảo trì và khai thác.  Đối với tài sản thuộc KCHT do nhà nước đầu tư, doanh nghiệp tổ chức bảo trì, khai thác, sử dụng theo hợp đồng với cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành đường sắt.  Vì vậy đối với KCHT đường sắt do nhà nước đầu tư là tài sản công thì cần thiết phải giao cho cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành quản lý vốn ngân sách nhà nước đầu tư cho bảo trì, tổ chức quản lý KCHT đường sắt để đảm bảo tính thống nhất quản lý vốn, tài sản KCHT của nhà nước theo quy định của Hiến pháp đã được phân tích trên. |
| **Điều** **87.** **Nguồn tài chính cho quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư** | **Điều** 26**.** **Nguồn tài chính cho quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt, *bảo trì công trình đường sắt* do Nhà nước đầu tư** | Chuyển từ Điều 87 Luật Đường sắt 2005 lên cho phù hợp với kết cấu của Dự thảo và viết lại tên Điều (Bổ sung cụm từ “bảo trì công trình đường sắt”) cho phù hợp với Luật Xây dựng 2014 (Điều 126) |
| 1. Nguồn tài chính cho quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư bao gồm:  a) Ngân sách nhà nước; | 1. Nguồn tài chính cho quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt, ***bảo trì công trình đường sắt*** do Nhà nước đầu tư bao gồm:  a) Ngân sách nhà nước; |  |
| b) Các khoản thu khác theo quy định của pháp luật. | b) Các ***nguồn thu liên quan đến sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt và các nguồn thu khác*** theo quy định của pháp luật. | Thay cụm từ “khoản thu khác” bằng cụm từ “nguồn thu liên quan đến sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt và các nguồn thu khác” đểlàm rõ thêm các nguồn thu từ việc cho thuê, sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt. |
| Chưa có quy định | ***2. Bộ Giao thông vận tải tổ chức quản lý, sử dụng nguồn tài chính từ ngân sách nhà nước cho quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt, bảo trì công trình đường sắt.*** | Đề nghị bổ sung nội dung này:  - Bộ GTVT là cơ quan quản lý nhà nước đại diện chủ sở hữu tài sản KCHTĐS do nhà nước đầu tư. Đây là tài sản công, vì vậy ngân sách nhà nước đầu tư cho tài sản KCHTĐS do cơ quan quản lý nhà nước quản lý. Quy định này phù hợp với Hiến pháp 2013 và Luật Ngân sách.  - Trước năm 2014, Tổng công ty ĐSVN là hộ ngân sách độc lập, việc tiếp nhận vốn đầu tư KCHTĐS không qua kế hoạch sử dụng vốn hàng năm của Bộ GTVT. Điều này dẫn đến nhiều tồn tại bất cập trong việc quản lý, sử dụng vốn như nội dung văn bản số 112/TTCP-V.I ngày 25/9/2015 của Thanh tra Chính phủ báo cáo Thủ tướng Chính phủ: *“Chức năng nhiệm vụ ĐSVN được giao, ủy quyền có nhiều chồng chéo, bất hợp lý như: vừa tổ chức hoạt động kinh doanh theo Luật Doanh nghiệp, vừa được giao quyết định đầu tư, làm chủ đầu tư tự quản lý thực hiện nhiều dự án KCHTĐS do Nhà nước đầu tư bằng vốn ngân sách; quản lý khai thác KCHT là công trình của Nhà nước và tổ chức duy tu, bảo trì bằng vốn ngân sách nhưng chính ĐSVN lại phê duyệt giá vật tư, ca máy cho công tác duy tu, bảo trì là sai quy định, sai thẩm quyền”*  - Nếu để Doanh nghiệp trực tiếp tiếp nhận vốn ngân sách nhà nước không qua kế hoạch sử dụng vốn của Bộ GTVT thì sẽ tiếp tục làm giảm hiệu lực, hiệu quả quản lý của Bộ GTVT trong việc kiểm tra, giám sát thực hiện nguồn vốn này; tiếp tục làm giảm hiệu quả đầu tư, lãng phí ngân sách, buông lỏng và vi phạm trong quản lý vốn như báo cáo nêu trên của Thanh tra Chính phủ.  Vì vậy cần phải bổ sung khoản này vào trong Dự thảo lần 3 với lý do phân tích nêu trên. |
| 2. Việc quản lý, sử dụng nguồn tài chính từ ngân sách nhà nước cho quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt được thực hiện theo quy định của Chính phủ. | 3. Việc quản lý, sử dụng nguồn tài chính từ ngân sách nhà nước cho quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt được thực hiện theo quy định của Chính phủ. | Giữ nguyên như khoản 2 Điều 87 Luật Đường sắt 2005 |
|  | **Mục 3**  **BẢO VỆ KẾT CẤU HẠ TẦNG ĐƯỜNG SẮT** |  |
| **Điều** **25.** **Hoạt động bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt** | **Điều** **27. Bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt** |  |
| Hoạt động bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt là hoạt động nhằm bảo đảm an toàn và tuổi thọ của 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 công trình đường sắt, phạm vi bảo vệ công trình đường sắt, hành lang an toàn giao thông đường sắt. | Bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt ~~là~~***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***.*** | - Sửa từ *“là”* thành cụm từ *“bao gồm các”* để không hiểu đó là định nghĩa.  - Sửa cho đúng mục đích của hoạt động bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt.  Nội dung này đã được Vụ Kết cấu hạ tầng – Bộ GTVT góp ý và Ban Soạn thảo đã nghiên cứu, tiếp thu, hoàn thiện.  - Thay cụm từ “công trình đường sắt, phạm vi bảo vệ công trình đường sắt, hành lang an toàn giao thông đường sắt” bằng cụm từ “kết cấu hạ tầng đường sắt” vì kết cấu hạ tầng đường sắt đã bao hàm đầy đủ các nội dung trên. |
| **Điều** **26.** **Phạm vi bảo vệ công trình đường sắt** | **Điều** **28.** **Phạm vi bảo vệ công trình đường sắt** | **- Bỏ các Điều 27, 28, 29, 30, 31, 32 của Luật Đường sắt 2005 và viết lại thành điều mới của Dự thảo Luật Đường sắt bao gồm các Điều đã bỏ.**  - Phạm vi bảo vệ công trình đường sắt tại Luật Đường sắt 2005 quy định chung cho các loại khổ đường sắt và cấp đường sắt khác nhau, chưa xét đến đặc thù cụ thể qua các khu vực dân cư, khu đô thị (ví dụ như khu vực đường sắt tại Ga Hà Nội, Ga Nha Trang, Ga Sài Gòn...), công nghệ mới (như cầu đường sắt...), mà đối với từng loại khổ đường sắt và cấp đường sắt khác nhau cần có quy định phù hợp tương ứng, đặc biệt đối với loại hình đường sắt tốc độ cao sẽ xuất hiện trong tương lai nhưng chưa được quy định trong Luật.  Riêng đối với phạm vi bảo vệ công trình cầu vượt sông ngoài đô thị, việc quy định phạm vi lớn như đang quy định tại Luật Đường sắt 2005 do trước đây khi xây dựng cầu để tiết kiệm kinh phí thường xây các mố cầu lấn ra dòng chảy (có trường hợp làm kè hướng dòng) do đó dòng chảy bị thu hẹp gây sói lở hai bờ. Nay việc xây cầu thường không làm thu hẹp dòng chảy (chỉ cầu có trụ mới làm thu hẹp dòng chảy), do đó hiện tượng gây sói lở hai bờ được hạn chế. Vì vậy, giá trị quy định cần được xem xét theo hướng giảm để phù hợp.  Cùng với tồn tại nêu trên và khó khăn về kinh phí bố trí cho công tác giải phóng mặt bằng để xác lập hành lang an toàn giao thông đường sắt, vì vậy đến nay công tác cắm cọc xác lập hành lang an toàn giao thông đường sắt chưa thực hiện được mà phải thực hiện theo lộ trình tại Quyết định số 994/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ.  Mặt khác, theo quy định tại Luật Giao thông đường bộ (Điều 43), Luật Đường thủy nội địa (Điều 16) đã giao Chính phủ quy định về hành lang bảo vệ công trình đường bộ và hành lang bảo vệ luồng.  - Theo kinh nghiệm của của các Bộ Luật đường sắt các nước: Trung Quốc, Hàn Quốc, Triều Tiên... thì phạm vi khu vực cấm trong phạm vi đường sắt có giá trị: 25m (Điều 52 Luật ĐS Trung Quốc); 30m (Điều 45 đạo luật an toàn đường sắt Hàn Quốc; Điều 77 của Luật đường sắt Triều Tiên). Riêng Luật đường sắt Mông Cổ (tại Điều 9) giao Chính phủ quy định chi tiết.  - Việc quy định phạm vi bảo vệ công trình đường sắt là cần thiết. Tuy nhiên, nếu quy định cụ thể trong Luật sẽ rất khó khăn khi cần điều chỉnh giá trị cụ thể đối với phạm vi bảo vệ công trình đường sắtthì sẽ không linh hoạt trong quá trình điều chỉnh.  **- Vì vậy, đề xuất trong Dự thảo:**  + Trong Dự thảo Luật chỉ quy định định hướng, nguyên tắc cơ bản; không quy định giá trị cụ thể về phạm vi bảo vệ công trình đường sắt.  + Giao Chính phủ quy định cụ thể về phạm vi bảo vệ công trình đường sắt. |
| Chưa có quy định | ***1. Phạm vi bảo vệ công trình đường sắt được xác lập để ngăn ngừa những hành vi xâm phạm đến ổn định công trình đường sắt và bảo đảm an toàn công trình đường sắt.*** | Đề nghị bổ sung nội dung này và đã được giải thích tại tên Điều này. |
| Phạm vi bảo vệ công trình đường sắt bao gồm:  1. Phạm vi bảo vệ đường sắt;  2. Phạm vi bảo vệ cầu đường sắt;  3. Phạm vi bảo vệ hầm đường sắt;  4. Phạm vi bảo vệ ga đường sắt;  5. Phạm vi bảo vệ công trình thông tin, tín hiệu, hệ thống cấp điện cho đường sắt;  6. Phạm vi bảo vệ phía dưới mặt đất của công trình đường sắt. | ***2.*** Phạm vi bảo vệ 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 đường sắt;  ***đ)*** Phạm vi bảo vệ công trình thông tin, tín hiệu, hệ thống cấp điện cho đường sắt; |  |
| Chưa có quy định | ***3. Chính phủ quy định cụ thể phạm vi bảo vệ công trình đường sắt.*** |  |
| **Điều** **27.** **Phạm vi bảo vệ đường sắt**  Phạm vi bảo vệ đường sắt bao gồm khoảng không phía trên, dải đất hai bên và phía dưới mặt đất của đường sắt được quy định như sau:  1. Phạm vi bảo vệ trên không của đường sắt tính từ đỉnh ray trở lên theo phương thẳng đứng đối với đường khổ 1000 milimét theo cấp kỹ thuật là 5,30 mét; đối với đường khổ 1435 milimét là 6,55 mét. Khoảng cách giữa đường sắt với đường tải điện đi ngang qua phía trên đường sắt được thực hiện theo quy định của Luật điện lực;  2. Phạm vi dải đất bảo vệ hai bên đường sắt được xác định như sau:  a) 7 mét tính từ mép ngoài của ray ngoài cùng trở ra đối với nền đường không đắp, không đào;  b) 7 mét tính từ mép ngoài của ray ngoài cùng trở ra đối với nền đường không đắp, không đào;  c) 5 mét tính từ mép đỉnh đường đào hoặc 3 mét tính từ mép ngoài của rãnh thoát nước đỉnh trở ra đối với nền đường đào;  3. Phạm vi bảo vệ phía dưới mặt đất của đường sắt được thực hiện theo quy định tại Điều 32 của Luật này. |  | Đề nghị bỏ  Lý do: Như đã được giải thích tại Điều quy định về phạm vi bảo vệ công trình đường sắt |
| **Điều** **28.** **Phạm vi bảo vệ cầu đường sắt** |  | Đề nghị bỏ  Lý do: Như đã được giải thích tại Điều quy định về phạm vi bảo vệ công trình đường sắt |
| 1. Phạm vi bảo vệ cầu đường sắt bao gồm khoảng không, vùng đất, vùng nước và vùng đất dưới mặt nước xung quanh cầu. |  |  |
| 2. Phạm vi bảo vệ trên không của cầu là 2 mét theo phương thẳng đứng, tính từ điểm cao nhất của kết cấu cầu; trong trường hợp cầu chỉ có lan can thì phạm vi bảo vệ trên không của cầu đường sắt không được nhỏ hơn chiều cao giới hạn quy định tại khoản 1 Điều 27 của Luật này. |  |  |
| 3. Phạm vi bảo vệ cầu theo chiều dọc được tính như sau: |  |  |
| a) Từ cột tín hiệu phòng vệ phía bên này cầu đến cột tín hiệu phòng vệ phía bên kia cầu đối với cầu có cột tín hiệu phòng vệ; |  |  |
| b) Từ đuôi mố cầu bên này đến đuôi mố cầu bên kia và cộng thêm 50 mét về mỗi bên đầu cầu đối với cầu không có cột tín hiệu phòng vệ. |  |  |
| 4. Phạm vi bảo vệ cầu theo chiều ngang được tính như sau: |  |  |
| a) Cầu cạn và cầu vượt sông trong đô thị có chiều dài dưới 20 mét, tính từ mép lan can ngoài cùng trở ra mỗi bên là 5 mét; |  |  |
| b) Cầu vượt sông trong đô thị có chiều dài từ 20 mét trở lên và cầu ngoài đô thị, tính từ mép ngoài cùng của kết cấu cầu trở ra mỗi bên là 20 mét đối với cầu dài dưới 20 mét; 50 mét đối với cầu dài từ 20 mét đến dưới 60 mét; 100 mét đối với cầu dài từ 60 mét đến 300 mét; 150 mét đối với cầu dài trên 300 mét. |  |  |
| **Điều** **29.** **Phạm vi bảo vệ hầm đường sắt** |  | Đề nghị bỏ  Lý do: Như đã được giải thích tại Điều quy định về phạm vi bảo vệ công trình đường sắt |
| Phạm vi bảo vệ hầm đường sắt bao gồm vùng đất, khoảng không xung quanh hầm, tính từ điểm ngoài cùng của thành hầm trở ra về các phía là 50 mét; trường hợp phạm vi bảo vệ hầm không bảo đảm được quy định này thì phải có giải pháp kỹ thuật bảo đảm an toàn công trình hầm được Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải phê duyệt. |  |  |
| **Điều** **30.** **Phạm vi bảo vệ ga đường sắt** |  | Đề nghị bỏ  Lý do: Như đã được giải thích tại Điều quy định về phạm vi bảo vệ công trình đường sắt |
| Phạm vi bảo vệ ga đường sắt bao gồm tường rào, mốc chỉ giới, toàn bộ vùng đất, khoảng không phía trong tường r௬ mốc chỉ giới ga, trong dải đất từ cột tín hiệu vào ga phía bên này đến cột tín hiệu vào ga phía bên kia của ga đường sắt. |  |  |
| **Điều** **31.** **Phạm vi bảo vệ công trình thông tin, tín hiệu, hệ thống cấp điện đường sắt** |  | Đề nghị bỏ  Lý do: Như đã được giải thích tại Điều quy định về phạm vi bảo vệ công trình đường sắt |
| Phạm vi bảo vệ công trình thông tin, tín hiệu, hệ thống cấp điện đường sắt bao gồm khoảng không, vùng đất xung quanh công trình đó được tính như sau:  1. Phạm vi bảo vệ cột thông tin, cột tín hiệu, cột điện đường sắt nằm ngoài phạm vi bảo vệ đường sắt là 3,5 mét tính từ tim cột trở ra xung quanh;  2. Phạm vi bảo vệ đường dây thông tin, dây tín hiệu, dây điện đường sắt là 2,5 mét tính từ đường dây ngoài cùng trở ra theo chiều ngang và phương thẳng đứng. |  |  |
| **Điều** **32.** **Phạm vi bảo vệ phía dưới mặt đất của công trình đường sắt** |  | Đề nghị bỏ  Lý do: Như đã được giải thích tại Điều quy định về phạm vi bảo vệ công trình đường sắt |
| Phạm vi bảo vệ phía dưới mặt đất của công trình đường sắt khi có công trình được xây dựng ngầm dưới công trình đường sắt do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quyết định. |  |  |
| **Điều** **33.** **Xây dựng công trình và hoạt động trong phạm vi bảo vệ công trình đường sắt** |  | Đề nghị bỏ  Lý do: Như đã được giải thích tại Điều quy định về phạm vi bảo vệ công trình đường sắt |
| 1. Công trình và hoạt động trong phạm vi bảo vệ công trình đường sắt khi bắt buộc phải xây dựng hoặc tiến hành phải được cấp phép theo quy định của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải. |  |  |
| 2. Chủ đầu tư công trình hoặc tổ chức, cá nhân tiến hành hoạt động trong phạm vi bảo vệ công trình đường sắt phải tuân theo các quy định sau đây: |  |  |
| a) Khi lập dự án xây dựng, tiến hành hoạt động phải có ý kiến bằng văn bản của doanh nghiệp quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt; |  |  |
| b) Trước khi thi công công trình hoặc tiến hành hoạt động phải có phương án bảo đảm an toàn cho công trình đường sắt và giao thông vận tải đường sắt được doanh nghiệp quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt chấp thuận bằng văn bản; |  |  |
| c) Khi hoàn thành công trình hoặc kết thúc hoạt động phải dỡ bỏ các chướng ngại vật có khả năng gây mất an toàn đến công trình đường sắt, giao thông vận tải đường sắt do xây dựng công trình hoặc tiến hành hoạt động gây ra; bàn giao hồ sơ hoàn công cho doanh nghiệp quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt. |  |  |
| 3. Chủ đầu tư công trình hoặc tổ chức, cá nhân tiến hành hoạt động trong phạm vi bảo vệ công trình đường sắt 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. |  |  |
| **Điều** **34.** **Xây dựng công trình, khai thác tài nguyên và hoạt động khác ở vùng lân cận phạm vi bảo vệ công trình đường sắt** | **Điều** 29**.** **Xây dựng công trình, khai thác tài nguyên và hoạt động khác ở vùng lân cận phạm vi bảo vệ công trình đường sắt** | Giữ nguyên như quy định Điều 34 Luật ĐS 2005 |
| 1. Việc xây dựng công trình, khai thác tài nguyên và tiến hành hoạt động khác ở vùng lân cận phạm vi bảo vệ công trình đường sắt không được làm ảnh hưởng đến an toàn của công trình đường sắt và an toàn giao thông vận tải đường sắt.  2. Trong trường hợp việc xây dựng, khai thác tài nguyên và tiến hành các hoạt động khác 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 cần thiết cho công trình đường sắt và an toàn giao thông vận tải đường sắt.  3. Chủ đầu tư công tŕnh, 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. | 1. Việc xây dựng công trình, khai thác tài nguyên và tiến hành hoạt động khác ở vùng lân cận phạm vi bảo vệ công trình đường sắt không được làm ảnh hưởng đến an toàn của công trình đường sắt và an toàn giao thông vận tải đường sắt.  2. Trong trường hợp việc xây dựng, khai thác tài nguyên và tiến hành các hoạt động khác 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 cần thiết cho công trình đường sắt và an toàn giao thông vận tải đường sắt.  3. Chủ đầu tư công tŕnh, 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. | Giữ nguyên như quy định Điều 34 Luật ĐS 2005 |
| **Điều** **35.** **Hành lang an toàn giao thông đường sắt** | **Điều 30. Hành lang an toàn giao thông đường sắt** | Tại Luật Đường sắt 2005, hành lang an toàn giao thông đường sắt (Điều 35) được quy định chung cho các loại khổ đường sắt và cấp đường sắt khác nhau; chưa xét đến đặc thù cụ thể qua các khu vực dân cư, khu đô thị (ví dụ như khu vực đường sắt tại Ga Hà Nội, Ga Nha Trang, Ga Sài Gòn...).  Việc quy định phạm vi hành lang an toàn giao thông là cần thiết. Tuy nhiên, nếu quy định cụ thể trong Luật sẽ rất khó khăn khi cần điều chỉnh giá trị cụ thể đối với phạm vi hành lang an toàn giao thông đường sắt mà khi có sự thay đổi thì sẽ không linh hoạt trong quá trình điều chỉnh.  Trước thời điểm Luật Đường sắt 2005 có hiệu lực thì phạm vi bảo vệ công trình đường sắt đã được cắm cọc, quản lý theo Nghị định 39/CP. Sau thời điểm Luật Đường sắt 2005 có hiệu lực thì phạm vi bảo vệ công trình đường sắt cơ bản giữ nguyên theo Nghị định 39/CP và đã quy định bổ sung mới về hành lang an toàn giao thông đường sắt theo đo, bình quân mở rộng mỗi bên đường sắt bình quân là 9,5m (như vậy, toàn mạng đường sắt quốc gia sẽ tăng khoảng 4.940ha). Hầu hết hành lang an toàn giao thông đường sắt chưa được cắm cọc, quản lý.  Trong Luật Đường sắt 2005 có quy định phạm vi hành lang an toàn giao thông đường sắt có giá trị 15m chung cho các loại nền đường đào (tính từ đỉnh mép taluy), đắp (tính từ chân taluy), không đào không đắp (tính từ mép ray ngoài cùng). Như vậy, đối với nền đường đào sâu, đắp cao có thay đổi lớn so với nền đường không đào không đắp hoặc đào, đắp thấp. Việc quy định này cần phải xem xét quy định lại để phù hợp với thực tế, cấp đường sắt... đạt được mục đích phục vụ đảm bảo an toàn giao thông đường sắt.  Phần diện tích hai bên đường sắt mở rộng thêm theo Luật Đường sắt 2005 được các tổ chức cá nhân quản lý, sử dụng theo Giấy chứng nhận sử dụng đất do địa phương cấp. Do nhiều lý do khác nhau, trong đó đặc biệt thiếu nguồn kinh phí giải tỏa. Vì vậy, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 03/2012/NĐ-CP ngày 19/01/2012 quy định bước 1 sẽ tổ chức đền bù giải phóng mặt bằng đối với đất trong phạm vi bảo vệ công trình đường sắt; bước 2 tiến hành đền bủ giải phóng mặt bằng đối với đất trong phạm vi hành lang an toàn giao thông đường sắt. Mặt khác Quyết định 994/QĐ-TTg ngày19/6/2014 để giải tỏa hành lang theo từng giai đoạn theo quy định của Nghị định số 03/2012/NĐ-CP ngày 19/01/2012 nhưng đến nay chưa thực hiện được vì những lý do nêu trên. |
| 1. Phạm vi giới hạn hành lang an toàn giao thông đường sắt được quy định như sau:  a) Chiều cao giới hạn trên không tính từ đỉnh ray trở lên theo phương thẳng đứng thực hiện theo quy định tại khoản 1 Điều 27 của Luật này;  b) Chiều rộng giới hạn hai bên đường sắt tính từ mép chân nền đường đắp, mép đỉnh mái đường đào, mép ray ngoài cùng của đường không đào, không đắp trở ra mỗi bên là 15 mét đối với đường sắt trong khu gian; tính từ mép ray ngoài cùng trở ra mỗi bên là 2 mét đối với đường sắt trong ga, trong cảng, trong tường rào. | ***1. Hành lang an toàn giao thông đường sắt được xác lập để bảo đảm an toàn giao thông đường sắt; phục vụ công tác cứu hộ, cứu nạn khi cần thiết và đảm bảo tầm nhìn cho người tham gia giao thông.*** | Quy định lại cho rõ nghĩa  Đề nghị viết lại và chuyển định nghĩa lên Điều 3 Giải thích từ ngữ  *“Hành lang ATGTĐS là phạm vi được xác định bởi khoảng không phía trên, vùng đất, vùng nước phía dưới thuộc dải đất hai bên liền kề với phạm vi bảo vệ công trình”* |
| 2. Hành lang an toàn giao thông đường sắt tại khu vực đường ngang phải bảo đảm tầm nhìn cho người  tham gia giao thông và phù hợp với cấp đường ngang. |  | Đề nghị bỏ để đưa vào nội dung Nghị định của Chính phủ quy định cụ thể phạm vi đất dành cho đường sắt; việc quản lý, sử dụng và xây dựng các công trình không thuộc kết cấu hạ tầng đường sắt trong phạm vi đất dành cho đường sắt. |
| 3. Trong hành lang an toàn giao thông đường sắt chỉ được phép trồng cây thấp dưới 1,5 mét và phải trồng cách mép chân nền đường đắp ít nhất 2 mét, cách mép đỉnh mái đường đào ít nhất 5 mét hoặc cách mép ngoài rãnh thoát nước dọc của đường, rãnh thoát nước đỉnh ít nhất 3 mét. |  | Đề nghị bỏ để đưa vào nội dung Nghị định của Chính phủ quy định cụ thể phạm vi đất dành cho đường sắt; việc quản lý, sử dụng và xây dựng các công trình không thuộc kết cấu hạ tầng đường sắt trong phạm vi đất dành cho đường sắt. |
| 4. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định cụ thể hành lang an toàn giao thông tại khu vực đường ngang, đường sắt đô thị. | ***2. Chính phủ***  quy định cụ thể ***phạm vi*** hành lang an toàn giao thông đường sắt. | Thay cụm từ "Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải” bằng cụm từ “Chính phủ” và bỏ cụm từ " tại khu vực đường ngang” và “đô thị” vì: hành lang an toàn giao thông liên quan đến đất đai và do nhiều Bộ, ngành quản lý. Do đó nội dung này thuộc thẩm quyền của Chính phủ quy định. |
| **Điều** **36.** **Trách nhiệm bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt** | **Điều** **31.** **Trách nhiệm bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt** |  |
| 1. Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt có trách nhiệm bảo vệ, kiểm tra, sửa chữa, bảo trì công trình đường sắt để bảo đảm giao thông vận tải đường sắt hoạt động thông suốt, an toàn. | 1. Doanh nghiệpkinh doanhkết cấu hạ tầng đường sắt có trách nhiệm:  a) Bảo vệ công trình đường sắt để bảo đảm giao thông vận tải đường sắt hoạt động thông suốt, an toàn;  ***b) Trường hợp đất dành cho đường sắt bị xâm phạm phải báo cáo và phối hợp với cơ quan có thẩm quyền để xử lý.*** | Đề nghị sửa đổi khoản 1 Điều 36 Luật đường sắt năm 2005:  - Bỏ cụm từ “kiểm tra,sửa chữa, bảo trì” vì đây là một trong những hành vi cụ thể cần phải thực hiện để bảo vệ công trình đường sắt đảm giao thông vận tải đường sắt hoạt động thông suốt, an toàn. Nếu liệt kê chi tiết, cụ thể thì không bao hàm hết các hành vi trong hoạt động bảo vệ công trình đường sắt.  - Bổ sung nội dung điểm b khoản này vì:  + Theo quy định của Luật Đường sắt 2005 mới chỉ giao cho UBND các cấp quản lý đất theo quy hoạch. Điều này dẫn đến tình trạng đất dành cho các tuyến, ga đường sắt hiện nay bị xâm lấn nhiều so với diện tích đất đã cấp cho đường sắt mà không được ngăn chặn kịp thời.  + Trách nhiệm bảo vệ, ngăn chặn các hành vi xâm phạm đất dành cho đường sắt sẽ do nhiều chủ thể phải thực hiện như: doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, thanh tra, lực lượng công an… Tuy nhiên, trong Luật chưa giao cho cơ quan nào chủ trì bảo vệ, ngăn chặn các hành vi xâm phạm đất dành cho đường sắt.  + Từ thực tiễn, tồn tại bất cập trên và để tăng cường trách nhiệm cho UBND các cấp, đề xuất bổ sung mới nội dung: UBND các cấp có trách nhiệm quản lý đất dành cho đường sắt theo quy hoạch; có trách nhiệm chủ trì bảo vệ, ngăn chặn các hành vi vi phạm đất dành cho đường sắt đang khai thác. |
| 2. Tổ chức, cá nhân sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt để hoạt động giao thông vận tải phải thực hiện đúng các quy định về bảo đảm an toàn kết cấu hạ tầng đường sắt. | 2. Tổ chức, cá nhân sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt để hoạt động giao thông vận tải phải thực hiện đúng các quy định về bảo đảm an toàn kết cấu hạ tầng đường sắt. | Giữ nguyên như khoản 2 Điều 36 Luật Đường sắt 2005. |
| 3. Uỷ ban nhân dân các cấp nơi có đường sắt đi qua có trách nhiệm tổ chức tuyên truyền, giáo dục nhân dân bảo vệ 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 vận tải đường sắt trên địa bàn. | 3. Uỷ ban nhân dân các cấp nơi có đường sắt đi qua có trách nhiệm:  a) C***hủ trì*** 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) Tổ chức và hướng dẫn thực hiện việc bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị do nhà nước đầu tư;***  ***c) Kiểm tra, thanh tra việc thực hiện các quy định của pháp luật về quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị.*** | Sửa đổi khoản 3 Điều 36 Luật Đường sắt 2005:  - Bỏ cụm từ “tổ chức tuyên truyền, giáo dục nhân dân bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt” vì nội dung này đã được quy định tại Điều quy định về tuyên truyền, phổ biến giáo dục pháp luật của Dự thảo.  - Bổ sung cụm từ “chủ trì” để quy định rõ trách nhiệm của chủ thể trong công tác bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt, đảm bảo an toàn giao thông đường sắt tại địa phương. |
| 4. 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 Uỷ ban nhân dân, doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt hoặc cơ quan công an nơi gần nhất. Người nhận được tin báo phải kịp thời thực hiện các biện pháp xử lý để bảo đảm an toàn giao thông vận tải đường sắt. | 4. ***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 Uỷ 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. | - Thêm từ “mọi” để khẳng định rõ trách nhiệm của mọi người dân phải thực hiện nghĩa vụ bảo vệ tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt chứ không phải chỉ riêng cơ quan, tổ chức được giao quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt mới có trách nhiệm bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt.  - Theo Điều 46 Hiến pháp 2013 quy định công dân có nghĩa vụ tuân theo Hiến pháp và pháp luật; tham gia bảo vệ an ninh quốc gia, trật tự, an toàn xã hội và chấp hành những quy tắc sinh hoạt công cộng. |
| 5. Bộ Giao thông vận tải chủ trì, phối hợp với Bộ Công an, Bộ Quốc phòng tổ chức bảo vệ công trình đường sắt đặc biệt quan trọng. | ***5. Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm 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 tổ chức bảo vệ công trình đường sắt đặc biệt quan trọng.***  ***c) Kiểm tra, thanh tra việc thực hiện các quy định của pháp luật về quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt.*** | Đề nghị sửa khoản 5 Điều 36 Luật Đường sắt 2005:  - Vì Bộ Giao thông vận tải thực hiện chức năng đại diện chủ sở hữu tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do nhà nước đầu từ. Đây là trách nhiệm của chủ sở hữu phải thực hiện. |
| 6. Mọi hành vi xâm phạm kết cấu hạ tầng đường sắt phải được phát hiện kịp thời, xử lý nghiêm minh, đúng pháp luật. | 6. Mọi hành vi xâm phạm kết cấu hạ tầng đường sắt phải được phát hiện kịp thời, xử lý nghiêm minh, đúng pháp luật. | Giữ nguyên |
| **Điều** **37.** **Phòng, chống, khắc phục hậu quả sự cố, thiên tai, tai nạn đối với kết cấu hạ tầng đường sắt** | **Điều 32.Phòng, chống, khắc phục hậu quả sự cố, thiên tai, tai nạn đối với kết cấu hạ tầng đường sắt** | - Đề nghị thay thế nội dung điều này vì: Luật Đường sắt 2005 viết theo Pháp lệnh phòng, chống lụt bão 1993 và Pháp lênh sửa đổi, bổ sung một số một số điều của Pháp lệnh phòng, chống lụt, bão năm 2000. Pháp lênh này đã được thay thế bằng Luật Phòng, chống thiên tai năm 2013  - Luật Đường sắt 2005 mới chỉ quy định trách nhiệm của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia mà chưa quy định trách nhiệm đối với tổ chức là chủ sở hữu kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị do nhà nước đầu tư và chủ sở hữu kết cậu hạ tầng đường sắt do mình đầu tư.  Vì vậy cần thay thế mới nội dung điều này để phù hợp với Luật Phòng, chống thiên tai 2013 và tương lai của giao thông vận tải đường sắt. |
| 1. Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt có trách nhiệm chủ trì, phối hợp với chính quyền địa phương nơi có đường sắt đi qua và tổ chức, cá nhân có liên quan tổ chức phòng, chống, khắc phục hậu quả sự cố, thiên tai, tai nạn giao thông đường sắt. |  |  |
| 2. Khi có sự cố, thiên tai, tai nạn làm hư hỏng kết cấu hạ tầng đường sắt thì doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt có trách nhiệm kịp thời tổ chức khắc phục hậu quả, khôi phục giao thông, phục hồi lại kết cấu hạ tầng đường sắt bảo đảm tiêu chuẩn về an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường. |  |  |
| 3. Khi có sự cố, thiên tai, tai nạn làm ách tắc giao thông đường sắt, tổ chức điều hành giao thông vận tải đường sắt được quyền huy động mọi phương tiện, thiết bị, vật tư, nhân lực cần thiết và chủ trì, phối hợp với chính quyền địa phương nơi xảy ra sự cố kịp thời tổ chức khắc phục hậu quả, khôi phục giao thông vận tải. Tổ chức, cá nhân được huy động có nghĩa vụ chấp hành và được thanh toán chi phí. |  |  |
| 4. Tổ chức, cá nhân gây ra sự cố, tai nạn phải thanh toán chi phí khắc phục hậu quả sự cố, tai nạn, bồi thường thiệt hại và bị xử lý theo quy định của pháp luật. |  |  |
|  | ***1. Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt có trách nhiệm:***  ***a) Xây dựng và thực hiện phương án phòng, chống thiên tai đảm bảo an toàn kết cấu hạ tầng đường sắt được nhà nước giao, thuê hoặc chuyển nhượng;***  ***b) Thực hiện các trách nhiệm khác theo quy định của pháp luật về phòng, chống thiên tai.***  ***2. Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm chỉ đạo các tổ chức, cá nhân liên quan thực hiện phòng, chống thiên tai đối với kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do nhà nước đầu tư theo quy định của pháp luật.***  ***3. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có trách nhiệm chỉ đạo các tổ chức, cá nhân liên quan thực hiện phòng, chống thiên tai đối với kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị do nhà nước đầu tư theo quy định của pháp luật.***  ***4. Nhà đầu tư thực hiện có trách nhiệm thực hiện phòng, chống thiên tai đối với kết cấu hạ tầng đường sắt do mình đầu tư theo quy định của pháp luật.***  ***5. Các Bộ, cơ quan ngang bộ, cơ quan trực thuộc Chính phủ, Ủy ban nhân dân các cấp trong phạm vi chức năng, thẩm quyền của mình có trách nhiệm thực hiện phòng, chống thiên tai trong hoạt động đường sắt theo quy định của pháp luật.*** |  |
| **Chương** **III PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG ĐƯỜNG SẮT** | **Chương** **III PHƯƠNG TIỆN GIAO THÔNG ĐƯỜNG SẮT** |  |
| **Điều** **38.** **Điều kiện lưu hành của phương tiện giao thông đường sắt** | **Điều** **33. Điều kiện tham gia giao thông của phương tiện giao thông đường sắt** | Sửa đổi Điều 39 Luật Đường sắt 2005: Thay thế cụm từ “lưu hành” bằng cụm từ “tham gia giao thông” cho phù hợp với Luật Giao thông đường bộ (Điều 53) |
| Phương tiện giao thông đường sắt khi lưu hành phải có đủ giấy chứng nhận đăng ký; giấy chứng nhận đăng kiểm về tiêu chuẩn chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường còn hiệu lực. | ***1. Phương tiện giao thông đường sắt chỉ được tham giagiao thông khi có đủ các điều kiện sau:*** | Việt lại khoản 1 và tách ra thành 2 điểm |
|  | ***a)*** Có đủ giấy chứng nhận đăng ký; giấy chứng nhậnan toàn kỹ thuậtvà bảo vệ môi trường ***cho phương tiện do cơ quan có thẩm quyền cấp*** còn hiệu lực. | Sửa cho đúng với thuật ngữ sử dụng là Giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường. |
| Chưa có quy định | ***b) Phải đảm bảo trong niên hạn sử dụng theo quy định của Chính phủ.*** | Để đảm bảo an toàn, hạn chế tối đa sự cố, tai nạn do phương tiện giao thông đường sắt gây ra trong quá trình khai thác và dần loại bỏ các phương tiện lạc hậu kỹ thuật, thay thế bằng các phương tiện hiện đại. |
| chuyển từ khoản 2 Điều 44 của Luật Đường sắt 2005 | 2. Việc di chuyển phương tiện giao thông đường sắt trong trường hợp đặc biệt do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định. | Đề xuất chuyển từ khoản 2 Điều 44 của Luật Đường sắt 2005 lên và có sửa đổi vì nội dung của khoản này không phù hợp với tên Điều 44. Việc quy định nội dung này sẽ giao Bộ trưởng Bộ GTVT quy định để đảm bảo tính linh hoạt trong quá trình thực hiện. |
| **Điều** **39.** **Đăng ký phương tiện giao thông đường sắt** | **Điều** **34.** ***Cấp, thu hồi* đăng ký phương tiện giao thông đường sắt** | Sửa lại tên Điều 39 Luật Đường sắt 2005 |
| 1. Phương tiện giao thông đường sắt có đủ các điều kiện sau đây thì được cấp giấy chứng nhận đăng ký:  a) Phương tiện có nguồn gốc hợp pháp;  b) Phương tiện đạt tiêu chuẩn về an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường | 1. Phương tiện giao thông đường sắt có đủ các điều kiện sau đây thì được cấp giấy chứng nhận đăng ký:  a) Có nguồn gốc hợp pháp;  b) Đạt tiêu chuẩn về an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường. | Giữ nguyên nội dung như Luật Đường sắt 2005 và bỏ cụm từ “phương tiên” ở điểm a, b để đảm bảo rõ ràng, ngắn gọn, dễ hiểu |
| 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 xin cấp giấy chứng nhận đăng ký mới. |  | Đề nghị bỏ các khoản 2 Điều 39 Luật Đường sắt 2005 vì:  + Các quy định này thực chất là hướng dẫn chi tiết cụ thể cho việc cấp, thu hồi đăng ký phương tiện giao thông đường sắt.  + Trong Luật chỉ quy định mang tính nguyên tắc, bắt buộc. Những quy định chi tiết cụ thể này sẽ giao cho Bộ trưởng Bộ GTVT quy định để đảm bảo tính linh hoạt trong quá trình thực thi luật. |
| 3. Khi chuyển quyền sở hữu, chủ sở hữu mới của phương tiện giao thông đường sắt phải xuất trình giấy tờ mua bán hợp pháp, giấy chứng nhận đăng kiểm còn hiệu lực với cơ quan nhà nước có thẩm quyền để được cấp giấy chứng nhận đăng ký theo tên chủ sở hữu mới. |  | Đề nghị bỏ các khoản 3 Điều 39 Luật Đường sắt 2005 vì:  + Các quy định này thực chất là hướng dẫn chi tiết cụ thể cho việc cấp, thu hồi đăng ký phương tiện giao thông đường sắt.  + Trong Luật chỉ quy định mang tính nguyên tắc, bắt buộc. Những quy định chi tiết cụ thể này sẽ giao cho Bộ trưởng Bộ GTVT quy định để đảm bảo tính linh hoạt trong quá trình thực thi luật. |
| 4. Chủ sở hữu phương tiện giao thông đường sắt phải khai báo để xoá đăng ký và nộp lại giấy chứng nhận đăng ký trong các trường hợp sau đây: |  | Đề nghị bỏ các khoản 4 Điều 39 Luật Đường sắt 2005 vì:  + Các quy định này thực chất là hướng dẫn chi tiết cụ thể cho việc cấp, thu hồi đăng ký phương tiện giao thông đường sắt.  + Trong Luật chỉ quy định mang tính nguyên tắc, bắt buộc. Những quy định chi tiết cụ thể này sẽ giao cho Bộ trưởng Bộ GTVT quy định để đảm bảo tính linh hoạt trong quá trình thực thi luật. |
| 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; |  |  |
| c) Phương tiện giao thông đường sắt đã được chuyển đổi chủ sở hữu. |  |  |
| 5. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định việc đăng ký phương tiện giao thông đường sắt. | ***2.*** Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định việc cấp, thu hồi đăng ký phương tiện giao thông đường sắt. | Sửa thứ tự khoản cho phù hợp kết cấu mới |
| **Điều** **40.** **Đăng kiểm phương tiện giao thông đường sắt** | **Điều** **35.** **Đăng kiểm phương tiện giao thông đường sắt** |  |
| 1. Phương tiện giao thông đường sắt được sản xuất tại Việt Nam phải phù hợp với tiêu chuẩn chất lượng, an toàn kỹ thuật, bảo vệ môi trường và được xác nhận của cơ quan đăng kiểm Việt Nam hoặc tổ chức có chức năng đăng kiểm của nước ngoài được cơ quan đăng kiểm Việt Nam uỷ quyền. | 1. Phương tiện giao thông đường sắt được sản xuất, ***lắp ráp hoặc hoán cải tại*** Việt Nam phải được cơ quan đăng kiểm Việt Nam ***kiểm tra vàcấp giấy chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường.*** | Việc bổ sung cụm từ “lắp ráp hoặc hoán cải tại”; bỏ cụm từ “phù hợp với tiêu chuẩn chất lượng, an toàn kỹ thuật, bảo vệ môi trường và” và thay cụm từ “hoặc tổ chức có chức năng đăng kiểm của nước ngoài được cơ quan đăng kiểm Việt Nam uỷ quyền” bằng cụm từ “kiểm tra và cấp giấy chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phù hợp với quy chuẩn kỹ thuật quốc gia hiện hành” cho phù hợp với khoản 2 Điều này. |
| 2. Trong quá trình sản xuất, lắp ráp, hoán cải, phục hồi, phương tiện giao thông đường sắt phải chịu sự giám sát về tiêu chuẩn chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của cơ quan đăng kiểm Việt Nam hoặc tổ chức có chức năng đăng kiểm nước ngoài được cơ quan đăng kiểm Việt Nam uỷ quyền. | 2. Trong quá trình sản xuất, lắp ráp, hoán cải, phục hồi, phương tiện giao thông đường sắt phải chịu sự giám sát về tiêu chuẩn chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của cơ quan đăng kiểm Việt Nam hoặc tổ chức có chức năng đăng kiểm nước ngoài được cơ quan đăng kiểm Việt Nam uỷ quyền. | Giữ nguyên như khoản 2Điều 40 Luật Đường sắt 2005 |
| 3. Phương tiện giao thông đường sắt trong quá trình khai thác phải được cơ quan đăng kiểm định kỳ kiểm tra tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật, bảo vệ môi trường và cấp giấy chứng nhận. | 3. Phương tiện giao thông đường sắt trong quá trình khai thác sử dụng phải được cơ quan đăng kiểm ***Việt Nam*** định kỳ kiểm tra ***và cấp giấy chứng nhận*** an toàn kỹ thuật,bảo vệ môi trường. | Sửa đổi khoản 3 Điều 40 Luật Đường sắt 2005:  Đảo cụm từ “cấp giấy chứng nhận” để làm rõ trách nhiệm của đăng kiểm Việt Nam sau khi kiểm tra định kỳ là phải cấp giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường để xác nhận phương tiện đã được kiểm tra và đảm bảo an toàn phù hợp với quy chuẩn kỹ thuật quốc gia hiện hành. |
| 4. Chủ phương tiện giao thông đường sắt chịu trách nhiệm sửa chữa, bảo dưỡng bảo đảm tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện giữa hai kỳ kiểm tra của cơ quan đăng kiểm. | 4. Chủ phương tiện giao thông đường sắt chịu trách nhiệm sửa chữa, bảo dưỡng bảo đảm tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện giữa hai kỳ kiểm tra của cơ quan đăng kiểm. | Giữ nguyên như khoản 4 Điều 40 Luật Đường sắt 2005 |
| 5. Cơ quan đăng kiểm phải tuân theo quy trình, tiêu chuẩn Việt Nam và tiêu chuẩn ngành khi thực hiện đăng kiểm. Người đứng đầu cơ quan đăng kiểm và người trực tiếp thực hiện việc đăng kiểm phải chịu trách nhiệm về kết quả đăng kiểm. |  | Đề nghị bỏ khoản 5 Điều 40 Luật Đường sắt 2005 vì:  Dự thảo đề nghị bỏ vì đây là quy định đương nhiên bắt buộc của cơ quan đăng kiểm phải thực hiện. |
| 6. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định tiêu chuẩn chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện; quy định tiêu chuẩn, điều kiện cơ sở vật chất, kỹ thuật của cơ quan đăng kiểm và tổ chức thực hiện thống nhất việc đăng kiểm phương tiện giao thông đường sắt. | 5. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định:  a) Tiêu chuẩn chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện;  b) Tiêu chuẩn, điều kiện cơ sở vật chất, kỹ thuật của cơ quan đăng kiểm;  ***c) Kiểm tra, cấp giấy chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện.*** | Đề nghị sửa đổi, bổ sung và kết cấu lại khoản 6 Điều 40 Luật Đường sắt 2005:  Bỏ cụm từ “tổ chức thực hiện thống nhất việc đăng kiểm phương tiện giao thông đường sắt” và bổ sung cụm từ “Kiểm tra, cấp giấy chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện” vì:  - Cho rõ nghĩa, đơn giản, dễ hiểu cho mọi đối tượng khi thực hiện Luật.  - Luật Đường sắt 2005 chưa giao cụ thể cho cơ quan nào có trách nhiệm ban hành quy định như đã nêu tại khoản 3 Điều này. |
| **Điều** **41.** **Thông tin, chỉ dẫn cần thiết trên phương tiện giao thông đường sắt** | **Điều** **36.** **Thông tin, chỉ dẫn và trang thiết bị trên phương tiện giao thông đường sắt** | Đề nghị gộp các Điều 41, 42, 43 Luật Đường sắt 2005 vào một Điều mới vì:  - Các điều này có chung nội dung thông tin chỉ dẫn và trang thiết bị trên phương tiện giao thông đường sắt.  - Trong Luật Đường sắt 2005 quy định chi tiết sẽ khó thực hiện cho các doanh nghiệp vì mỗi loại phương tiện giao thông đường sắt có thông tin chỉ dẫn và các trang thiết bị khác nhau.  Để phù hợp với từng loại phương tiện, đề xuất trong Dự thảo chỉ quy định nguyên tắc phương tiện giao thông đường sắt phải có thông tin chỉ dẫn và trang thiết bị cần thiết. Còn cụ thể đối với từng loại phương tiện giao cho Bộ trưởng Bộ GTVT quy định để đảm bảo tính linh hoạt và doanh nghiệp dễ triển khai thực hiện.  - Bổ sung cụm từ ‘tiện nghi tối thiểu” để đảm bảo quyền lợi của khách hàng khi sử dụng dịch vụ vận tải đường sắt. |
| 1. Trên phương tiện giao thông đường sắt phải ghi ký hiệu của đường sắt Việt Nam, chủ phương tiện, nơi và năm sản xuất, tên doanh nghiệp quản lý, kích thước, tự trọng, trọng tải, số hiệu và kiểu loại, công suất, kiểu truyền động. |  | Đề nghị bỏ khoản 1 Điều 41 Luật Đường sắt 2005 vì nội dung này là những quy định mang tính kỹ thuật cụ thể. Vì vậy, đề nghị bỏ khoản này và sẽ được quy định tại văn bản dưới luật. |
| 2. Ngoài quy định tại khoản 1 Điều này, trên toa xe khách còn phải có bảng niêm yết hoặc thông báo bằng phương tiện thông tin khác cho hành khách về hành trình của tàu, tên ga dừng đỗ trên tuyến đường, tốc độ tàu đang chạy, cách xử lý tình huống khi xảy ra hỏa hoạn, sự cố; nội quy đi tàu. | ***1. Phương tiện giao thông đường sắt phải đảm bảo các yêu cầu sau:***  ***a) Có các thông tin chỉ dẫn cần thiết phục vụ khách hàng và phục vụ công tác quản lý.***  ***b) Được lắp đặt các trang thiết bị đảm bảo an toàn chạy tàu, bảo vệ môi trường và tiện nghi tối thiểu để phục vụ khách hàng.*** |  |
|  | ***2. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định các nội dung tại khoản 1 Điều này.*** | Khoản 4 Điều 34 Luật Tổ chức Chính phủ quy định Bộ, cơ quan ngang Bộ ban hành văn bản quy phạm pháp luật theo thẩm quyền để thực hiện chức năng, nhiệm vụ quản lý nhà nước đối với ngành, lĩnh vực được phân công; ban hành hoặc trình Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ ban hành chính sách phát triển ngành, lĩnh vực được phân công. |
| 3. Ký hiệu, thông tin, chỉ dẫn phải rõ ràng, dễ hiểu; bảng niêm yết phải bố trí ở nơi dễ thấy, dễ đọc. | ***3.*** Ký hiệu, thông tin, chỉ dẫn phải rõ ràng, dễ hiểu; bảng niêm yết phải bố trí ở nơi dễ thấy, dễ đọc. | Sửa thứ tự khoản cho phù hợp với kết cấu của điều |
| **Điều** **42.** **Thiết bị phanh hãm, ghép nối đầu máy, toa xe**  1. Phương tiện giao thông đường sắt phải có thiết bị phanh hãm tự động, phanh hãm bằng tay. Thiết bị phanh hãm phải được kiểm tra thường xuyên để bảo đảm hoạt động tốt, tin cậy, thao tác thuận tiện.  2. Trên toa xe khách và tại vị trí làm việc của trưởng tàu phải lắp van hãm khẩn cấp. Van hãm khẩn cấp phải được kiểm tra định kỳ và kẹp chì niêm phong.  3. Tại vị trí làm việc của trưởng tàu và trên một số toa xe khách phải được lắp đồng hồ áp suất.  4. Trang thiết bị ghép nối đầu máy, toa xe phải lắp đúng kiểu, loại thích hợp cho từng kiểu, loại đầu máy, toa xe. |  | Đề nghị bỏ  Thực tế nội dung này liên quan đến quản lý kỹ thuật chuyên ngành vận tải đường sắt. Các nội dung này đã được quy định tại các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật. |
| **Điều** **43.** **Trang thiết bị trên phương tiện giao thông đường sắt**  1. Phương tiện giao thông đường sắt phải được trang bị dụng cụ thoát hiểm, thiết bị, dụng cụ và vật liệu chữa cháy, thuốc sơ cấp cứu, dụng cụ chèn tàu, dụng cụ và vật liệu để sửa chữa đơn giản, tín hiệu cầm tay.  2. Trên đầu máy, toa xe động lực và phương tiện động lực chuyên dùng đường sắt phải có đồng hồ báo tốc độ, thiết bị ghi tốc độ và các thông tin liên quan đến việc điều hành chạy tàu (hộp đen), thiết bị cảnh báo để lái tàu tỉnh táo trong khi lái tàu; tại vị trí làm việc của trưởng tàu phải có thiết bị đo tốc độ tàu, thiết bị thông tin liên lạc giữa trưởng tàu và lái tàu.  3. Trên toa xe khách phải có thiết bị chiếu sáng; thiết bị làm mát, thông gió; thiết bị phục vụ người khuyết tật; thiết bị vệ sinh, trừ toa xe trên đường sắt đô thị. |  | Đề nghị bỏ  Thực tế nội dung này liên quan đến quản lý kỹ thuật chuyên ngành vận tải đường sắt. Các nội dung này đã được quy định tại các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật. |
| **Điều** **44.** **Phương tiện giao thông đường sắt bị tạm đình chỉ tham gia giao thông đường sắt** |  | Đề xuất bỏ vì:  - Nội dung quy định theo Khoản 1 Điều này đã được đưa vào Điều điều kiện tham gia cảu phương tiện giao thông (Điều 33 của Dự thảo).  - Nội dung của khoản 2 Điều này không phù hợp với tên Điều và đã được chuyển thành khoản 2 Điều điều kiện tham gia cảu phương tiện giao thông (khoản 2 Điều 33) và có chỉnh sửa của Dự thảo. |
| 1. Phương tiện giao thông đường sắt bị tạm đình chỉ tham gia giao thông đường sắt trong các trường hợp sau đây:  a) Giấy chứng nhận đăng kiểm phương tiện hết thời hạn;  b) Phát hiện không bảo đảm tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật khi đang hoạt động. |  |  |
| 2. Việc di chuyển phương tiện mới nhập khẩu, phương tiện chạy thử nghiệm; việc đưa phương tiện giao thông đường sắt bị hư hỏng về cơ sở sửa chữa được thực hiện theo quy trình, quy phạm đường sắt. |  |  |
| **Điều** **45.** **Nhập khẩu phương tiện giao thông đường sắt** | **Điều** **37.** ***Điều kiện* nhập khẩu phương tiện giao thông đường sắt** | Sửa tên Điều 45 Luật Đường sắt 2005 cho phù hợp với nội dung của điều |
| Phương tiện giao thông đường sắt nhập khẩu phải phù hợp với tiêu chuẩn kỹ thuật đường sắt Việt Nam; có giấy chứng nhận bảo đảm các yêu cầu về chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường do cơ quan đăng kiểm Việt Nam cấp hoặc do tổ chức có chức năng đăng kiểm của nước ngoài được cơ quan đăng kiểm Việt Nam công nhận cấp. Việc nhập khẩu phương tiện giao thông đường sắt phải thực hiện theo quy định của pháp luật. | ***1. Phương tiện giao thông đường sắt nhập khẩu phải đảm bảo phù hợp tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia của Việt Nam và phải chịu sự kiểm tra của cơ quan có thẩm quyền trước khi thông quan.***  2. Việc nhập khẩu phương tiện giao thông đường sắt phải thực hiện theo quy định của pháp luật. | Giữ nguyên nội dung như Điều 45 Luật Đường sắt 2005 và tách thành hai khoản riêng cho rõ ràng, dễ hiểu.  Viết lại khoản 1 Điều này để phù hợp với các quy định của Luật Tiêu chuẩn, quy chuẩn và các quy định của pháp luật về thương mại (Điều 9 Nghị định 187/2013/NĐ-CP ngày 20/11/2013) |
| **CHƯƠNG** **IV: NHÂN VIÊN ĐƯỜNG SẮT** **TRỰC TIẾP PHỤC VỤ CHẠY TÀU** | **CHƯƠNG** I**V**  **NHÂN VIÊN ĐƯỜNG SẮT** **TRỰC TIẾP PHỤC VỤ CHẠY TÀU** |  |
| **Điều** **46.** **Điều kiện đối với nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu** | **Điều** **38.** **Nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu** |  |
| 1. Nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu bao gồm các chức danh sau đây:  a) Trưởng tàu;  b) Lái tàu, phụ lái tàu;  c) Nhân viên điều độ chạy tàu;  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. | 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;  d) Trực ban chạy tàu ga;  đ) Nhân viên tuần đường, cầu, hầm, gác hầm;  e) Nhân viên gác đường ngang, cầu chung.  ***g) Các chức danh nhân viên khác do Bộ trưởng Bộ GTVT quy định phù hợp với từng loại hình đường sắt*** | Đề nghị sửa đổi khoản 1 Điều 46 Luật Đường sắt 2005:  - Bỏ các cụm từ “Trưởng dồn”, “nhân viên gác ghi” và bổ sung nội dung “Các chức danh nhân viên khác do Bộ trưởng Bộ GTVT quy định phù hợp với từng loại hình đường sắt” Do hiện nay, đường sắt ngày càng được hiện đại hóa thay thế các công nghệ cũ, lạc hậu; trong tương lai các chức danh này có thể không còn. Vì vậy, đề nghị bỏ các chức danh này và được đưa vào các chức danh khác do Bộ trưởng Bộ GTVT quy định. |
| 2. Nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu quy định tại khoản 1 Điều này khi làm việc phải có đủ các điều kiện sau đây: | 2. Nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu khi làm việc phải có đủ các điều kiện sau đây: | Sửa đổi khoản 2 Điều 46 Luật Đường sắt 2005:  Bỏ cụm từ “quy định tại khoản 1 Điều này” cho rõ nghĩa |
| a) Có bằng, chứng chỉ chuyên môn phù hợp với chức danh do cơ sở đào tạo được Bộ Giao thông vận tải công nhận cấp; | a) Có bằng, chứng chỉ chuyên môn phù hợp với chức danh ***theo quy định của pháp luật về giáo dục nghề nghiệp;*** | Bỏ cụm từ “Bộ GTVT công nhận” của Luật ĐS 2005 bằng cụm từ “theo quy định của pháp luật về giáo dục nghề nghiệp”. Lý do:  - Tại Khoản 3 Điều 38 Luật Giáo dục nghề nghiệp quy định: “3. Thủ trưởng cơ quan quản lý nhà nước về giáo dục nghề nghiệp ở trung ương quy định về quy chế kiểm tra, thi, xét công nhận tốt nghiệp; quy định mẫu bằng, chứng chỉ đào tạo, việc in, quản lý, cấp phát, thu hồi, hủy bỏ bằng, chứng chỉ đào tạo; quy định trách nhiệm của cơ sở hoạt động giáo dục nghề nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài trong việc cấp bằng, chứng chỉ đào tạo tại Việt Nam; quy định việc công nhận tương đương đối với những người đã tốt nghiệp các trình độ đào tạo nghề nghiệp ở nước ngoài; quy định trình tự, thủ tục công nhận bằng, chứng chỉ giáo dục nghề nghiệp do cơ sở giáo dục nghề nghiệp nước ngoài cấp.  - Điều 30 của Luật Giáo dục nghề nghiệp 2014 quy định cơ sở vật chất, thiết bị đào tạo: “Cơ sở giáo dục nghề nghiệp phải bảo đảm thiết bị đào tạo theo danh mục thiết bị đào tạo tối thiểu và cơ sở vật chất theo quy định của Thủ trưởng cơ quan quản lý nhà nước về giáo dục nghề nghiệp ở trung ương”  - Theo Nghị định 107/2012/NĐ-CP ngày 20/12/2012 quy định về chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ GTVT không quy định về nội dung này. |
| b) Có giấy chứng nhận đủ tiêu chuẩn sức khỏe theo định kỳ do Bộ Y tế quy định; | b) Có giấy chứng nhận đủ tiêu chuẩn sức khỏe theo định kỳ do Bộ Y tế quy định; | Giữ nguyên như điểm b khoản 2 Điều 46 Luật Đường sắt 2005 |
| c) Đối với lái tàu, ngoài các điều kiện quy định tại khoản này còn phải có giấy phép lái tàu. | c) Đối với lái tàu, ngoài các điều kiện quy định tại khoản này còn phải có giấy phép lái tàu. | Giữ nguyên như điểm c khoản 2 Điều 46 Luật Đường sắt 2005 |
| 3. Nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu khi làm nhiệm vụ có trách nhiệm sau đây: | 3***.*** Nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu khi làm nhiệm vụ có trách nhiệm sau đây: | Giữ nguyên như khoản 3 Điều 46 Luật Đường sắt 2005 |
| a) Thực hiện các công việc theo chức danh, tiêu chuẩn cấp bậc kỹ thuật và theo quy trình, quy phạm; | 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;*** | Thay cụm từ “quy trình, quy phạm” bằng cụm từ “quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về đường sắt” cho phù hợp với Luật Tiêu chuẩn, quy chuẩn. |
| b) Tuyệt đối chấp hành mệnh lệnh chỉ huy chạy tàu, chấp hành các quy định, chỉ thị của cấp trên; | b) Tuyệt đối chấp hành mệnh lệnh chỉ huy chạy tàu, chấp hành các quy định, chỉ thị của cấp trên; | Giữ nguyên như điểm b khoản 3 Điều 46 Luật Đường sắt 2005 |
| c) Mặc đúng trang phục, đeo phù hiệu, cấp hiệu và biển chức danh. | c) Mặc đúng trang phục, đeo phù hiệu, cấp hiệu và biển chức danh. | Giữ nguyên như điểm c khoản 3 Điều 46 Luật Đường sắt 2005 |
|  | ***4. Nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu phải được ký hợp đồng lao động bằng văn bản với tổ chức trực tiếp sử dụng lao động.*** | Đề nghị bổ sung nội dung này vì:  - Nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu là những người quyết định sự an toàn chạy tàu do vậy quyền, nghĩa vụ, trách nhiệm của các nhân viên này với người sử dụng lao động phải được quy định bằng văn bản thông qua hợp đồng lao động để khi có các tranh chấp xảy ra căn cứ vào hợp đồng để quy trách nhiệm.  - Kinh doanh ĐS là ngành nghề kinh doanh có điều kiện. Hoạt động vận tải đường sắt phải bảo an toàn chạy tàu, an toàn tính mạng, tài sản của cá nhân, tổ chức và nhà nước. Vai trò của chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu là rất quan trọng và phải được ràng buộc trách nhiệm bằng hợp đồng với tổ chức trực tiếp sử dụng lao động.  - Nội dung này tương đồng với khoản 2 Điều 68 của Luật hàng không dân dụng Việt Nam và khoản 1 Điều 16 của Bộ luật Lao động. |
| 4. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định nội dung, chương trình đào tạo, điều kiện đối với cơ sở đào tạo các chức danh; tiêu chuẩn các chức danh quy định tại khoản 1 Điều này; nội dung, quy trình sát hạch và tổ chức cấp, đổi, thu hồi giấy phép lái tàu. | 5. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định tiêu chuẩn, quyền hạn, nhiệm vụ đối với các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu. | Sửa đổi khoản 5 Điều 46 Luật Đường sắt 2005.  - Bỏ cụm từ “chức danh”, “chức năng” và “nội dung, chương trình đào tạo, điều kiện đối với cơ sở đào tạo các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu” vì chương trình đào tạo sẽ do Hiệu trưởng cơ sơ đào tạo quyết định. Điều kiện của cơ sở đào tạo sẽ được quy định tại Luật Giáo dục nghề nghiệp và các văn bản hướng dẫn. |
|  | ***6. Cơ sở vật chất, thiết bị đào tạo của cơ sở đào tạo, nội dung chương trình đạo tạo các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu thực hiện theo quy định của pháp luật về giáo dục nghề nghiệp.*** | Đề nghị bổ sung nội dung này vì:  - Ngày 27/11/2014, Quốc hội đã ban hành Luật Giáo dục nghề nghiệp và có hiệu lực thi hành từ 01/7/2015. Theo đó, tại Điều 30 quy định cơ sở vật chất, thiết bị đào tạo của cơ sở đào tạo phải theo quy định của Thủ trưởng cơ quan quản lý nhà nước về giáo dục nghề nghiệp ở trung ương.  - Thủ trưởng cơ quan quản lý nhà nước về giáo dục nghề nghiệp ở trung ương quy định khối lượng kiến thực tối thiểu, yêu cầu năng lực mà người học đạt được sau khi tốt nghiệp đối với từng trình độ đào tạo của giáo dục nghề nghiệp.  - Thủ trưởng cơ quan quản lý nhà nước về giáo dục nghề nghiệp ở trung ương quy định việc tổ chức biên soạn, lựa chọn, thẩm định, duyệt và sử dụng giáo trình giáo dục nghề nghiệp theo quy định.  Vì vây, việc bổ sung nội dung này là để phù hợp với Luật Giáo dục nghề nghiệp. |
| **Điều** **47.** **Giấy phép lái tàu** | **Điều** **39.** **Giấy phép lái tàu** |  |
| 1. Giấy phép lái tàu là chứng chỉ được cấp cho người trực tiếp lái phương tiện giao thông đường sắt. | 1. Giấy phép lái tàulà chứng chỉ ***do cơ quan nhà nước có thẩm quyền*** cấp cho người trực tiếp lái phương tiện giao thông đường sắt. | Sửa đổi khoản 1 Điều 47 Luật Đường sắt 2005:  Làm rõ Giấy phép lái tàu chỉ có cơ quan nhà nước có thẩm quyền mới được phép cấp, tránh hiểu nhầm là doanh nghiệp có thể được cấp |
| 2. Người được cấp giấy phép lái tàu chỉ được lái loại phương tiện giao thông đường sắt đã quy định trong giấy phép. | 2. Người được cấp giấy phép lái tàu chỉ được lái loại phương tiện giao thông đường sắt đã quy định trong giấy phép. | Giữ nguyên khoản 2 Điều 47 Luật Đường sắt 2005: |
| 3. Người được cấp giấy phép lái tàu phải có đủ 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, chứng chỉ chuyên ngành lái phương tiện giao thông đường sắt do cơ sở đào tạo cấp;  c) Đã có thời gian làm phụ lái tàu liên tục 24 tháng trở lên;  d) Đã qua kỳ sát hạch đối với loại phương tiện giao thông đường sắt quy định trong giấy phép lái tàu. |  | Đề nghị bỏ khoản 3 Điều 47 Luật Đường sắt 2005:  - Về điều kiện chung đối với chức danh lái tàu đã được quy định tại Nhân viên đường sắt trực tiếp chạy tàu (Điều 38 Dự thảo)  - Các điều kiện cụ thể nên giao cho Bộ GTVT quy định trong Thông tư hướng dẫn |
| Chưa có quy định | ***3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định điều kiện, nội dung, quy trình sát hạch và cấp, đổi, thu hồi giấy phép lái tàu.*** | Đề nghị bổ sung nội dung này:  Nội dung này gộp nội dung của khoản 3 cũ và 1 phần của khoản 4 Điều 46 Luật Đường sắt 2005 chuyển xuống. |
| **Điều** **48.** **Trưởng tàu** |  | Đề nghị bỏ Điều 48 Luật Đường sắt 2005 vì các nội dung của Điều này sẽ được quy định bằng một văn bản dưới Luật theo quy định Nhân viên đường sắt trực tiếp chạy tàu (Điều 38 Dự thảo) cho phù hợp với từng hệ thống và loại hình ĐS |
| 1. Trưởng tàu là người chỉ huy cao nhất trên tàu, chịu trách nhiệm bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn, phục vụ khách hàng, bảo đảm tàu chạy theo đúng lịch trình và mệnh lệnh của điều độ chạy tàu, quy trình, quy phạm chạy tàu; giải quyết tai nạn giao thông đường sắt theo quy định tại Điều 11 của Luật này. |  |  |
| 2. Trong thời gian hành trình của tàu, trưởng tàu có quyền bắt giữ người có hành vi phạm tội quả tang; tạm giữ theo thủ tục hành chính người có hành vi vi phạm trật tự, an toàn trên tàu theo quy định của pháp luật và phải chuyển giao người đó cho trưởng ga hoặc cơ quan công an, chính quyền địa phương khi tàu dừng tại ga gần nhất. |  |  |
| 3. Trong trường hợp cấp thiết, trưởng tàu có quyền ra mệnh lệnh đối với hành khách để thực hiện các biện pháp bảo đảm an toàn cho tàu và phải báo cáo ngay với điều độ chạy tàu hoặc nhà ga gần nhất về tình trạng cấp thiết. |  |  |
| 4. Trưởng tàu có quyền từ chối không cho tàu chạy khi thấy chưa đủ điều kiện an toàn chạy tàu; từ chối tiếp nhận nhân viên không đủ trình độ chuyên môn, sức khoẻ làm việc theo chức danh trên tàu; tạm đình chỉ công việc của nhân viên trên tàu vi phạm kỷ luật. Trưởng tàu có trách nhiệm báo cáo ngay với cấp có thẩm quyền để giải quyết khi thực hiện quyền từ chối quy định tại khoản này. |  |  |
| 5. Trưởng tàu có trách nhiệm lập biên bản với sự tham gia của hai người làm chứng về các trường hợp sinh, tử, bị thương xảy ra trên tàu; trưởng tàu có quyền quyết định cho tàu dừng ở ga thuận lợi nhất cho việc cứu người và phải chuyển giao người đó cùng với tài sản, giấy tờ liên quan cho trưởng ga hoặc cơ quan công an, bệnh viện, chính quyền địa phương. |  |  |
| 6. Trước khi cho tàu chạy và trong quá trình chạy tàu, trưởng tàu có trách nhiệm kiểm tra điều kiện an toàn chạy tàu và các vấn đề khác có liên quan đến an toàn cho người và phương tiện. |  |  |
| 7. Trưởng tàu có trách nhiệm ghi nhật ký, lập các báo cáo, chứng từ liên quan đến hành trình của tàu. |  |  |
| 8. Trường hợp nhiều tàu ghép thành đoàn tàu hỗn hợp thì trưởng tàu của tàu cuối cùng là người chỉ huy chung của đoàn tàu hỗn hợp. |  |  |
| **Điều** **49.** **Lái tàu, phụ lái tàu** |  | Đề nghị bỏ Điều 49 Luật Đường sắt 2005 vì các nội dung của Điều này sẽ được quy định bằng một văn bản dưới Luật theo quy định tại Nhân viên đường sắt trực tiếp chạy tàu (Điều 38 Dự thảo) cho phù hợp với từng hệ thống và loại hình ĐS |
| 1. Lái tàu là người trực tiếp điều khiển tàu; chịu trách nhiệm vận hành đầu máy an toàn, đúng tốc độ quy định, đúng lịch trình theo biểu đồ chạy tàu, mệnh lệnh chỉ huy chạy tàu, quy trình, quy phạm; có trách nhiệm thực hiện theo quy định tại Điều 11 của Luật này khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt. |  |  |
| 2. Lái tàu chỉ được phép điều khiển tàu khi có giấy phép lái tàu. |  |  |
| 3. Lái tàu có quyền từ chối không cho tàu chạy, nếu xét thấy chưa đủ điều kiện an toàn cần thiết và báo cáo ngay cho cấp có thẩm quyền để giải quyết. |  |  |
| 4. Trước khi cho tàu chạy, lái tàu phải kiểm tra, xác nhận chứng vật chạy tàu cho phép chiếm dụng khu gian, xác nhận chính xác tín hiệu cho tàu chạy của trưởng tàu và của trực ban chạy tàu ga. |  |  |
| 5. Trong khi chạy tàu, lái tàu có trách nhiệm kiểm tra trạng thái kỹ thuật đầu máy và các vấn đề khác có liên quan đến an toàn đầu máy và an toàn chạy tàu theo quy định. |  |  |
| 6. Trong khi thực hiện nhiệm vụ, lái tàu và phụ lái tàu phải tỉnh táo theo dõi và thực hiện đúng chỉ dẫn của các biển báo, biển hiệu, mốc hiệu trên đường, quan sát tình hình cầu đường và biểu thị của tín hiệu. |  |  |
| 7. Trong quá trình chạy tàu, lái tàu phải kiểm tra tác dụng của phanh tự động theo quy trình, quy phạm, đặc biệt trong trường hợp khi tàu lên, xuống dốc cao và dài. |  |  |
| 8. Phụ lái tàu là người giúp lái tàu trong quá trình chạy tàu, giám sát tốc độ chạy tàu và quan sát tín hiệu để kịp thời báo cho lái tàu xử lý. |  |  |
| **Điều** **50.** **Nhân viên điều độ chạy tàu** |  | Đề nghị bỏ Điều 50 Luật Đường sắt 2005 vì các nội dung của Điều này sẽ được quy định bằng một văn bản dưới Luật theo quy định tại Nhân viên đường sắt trực tiếp chạy tàu (Điều 38 Dự thảo) cho phù hợp với từng hệ thống và loại hình ĐS |
| Nhân viên điều độ chạy tàu là người trực tiếp ra lệnh chỉ huy chạy tàu theo biểu đồ chạy tàu trên một tuyến đường, khu đoạn được phân công; trực tiếp truyền đạt mệnh lệnh tổ chức chỉ huy các tàu đi cứu chữa, cứu hộ khi có sự cố chạy tàu; ra lệnh phong toả khu gian, lệnh cảnh báo tốc độ tới các đơn vị có liên quan; ra lệnh tạm đình chỉ chạy tàu nếu xét thấy có nguy cơ mất an toàn chạy tàu. |  | Quy định này là những thao tác kỹ thuật chuyên ngành của Trưởng tàu vì vậy đề nghị bỏ và giao cho Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải theo quy định tại Khoản 4 Điều 34 Luật Tổ chức Chính phủ quy định Bộ, cơ quan ngang Bộ ban hành văn bản quy phạm pháp luật theo thẩm quyền để thực hiện chức năng, nhiệm vụ quản lý nhà nước đối với ngành, lĩnh vực được phân công; ban hành hoặc trình Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ ban hành chính sách phát triển ngành, lĩnh vực được phân công.ng chi tiết nên đưa vào chức năng, nhiệm vụ của các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định, bảo đảm tính linh hoạt đối với từng loại hình đường sắt và trong quá trình thực thi Luật.  Các nội dung chi tiết nên đưa vào chức năng, nhiệm vụ của các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định, bảo đảm tính linh hoạt đối với từng loại hình đường sắt và trong quá trình thực thi Luật.  Các nội dung chi tiết nên đưa vào chức năng, nhiệm vụ của các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định, bảo đảm tính linh hoạt đối với từng loại hình đường sắt và trong quá trình thực thi Luật.  Các nội dung chi tiết nên đưa vào chức năng, nhiệm vụ của các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định, bảo đảm tính linh hoạt đối với từng loại hình đường sắt và trong quá trình thực thi Luật. |
| **Điều** **51.** **Trực ban chạy tàu ga** |  | Đề nghị bỏ Điều 51 Luật Đường sắt 2005 vì các nội dung của Điều này sẽ được quy định bằng một văn bản dưới Luật theo quy định tại điều Nhân viên đường sắt trực tiếp chạy tàu (Điều 38 Dự thảo) cho phù hợp với từng hệ thống và loại hình ĐS |
| 1. Trực ban chạy tàu ga là người điều hành việc lập tàu, xếp, dỡ hàng hóa, đón, tiễn hành khách, tổ chức công tác dồn, đón, tiễn tàu và các việc khác liên quan tại nhà ga theo biểu đồ chạy tàu, các mệnh lệnh chỉ huy chạy tàu, quy trình, quy phạm chạy tàu; tham gia giải quyết tai nạn giao thông đường sắt theo quy định tại Điều 11 của Luật này.  2. Trực ban chạy tàu ga có quyền từ chối không cho tàu chạy, nếu xét thấy chưa đủ điều kiện an toàn cần thiết và có trách nhiệm báo cáo ngay với nhân viên điều độ chạy tàu.  3. Trực ban chạy tàu ga có trách nhiệm kiểm tra các điều kiện an toàn cần thiết, phù hợp với các quy định về tiêu chuẩn kỹ thuật, tiêu chuẩn nghề nghiệp và các vấn đề khác có liên quan đến an toàn cho người, phương tiện, thiết bị, hàng hoá trong khi làm nhiệm vụ. |  | Quy định này là những thao tác kỹ thuật chuyên ngành của Trưởng tàu vì vậy đề nghị bỏ và giao cho Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải theo quy định tại Khoản 4 Điều 34 Luật Tổ chức Chính phủ quy định Bộ, cơ quan ngang Bộ ban hành văn bản quy phạm pháp luật theo thẩm quyền để thực hiện chức năng, nhiệm vụ quản lý nhà nước đối với ngành, lĩnh vực được phân công; ban hành hoặc trình Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ ban hành chính sách phát triển ngành, lĩnh vực được phân công.ng chi tiết nên đưa vào chức năng, nhiệm vụ của các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định, bảo đảm tính linh hoạt đối với từng loại hình đường sắt và trong quá trình thực thi Luật.  Các nội dung chi tiết nên đưa vào chức năng, nhiệm vụ của các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định, bảo đảm tính linh hoạt đối với từng loại hình đường sắt và trong quá trình thực thi Luật.  Các nội dung chi tiết nên đưa vào chức năng, nhiệm vụ của các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định, bảo đảm tính linh hoạt đối với từng loại hình đường sắt và trong quá trình thực thi Luật.  Các nội dung chi tiết nên đưa vào chức năng, nhiệm vụ của các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định, bảo đảm tính linh hoạt đối với từng loại hình đường sắt và trong quá trình thực thi Luật. |
| **Điều** **52.** **Nhân viên gác ghi** |  | Đề nghị bỏ Điều 52 Luật Đường sắt 2005 vì các nội dung của Điều này sẽ được quy định bằng một văn bản dưới Luật theo quy định tại Nhân viên đường sắt trực tiếp chạy tàu (Điều 38 Dự thảo) cho phù hợp với từng hệ thống và loại hình ĐS |
| 1. Nhân viên gác ghi là người chịu sự chỉ huy và điều hành trực tiếp của trực ban chạy tàu ga để quản lý, giám sát, kiểm tra, sử dụng ghi phục vụ cho công tác tổ chức chạy tàu của ga theo biểu đồ chạy tàu, các mệnh lệnh chỉ huy chạy tàu, quy trình, quy phạm, quy tắc quản lý kỹ thuật ga.  2. Nhân viên gác ghi có trách nhiệm kiểm tra các điều kiện an toàn cần thiết, phù hợp với các quy định về tiêu chuẩn kỹ thuật, tiêu chuẩn nghề nghiệp và các vấn đề khác có liên quan đến an toàn chạy tàu trong khi thực hiện nhiệm vụ được giao. |  | Quy định này là những thao tác kỹ thuật chuyên ngành của Trưởng tàu vì vậy đề nghị bỏ và giao cho Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải theo quy định tại Khoản 4 Điều 34 Luật Tổ chức Chính phủ quy định Bộ, cơ quan ngang Bộ ban hành văn bản quy phạm pháp luật theo thẩm quyền để thực hiện chức năng, nhiệm vụ quản lý nhà nước đối với ngành, lĩnh vực được phân công; ban hành hoặc trình Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ ban hành chính sách phát triển ngành, lĩnh vực được phân công.ng chi tiết nên đưa vào chức năng, nhiệm vụ của các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định, bảo đảm tính linh hoạt đối với từng loại hình đường sắt và trong quá trình thực thi Luật.  Các nội dung chi tiết nên đưa vào chức năng, nhiệm vụ của các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định, bảo đảm tính linh hoạt đối với từng loại hình đường sắt và trong quá trình thực thi Luật.  Các nội dung chi tiết nên đưa vào chức năng, nhiệm vụ của các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định, bảo đảm tính linh hoạt đối với từng loại hình đường sắt và trong quá trình thực thi Luật.  Các nội dung chi tiết nên đưa vào chức năng, nhiệm vụ của các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định, bảo đảm tính linh hoạt đối với từng loại hình đường sắt và trong quá trình thực thi Luật. |
| **Điều** **53.** **Trưởng dồn, nhân viên ghép nối đầu máy, toa xe** |  | Đề nghị bỏ Điều 53 Luật Đường sắt 2005 vì các nội dung của Điều này sẽ được quy định bằng một văn bản dưới Luật theo quy định tại Nhân viên đường sắt trực tiếp chạy tàu (Điều 38 Dự thảo) cho phù hợp với từng hệ thống và loại hình ĐS |
| 1. Trưởng dồn là người chịu sự chỉ huy, điều hành của trực ban chạy tàu ga để tổ chức và thực hiện công tác dồn, ghép nối đầu máy, toa xe phục vụ cho công tác tổ chức chạy tàu, xếp, dỡ hàng hóa, vận tải hành khách của ga theo mệnh lệnh chỉ huy chạy tàu, quy trình, quy phạm, quy tắc quản lý kỹ thuật ga.  2. Nhân viên ghép nối đầu máy, toa xe là người chịu sự chỉ huy và điều hành trực tiếp của trưởng dồn để thực hiện công việc dồn, ghép nối đầu máy, toa xe theo quy trình, quy phạm, quy tắc quản lý kỹ thuật ga.  3. Trưởng dồn, nhân viên ghép nối đầu máy, toa xe có trách nhiệm kiểm tra các điều kiện an toàn cần thiết, phù hợp với các quy định về tiêu chuẩn kỹ thuật, tiêu chuẩn nghề nghiệp và các vấn đề khác có liên quan đến an toàn chạy tàu trong khi thực hiện nhiệm vụ được giao. |  | Quy định này là những thao tác kỹ thuật chuyên ngành của Trưởng tàu vì vậy đề nghị bỏ và giao cho Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải theo quy định tại Khoản 4 Điều 34 Luật Tổ chức Chính phủ quy định Bộ, cơ quan ngang Bộ ban hành văn bản quy phạm pháp luật theo thẩm quyền để thực hiện chức năng, nhiệm vụ quản lý nhà nước đối với ngành, lĩnh vực được phân công; ban hành hoặc trình Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ ban hành chính sách phát triển ngành, lĩnh vực được phân công.ng chi tiết nên đưa vào chức năng, nhiệm vụ của các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định, bảo đảm tính linh hoạt đối với từng loại hình đường sắt và trong quá trình thực thi Luật.  Các nội dung chi tiết nên đưa vào chức năng, nhiệm vụ của các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định, bảo đảm tính linh hoạt đối với từng loại hình đường sắt và trong quá trình thực thi Luật.  Các nội dung chi tiết nên đưa vào chức năng, nhiệm vụ của các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định, bảo đảm tính linh hoạt đối với từng loại hình đường sắt và trong quá trình thực thi Luật.  Các nội dung chi tiết nên đưa vào chức năng, nhiệm vụ của các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định, bảo đảm tính linh hoạt đối với từng loại hình đường sắt và trong quá trình thực thi Luật. |
| **Điều** **54.** **Nhân viên tuần đường, cầu, hầm, gác hầm; gác đường ngang, cầu chung** |  | Đề nghị bỏ Điều 53 Luật Đường sắt 2005 vì các nội dung của Điều này sẽ được quy định bằng một văn bản dưới Luật theo quy định tại Nhân viên đường sắt trực tiếp chạy tàu (Điều 38 Dự thảo) cho phù hợp với từng hệ thống và loại hình ĐS |
| 1. Nhân viên tuần đường, cầu, hầm, gác hầm có trách nhiệm sau đây:  a) Kiểm tra theo dõi thường xuyên, phát hiện kịp thời các hư hỏng, chướng ngại và xử lý bảo đảm an toàn chạy tàu trong phạm vi địa giới được phân công; ghi chép đầy đủ vào sổ tuần tra, canh gác và báo cáo cấp trên theo quy định;  b) Sửa chữa, xử lý kịp thời các hư hỏng, chướng ngại nhỏ; tham gia bảo trì đường, cầu, hầm theo phân công;  c) Kịp thời phòng vệ, nhanh chóng thông tin hoặc báo hiệu dừng tàu khi phát hiện thấy hư hỏng, chướng ngại có nguy cơ làm mất an toàn giao thông vận tải đường sắt; tham gia bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt và phương tiện giao thông đường sắt trong phạm vi được phân công.  2. Nhân viên gác đường ngang, cầu chung có trách nhiệm sau đây:  a) Đóng, mở chắn đường ngang kịp thời, bảo đảm an toàn cho người và phương tiện tham gia giao thông đường bộ khi phương tiện giao thông đường sắt chạy qua đường ngang;  b) Trực tiếp kiểm tra, bảo quản, bảo trì, sử dụng công trình, trang thiết bị chắn đường ngang phù hợp với các quy định về tiêu chuẩn kỹ thuật và quy trình, quy phạm. |  | Quy định này là những thao tác kỹ thuật chuyên ngành của Trưởng tàu vì vậy đề nghị bỏ và giao cho Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải theo quy định tại Khoản 4 Điều 34 Luật Tổ chức Chính phủ quy định Bộ, cơ quan ngang Bộ ban hành văn bản quy phạm pháp luật theo thẩm quyền để thực hiện chức năng, nhiệm vụ quản lý nhà nước đối với ngành, lĩnh vực được phân công; ban hành hoặc trình Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ ban hành chính sách phát triển ngành, lĩnh vực được phân công.ng chi tiết nên đưa vào chức năng, nhiệm vụ của các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định, bảo đảm tính linh hoạt đối với từng loại hình đường sắt và trong quá trình thực thi Luật.  Các nội dung chi tiết nên đưa vào chức năng, nhiệm vụ của các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định, bảo đảm tính linh hoạt đối với từng loại hình đường sắt và trong quá trình thực thi Luật.  Các nội dung chi tiết nên đưa vào chức năng, nhiệm vụ của các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định, bảo đảm tính linh hoạt đối với từng loại hình đường sắt và trong quá trình thực thi Luật.  Các nội dung chi tiết nên đưa vào chức năng, nhiệm vụ của các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định, bảo đảm tính linh hoạt đối với từng loại hình đường sắt và trong quá trình thực thi Luật. |
| **CHƯƠNG** **V ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ** |  | Đề nghị chuyển xuống Chương IX Đường sắt đô thị |
| **Điều** **55.** **Các loại hình đường sắt đô thị**  1. Đường sắt đô thị bao gồm đường tàu điện ngầm, đường tàu điện trên cao, đường sắt một ray tự động dẫn hướng và đường xe điện bánh sắt.  2. Đường sắt đô thị do Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức đầu tư, xây dựng, quản lý, kinh doanh. |  | Đề nghị chuyển xuống Chương IX Đường sắt đô thị |
| **Điều** **56.** **Chính sách phát triển đường sắt đô thị**  1. 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.  2. Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh đề xuất chủ trương đầu tư xây dựng, chính sách ưu đãi nhằm thu hút các nguồn lực để đầu tư xây dựng và khai thác đường sắt đô thị.  3. Tổ chức, cá nhân đầu tư xây dựng đường sắt đô thị được hưởng các ưu đãi sau đây:  a) Ưu đãi quy định tại khoản 3 Điều 18 của Luật này;  b) Được Nhà nước hỗ trợ từ ngân sách trung ương một phần kinh phí trong tổng mức đầu tư dự án đường sắt đô thị được duyệt.  4. Hàng năm, Nhà nước trích một khoản kinh phí từ ngân sách trung ương hỗ trợ cho dịch vụ giao thông vận tải công cộng của đô thị, trong đó có giao thông vận tải đường sắt đô thị. |  | Đề nghị chuyển xuống Chương IX Đường sắt đô thị |
| **Điều** **57.** **Điều kiện để lập dự án đầu tư xây dựng đường sắt đô thị**  1. Việc lập dự án đầu tư xây dựng đường sắt đô thị phải có đủ các điều kiện sau đây:  a) Đô thị lớn đạt tiêu chuẩn kinh tế - xã hội theo quy định;  b) Chủ trương đầu tư xây dựng đường sắt đô thị phải được Hội đồng nhân dân cấp tỉnh thông qua;  c) Dự án đầu tư xây dựng đường sắt đô thị phải phù hợp với quy hoạch phát triển giao thông đô thị của tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương;  d) Chủ đầu tư phải có đủ nguồn vốn để thực hiện dự án đầu tư xây dựng đường sắt đô thị và bảo đảm sau khi xây dựng xong phải hoạt động ổn định, lâu dài và hiệu quả.  2. Chính phủ quy định tiêu chuẩn đô thị được đầu tư xây dựng đường sắt đô thị, quy định cụ thể việc thực hiện khoản 3 và khoản 4 Điều 56 của Luật này. |  | Đề nghị chuyển xuống Chương IX Đường sắt đô thị |
| **Điều** **58.** **Những yêu cầu cơ bản khi xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị**  Khi xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị phải bảo đảm các yêu cầu cơ bản sau đây:  1. Phù hợp với các tiêu chuẩn kỹ thuật đường sắt đô thị, bảo đảm chất lượng công trình theo cấp kỹ thuật do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành;  2. Bảo đảm gắn kết với các loại hình giao thông vận tải công cộng khác của đô thị và đường sắt quốc gia để tạo điều kiện thuận lợi cho hành khách chuyển tiếp giữa các loại hình giao thông;  3. Đáp ứng được nhu cầu vận tải hành khách lâu dài theo định hướng phát triển của đô thị;  4. Bảo vệ môi trường, không phá vỡ cảnh quan đô thị. |  | Đề nghị chuyển xuống Chương IX Đường sắt đô thị |
| **Điều** **59.** **Cầu, hầm, ga, bến đỗ của đường sắt đô thị**  1. Mố, trụ cầu cạnh tuyến giao thông đường bộ hoặc những cột chống tại vị trí nguy hiểm của hầm đường tàu điện ngầm phải bảo đảm vững chắc, chống được sự cố va đập của phương tiện giao thông.  2. Hầm đường sắt đô thị phải bảo đảm có hệ thống phòng cháy, chữa cháy, bảo đảm vững chắc khi có hoả hoạn; bảo đảm khô ráo, chống ngập nước; có hệ thống thông gió, thoát hiểm, cứu hộ, cứu nạn.  3. Nhà ga, bến đỗ của đường sắt đô thị phải có biển báo, chỉ dẫn tuyến đường, ga, bến đỗ trên tuyến; bảo đảm điều kiện để hành khách đi lại thuận tiện, an toàn; có thiết bị cung cấp thông tin, bán vé, giám sát hành khách lên, xuống tàu, ra, vào ga; có hệ thống điện thoại khẩn cấp, phương tiện sơ cứu y tế và phải có hệ thống điện dự phòng cho ga tàu điện ngầm. |  | Đề nghị chuyển xuống Chương IX Đường sắt đô thị |
| **Điều** **60.** **Phạm vi bảo vệ công trình và hành lang an toàn giao thông đường sắt đô thị**  1. Phạm vi bảo vệ công trình và hành lang an toàn giao thông đường sắt đô thị phải bảo đảm an toàn cho phương tiện, người tham gia giao thông đường sắt; phù hợp với loại hình phương tiện giao thông đường sắt đô thị và địa hình, cấu trúc của đô thị.  2. Phạm vi bảo vệ công trình và hành lang an toàn giao thông đường sắt đô thị do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định cho từng loại hình giao thông đường sắt đô thị. |  | Đề nghị chuyển xuống Chương IX Đường sắt đô thị |
| **Điều** **61.** **Quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị**  1. Doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đô thị có trách nhiệm thực hiện việc bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị do Nhà nước đầu tư thông qua đấu thầu hoặc đặt hàng cung ứng sản phẩm, dịch vụ công ích của Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh.  2. Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh quy định việc quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị của tổ chức, cá nhân đầu tư kinh doanh đường sắt đô thị theo quy định của pháp luật. |  | Đề nghị chuyển xuống Chương IX Đường sắt đô thị |
| **Điều** **62.** **Kinh doanh vận tải đường sắt đô thị**  1. Kinh doanh vận tải đường sắt đô thị là kinh doanh có điều kiện.  2. Giá vé vận tải đường sắt đô thị do Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh quy định. Việc trợ giá vận tải đường sắt đô thị được thực hiện theo hợp đồng giữa Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh và doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt đô thị.  3. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt đô thị phải bảo đảm chạy tàu an toàn, đều đặn, đúng giờ.  4. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt đô thị phải mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự theo quy định của pháp luật về kinh doanh bảo hiểm. |  | Đề nghị chuyển xuống Chương IX Đường sắt đô thị |
| **CHƯƠNG** **VI TÍN HIỆU, QUY TẮC GIAO THÔNG ĐƯỜNG SẮT VÀ BẢO ĐẢM TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐƯỜNG SẮT** | **CHƯƠNG** **V TÍN HIỆU, QUY TẮC GIAO THÔNG VÀ TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐƯỜNG SẮT** |  |
| **MỤC 1 TÍN HIỆU, QUY TẮC GIAO THÔNG ĐƯỜNG SẮT** | **MỤC 1**  **TÍN HIỆU, QUY TẮC GIAO THÔNG ĐƯỜNG SẮT** |  |
| **Điều** **63.** **Tín hiệu giao thông đường sắt** | **Điều 40. Tín hiệu giao thông đường sắt** | Gộp hai điều Điều 63 và Điều 72 của Luật Đường sắt 2005 thành 1 điều mới |
| 1. Hệ thống tín hiệu giao thông đường sắt bao gồm hiệu lệnh của người tham gia điều khiển chạy tàu, tín hiệu đèn màu, tín hiệu cánh, biển báo hiệu, pháo hiệu phòng vệ, đuốc và tín hiệu của tàu. Biểu thị của tín hiệu là mệnh lệnh và điều kiện chạy tàu, dồn tàu.  2. Hiệu lệnh của người tham gia điều khiển chạy tàu gồm cờ, còi, điện thoại, đèn và tín hiệu tay.  3. Tín hiệu đèn màu là tín hiệu để báo cho lái tàu điều khiển tàu ra, vào ga, thông qua ga, dừng tàu.  4. Tín hiệu cánh là tín hiệu để báo cho lái tàu điều khiển tàu ra, vào ga, thông qua ga, dừng ở những nơi chưa có tín hiệu đèn màu.  5. Biển báo hiệu gồm hai nhóm sau đây:  a) Biển báo để cung cấp những thông tin cần biết cho lái tàu;  b) Biển hiệu, mốc hiệu để bắt buộc lái tàu phải chấp hành.  6. Pháo hiệu phòng vệ, đuốc, đèn đỏ, vật cầm trên tay quay tròn để báo hiệu dừng tàu khẩn cấp.  7. Tín hiệu của tàu gồm đèn, còi, biển báo ở đuôi tàu và cờ.  8. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định cụ thể về tín hiệu giao thông đường sắt. | 1. Hệ thống tín hiệu giao thông đường sắt bao gồm hiệu lệnh của người tham gia điều khiển chạy tàu, 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. | ***-*** Điều 63, 72 của Luật ĐS 2005 đã quy định chi tiết cụ thể về hệ thống tín hiệu và các việc chấp hành tín hiệu giao thông đường sắt. Thực chất các nội dung này là các quy định cụ thể của chuyên ngành đường sắt và đã được quy định tại các Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về đường sắt: khai thác đường sắt; tín hiệu đường sắt; chạy tàu và công tác dồn đường sắt.  - Trong tương lai sẽ xuất hiện nhiều loại hình đường sắt như đường sắt đô thị, tốc độ cao và tương ứng với loại hình này sẽ có hệ thống tín hiệu đường sắt đồng bộ cần phải giao cho Bộ trưởng Bộ GTVT quy định để đảm bảo tính linh hoạt. |
| **Điều** **72.** **Chấp hành tín hiệu giao thông đường sắt**  1. Người trực tiếp tham gia chạy tàu phải chấp hành tín hiệu giao thông đường sắt.  2. Lái tàu phải chấp hành tín hiệu an toàn nhất cho người và phương tiện khi cùng một lúc nhận được nhiều tín hiệu khác nhau hoặc tín hiệu không rõ ràng; trường hợp có tín hiệu của người điều khiển trực tiếp thì phải tuân theo tín hiệu của người điều khiển đó.  3. Trường hợp tàu điện bánh sắt tham gia giao thông đường bộ thì lái tàu phải tuân theo tín hiệu giao thông đường bộ. | ***2. Hệ thống tín hiệu giao thông đường sắt phải đầy đủ, chính xác, rõ ràng, đảm bảo an toàn và nâng cao hiệu suất chạy tàu.*** | Sửa đổi Điều 72 Luật ĐS 2005.  - Trong Luật ĐS 2005 chưa quy định đối với yêu cầu hệ thống tín hiệu đường sắt.  - Hệ thống tín hiệu liên quan trực tiếp đến chạy tàu và an toàn đường sắt là hệ thống tín hiệu và công tác điều hành chỉ huy chạy tàu.  - Hệ thống tín hiệu đường sắt phải đáp ứng được tính đầy đủ, chính xác cho lái tàu và phù hợp với công nghệ điều hành chạy tàu  - Phương thức tín hiệu ảnh hưởng lớn đến hiệu suất chạy tàu trên tuyến. Thực tế trong thời gian qua đã được đầu tư, hiện đại hóa hệ thống tín hiệu để nâng cao hiệu suất chạy tàu trên một số tuyến trọng yếu và đã bước đầu phát huy đạt hiệu quả. Vì vây, đề xuất bổ sung nội dung này trong Luật để đáp ứng yêu cầu nêu trên và là cơ sở pháp lý cho các dự án đầu tư cho hệ thống tín hiệu đường sắt. |
| 1. Người trực tiếp tham gia chạy tàu phải chấp hành tín hiệu giao thông đường sắt | ***3. Nhân viên đường sắt*** ~~Người~~ trực tiếp ~~tham gia~~***phục vụ*** chạy tàu phải chấp hành tín hiệu giao thông đường sắt. | Sửa đổi, bổ sung khoản 1 Điều 71 Luật Đường sắt 2005 này  - Thay cụm từ “Người” bằng cụm từ “Nhân viên đường sắt”; “tham gia” bằng cụm từ “phục vụ” để phù hợp với các Điều quy định về nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu. |
| **Chưa quy định** | ***4. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về hệ thống tín hiệu giao thông đường sắt.*** | Bổ sung mới nội dung này để quy định chi tiết về hệ thống tín hiệu giao thông đường sắt |
| **Điều** **64.** **Chỉ huy chạy tàu** | ***Điều 41. Quy tắc giao thông đường sắt***  ***1. Giao thông đường sắt bao gồm các hoạt động sau: chạy tàu, dồn tàu, tránh, vượt tàu.***  ***2. Giao thông đường sắt phải tuân thủ quy tắc giao thông đường sắt do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định.*** | Sửa tên điều 64 và gộp các Điều 64, 66, 67, 68, 69, 70, của Luật ĐS 2005 thành một Điều.  Lý do: Các Điều Điều 64, 66, 67, 68, 69, 70 đã quy định chi tiêt và đã được quy định tại Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về đường sắt.  Những quy định này là những thao tác kỹ thuật chuyên ngành vì vậy đề nghị giao cho Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải theo quy định tại Khoản 4 Điều 34 Luật Tổ chức Chính phủ quy định Bộ, cơ quan ngang Bộ ban hành văn bản quy phạm pháp luật theo thẩm quyền để thực hiện chức năng, nhiệm vụ quản lý nhà nước đối với ngành, lĩnh vực được phân công; ban hành hoặc trình Chính phủ.  - Thực tế hiện nay, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khai thác đường sắt, tín hiệu giao thông đường sắt, chạy tàu và công tác dồn đường sắt; Thông tư quy định về đường ngang...  Chạy tàu bao gồm chỉ huy chạy tàu, tổ chức chạy tàu từ ga đến ga, dừng tàu, tránh, vượt tàu.Dồn tàu bao gồm việc dừng tàu, lập tàu) |
| 1. Việc chạy tàu ở mỗi khu đoạn chỉ do một nhân viên điều độ chạy tàu chỉ huy. Mệnh lệnh chạy tàu của cấp trên phải được thực hiện thông qua sự chỉ huy của nhân viên điều độ chạy tàu. 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. |  | Đề nghị bỏ  Như đã giải thích tại Điều quy định Quy tắc giao thông đường sắt |
| 2. Trong phạm vi ga đường sắt, trực ban chạy tàu ga là người chỉ huy việc chạy tàu. Trưởng tàu, lái tàu phải tuân theo mệnh lệnh của trực ban chạy tàu ga hoặc tuân theo biểu thị của tín hiệu. |  | Đề nghị bỏ  Như đã giải thích tại Điều quy định Quy tắc giao thông đường sắt |
| 3. Trên tàu, trưởng tàu là người chỉ huy để bảo đảm chạy tàu an toàn. |  | Đề nghị bỏ  Như đã giải thích tại Điều quy định Quy tắc giao thông đường sắt |
| 4. Trên đầu máy đơn, tàu đường sắt đô thị, lái tàu là người chỉ huy chạy tàu. |  | Đề nghị bỏ  Như đã giải thích tại Điều quy định Quy tắc giao thông đường sắt |
| **Điều** **65.** **Tốc độ chạy tàu** |  | Đề nghị gộp vào Điều Công lệnh tải trọng, Công lệnh tốc độ chạy tàu của Dự thảo |
| 1. Tốc độ chạy tàu không được vượt tốc độ quy định trong công lệnh tốc độ cho từng tuyến đường sắt, khu đoạn, khu gian và tuân theo biểu đồ chạy tàu.  2. Ở đoạn đường có cảnh báo ghi tốc độ khác với tốc độ quy định trong công lệnh tốc độ, lái tàu phải thực hiện theo tốc độ thấp nhất để bảo đảm chạy tàu an toàn. |  |  |
| **Điều** **66.** **Lập tàu** |  | Đề nghị gộp vào Điều quy định về quy tắc giao thông  - Nội dung này đã được TCT ĐSVN góp ý và Ban Soạn thảo đã nghiên cứu, tiếp thu, hoàn thiện |
| 1. Việc lập tàu phải theo đúng quy trình, quy phạm kỹ thuật đường sắt. |  | Đề nghị gộp vào Điều quy định về quy tắc giao thông  - Nội dung này đã được TCT ĐSVN góp ý và Ban Soạn thảo đã nghiên cứu, tiếp thu, hoàn thiện |
| 2. Toa xe phải đủ tiêu chuẩn về an toàn kỹ thuật thì mới được ghép nối. |  | Đề nghị gộp vào Điều quy định về quy tắc giao thông  - Nội dung này đã được TCT ĐSVN góp ý và Ban Soạn thảo đã nghiên cứu, tiếp thu, hoàn thiện |
| 3. Cấm ghép nối toa xe vận tải động vật, hàng hoá có mùi hôi thối, chất dễ cháy, dễ nổ, độc hại và hàng nguy hiểm khác vào tàu khách. |  | Đề nghị gộp vào Điều quy định về quy tắc giao thông  - Nội dung này đã được TCT ĐSVN góp ý và Ban Soạn thảo đã nghiên cứu, tiếp thu, hoàn thiện |
| **Điều** **67.** **Dồn tàu** |  | Đề nghị gộp vào Điều quy định về quy tắc giao thông  - Nội dung này đã được TCT ĐSVN góp ý và Ban Soạn thảo đã nghiên cứu, tiếp thu, hoàn thiện |
| 1. 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. |  | Đề nghị gộp vào Điều quy định về quy tắc giao thông  - Nội dung này đã được TCT ĐSVN góp ý và Ban Soạn thảo đã nghiên cứu, tiếp thu, hoàn thiện |
| 2. Trong quá trình dồn tàu, lái tàu phải tuân theo sự điều khiển của trưởng dồn. |  | Đề nghị gộp vào Điều quy định về quy tắc giao thông  - Nội dung này đã được TCT ĐSVN góp ý và Ban Soạn thảo đã nghiên cứu, tiếp thu, hoàn thiện |
|  |  |  |
| **Điều** **68.** **Chạy tàu** |  | Đề nghị gộp vào Điều quy định về quy tắc giao thông  - Nội dung này đã được TCT ĐSVN góp ý và Ban Soạn thảo đã nghiên cứu, tiếp thu, hoàn thiện |
| 1. Khi chạy tàu, lái tàu phải tuân thủ các quy định sau đây:  a) Điều khiển tàu đi từ ga, thông qua ga, dừng, tránh, vượt tại ga theo lệnh của trực ban chạy tàu ga;  b) Chỉ được phép điều khiển tàu vào khu gian khi có chứng vật chạy tàu;  c) 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;  d) Điều khiển tốc độ chạy tàu theo quy định tại Điều 65 của Luật này;  đ) Trong quá trình chạy tàu, lái tàu và phụ lái tàu đang trong phiên trực không được rời vị trí làm việc. |  | Đề nghị gộp vào Điều quy định về quy tắc giao thông |
| 2. 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. |  | Đề nghị gộp vào Điều quy định về quy tắc giao thông  - Nội dung này đã được TCT ĐSVN góp ý và Ban Soạn thảo đã nghiên cứu, tiếp thu, hoàn thiện |
| **Điều** **69.** **Tránh, vượt tàu** |  | Đề nghị gộp vào Điều quy định về quy tắc giao thông |
| 1. Việc tránh, vượt tàu phải thực hiện tại ga đường sắt.  2. 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. |  |  |
| **Điều** **70.** **Dừng tàu, lùi tàu** |  | Đề nghị gộp vào Điều quy định về quy tắc giao thông |
| Lái tàu phải dừng tàu khi thấy có tín hiệu dừng; khi phát hiện tình huống đe doạ 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, lùi tàu khẩn cấp, trưởng tàu, lái tàu có trách nhiệm thông báo cho nhà ga theo quy định của quy trình chạy tàu. |  |  |
| **Điều** **71.** **Giao thông tại đường ngang, cầu chung, trong hầm** | **Điều** 42. **Giao thông tại đường ngang, cầu chung, trong hầm** |  |
| 1. Tại đường ngang, cầu chung, quyền ưu tiên giao thông thuộc về tàu. | 1. Tại đường ngang, cầu chung, ***phương tiện giao thông vận tải đường sắt được quyền ưu tiên.*** | Tiếp thu và chỉnh sửa  Viết lại cho rõ nghĩa và phù hợp với Luật giao thông đường bộ |
| 2. Lái tàu phải kéo còi trước khi đi vào đường ngang, 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. | Bổ sung thêm cho đầy đủ |
| 3. Người tham gia giao thông đường bộ đi qua đường ngang, cầu chung thực hiện theo quy định tại Điều 23 của Luật giao thông đường bộ. | 3. Người tham gia giao thông đường bộ đi qua đường ngang, cầu chung thực hiện theo quy định ***của Luật*** giao thông đường bộ. | Cho phù hợp khi bổ sung sửa đổi Luật Đường bộ |
| 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. | Giữ nguyên |
| **Điều** **72.** **Chấp hành tín hiệu giao thông đường sắt** |  | Đề nghị gộp vào Điều quy định về Tín hiệu giao thông đường sắt của Dự thảo |
| 1. Người trực tiếp tham gia chạy tàu phải chấp hành tín hiệu giao thông đường sắt.  2. Lái tàu phải chấp hành tín hiệu an toàn nhất cho người và phương tiện khi cùng một lúc nhận được nhiều tín hiệu khác nhau hoặc tín hiệu không rõ ràng; trường hợp có tín hiệu của người điều khiển trực tiếp thì phải tuân theo tín hiệu của người điều khiển đó.  3. Trường hợp tàu điện bánh sắt tham gia giao thông đường bộ thì lái tàu phải tuân theo tín hiệu giao thông đường bộ. |  |  |
| **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** |  |
| **Điều** **73.** **Hoạt động bảo đảm trật tự, an toàn giao thông vận tải đường sắt** | **Điều** 43. **Hoạt động bảo đảm trật tự, an toàn giao thông 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 Nhà nước và của nhân dân trong hoạt động 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 Nhà nước và của nhân dân trong hoạt động giao thông vận tải đường sắt; | Giữ nguyên như điểm a khoản 1 Điều 73 Luật Đường sắt 2005 |
| b) Bảo đảm điều hành tập trung, thống nhất hoạt động giao thông vận tải trên đường sắt quốc gia hoặc đường sắt đô thị. | b) Bảo đảm điều hành tập trung, thống nhất hoạt động giao thông vận tải trên đường sắt quốc gia hoặc đường sắt đô thị; | Giữ nguyên như điểm b khoản 1 Điều 73 Luật Đường sắt 2005 |
| Chưa có quy định | ***c) Chống phá hoại công trình đường sắt và các hành vi vi phạm phạm hành lang an toàn giao thông đường sắt;*** | Đề nghị bổ sung nội dung này:  - Trong thực tế hiện nay trong Luật Đường sắt 2005 chưa quy định dẫn đến các hành vi xâm phạm đất đai, tài sản thuộc kết cấu hạ tầng đường sắt vẫn diễn ra phổ biến, đặc biệt là tại các đường gom dọc tuyến. |
|  | ***d) Các biện pháp phòng ngừa tai nạn giao thông trên đường sắt và tại các điểm giao cắt đồng mức giữa đường sắt và đường bộ.*** | Đề nghị bổ sung nội dung này để làm rõ hoạt động đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường sắt. |
| 2. Tổ chức, cá nhân phải chấp hành các quy định về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông vận tải đường sắt của pháp luật về đường sắt. | 2. Tổ chức, cá nhân phải chấp hành các quy định ***của pháp luật*** về bảo đảm trật tự, an toàn giao thông vận tải đường sắt. | Đề nghị sửa đổi khoản 2 Điều 73 Luật Đường sắt 2005:  - Bổ sung cụm từ “của pháp luật” và bỏ cụm từ “của pháp luật về đường sắt” để đảm bảo nội dung bao hàm các quy định của pháp luật khác chứ không riêng pháp luật về đường sắt. |
| 3. Hành vi vi phạm trật tự, an toàn giao thông vận tải đường sắt phải được phát hiện kịp thời, xử lý nghiêm minh, đúng pháp luật. | 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. | Giữ nguyên khoản 3 Điều 73 Luật Đường sắt 2005: |
| 4. Tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động giao thông vận tải đường sắt, lực lượng bảo vệ 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 nhà ga và tuyến 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. | 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. | Đề nghị sửa đổi khoản 4 Điều 73 Luật Đường sắt 2005:  - Bỏ cụm từ “lực lượng bảo vệ đường sắt” vì nếu để lực lượng bảo vệ thì phải tổ chức một lực lượng chuyên trách đảm bảo trật tự, an toàn GTĐS. Mà lực lượng bảo vệ hiện nay là do doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt tổ chức.  - Bỏ cụm từ “nhà ga và tuyến” cho bao hàm hết hoạt động đường sắt chứ không riêng nhà ga và tuyến đường sắt. |
| **Điều** **74.** **Nội dung điều hành giao thông vận tải đường sắt** | **Điều** **44. Điều hành giao thông vận tải đường sắt** | Đề nghị gộp Điều 74. Nội dung điều hành giao thông vận tải đường sắt và Điều 78. Nguyên tắc điều độ chạy tàu của Luật Đường sắt 2005 thành một Điều mới quy định về điều hành giao thông vận tải đường sắt |
| **Điều** **78.** **Nguyên tắc điều độ chạy tàu** |  | Gộp từ Điều 78 của Luật Đường sắt 2005 |
| Điều độ chạy tàu phải tuân thủ các nguyên tắc sau đây: | 1. Điều hành giao thông vận tải đường sắt phải tuân thủ các nguyên tắc sau đây: |  |
| 1. Điều hành tập trung, thống nhất; tuân thủ biểu đồ chạy tàu đã công bố, quy trình, quy phạm chạy tàu; | a) Tập trung, thống nhất; tuân thủ biểu đồ chạy tàu đã công bố; | Sửa đổi điểm b khoản 1 Điều 78 của Luật Đường sắt 2005:  Bỏ cụm từ “quy trình, quy phạm chạy tàu” vì trước khi công bố thì đã tuân thủ quy trình, quy phạm. |
| 2. Bảo đảm giao thông vận tải đường sắt an toàn, thông suốt theo biểu đồ chạy tàu; | b) Bảo đảm giao thông vận tải đường sắt an toàn, thông suốt theo biểu đồ chạy tàu; | Giữ nguyên như khoản 2 Điều 78 của Luật Đường sắt 2005 và chuyển nội dung thành một điểm của khoản này. |
| 3. Không phân biệt đối xử giữa các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt. | c) Không phân biệt đối xử giữa các doanh nghiệp kinh doanh ***vận tải*** đường sắt. | Sửa đổi khoản 3 Điều 78 của Luật Đường sắt 2005 và chuyển nội dung thành một điểm của khoản này:  Thay thế cụm từ “kinh doanh đường sắt” thành “kinh doanh vận tải đường sắt” vì hoạt động kinh doanh đường sắt bao gồm kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, Kinh doanh vận tải đường sắt. Trong tương lai sẽ có nhiều doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt. Các doanh nghiệp này đều phải thuê kết cấu hạ tầng đường sắt và phí sử dụng điều hành vận tải đường sắt. Điều độ chạy tàu chỉ ảnh hưởng đến doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt. Vì vậy, cần sửa đổi cho phù hợp với thực tiễn. |
| **Điều 74. Nội dung điều hành giao thông vận tải đường sắt** | ***2. Nội dung điều hành giao thông vận tải đường sắt*** | Chuyển Điều 74 Luật Đường sắt 2005 thành một khoản của điều này |
| 1. Điều hành giao thông vận tải trên đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị bao gồm các nội dung sau đây: | Điều hành giao thông vận tải trên đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị bao gồm các nội dung sau đây: |  |
| a) Lập và phân bổ biểu đồ chạy tàu bảo đảm không phân biệt đối xử giữa các doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt; công bố biểu đồ chạy tàu; | a) Lập và phân bổ biểu đồ chạy tàu bảo đảm không phân biệt đối xử giữa các doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt; công bố biểu đồ chạy tàu; | Giữ nguyên như điểm a khoản 1 Điều 74 Luật Đường sắt 2005 |
| b) Chỉ huy điều độ chạy tàu thống nhất, tập trung, bảo đảm an toàn, thông suốt theo biểu đồ chạy tàu đã công bố, theo đúng lịch trình chạy tàu, quy trình, quy phạm và mệnh lệnh của cấp trên; | b) ***Tổ chức*** chạy tàu thống nhất, tập trung, bảo đảm an toàn, thông suốt theo biểu đồ chạy tàu đã công bố ***và*** theo đúng lịch trình chạy tàu, ***tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật*** và mệnh lệnh của cấp trên; | Sửa đổi điểm b khoản 1 Điều 74 Luật Đường sắt 2005:  - Thay cụm từ “quy trình, quy phạm” bằng cụm từ “tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật” cho phù hợp với Luật Tiêu chuẩn, quy chuẩn |
| c) Chỉ huy xử lý các sự cố khẩn cấp hoặc bất thường xảy ra trên đường sắt; huy động phương tiện, thiết bị và nhân lực của các doanh nghiệp trong ngành đường sắt phục vụ cho công tác cứu hộ và khắc phục sự cố trên đường sắt; tham gia phân tích nguyên nhân xảy ra sự cố; yêu cầu các doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng và kinh doanh vận tải đường sắt áp dụng các biện pháp phòng chống sự cố, nâng cao chất lượng, độ tin cậy, độ an toàn của giao thông vận tải đường sắt; | c) Xử lý các sự cố khẩn cấp hoặc bất thường xảy ra trên đường sắt | Viết lại điểm c khoản 1 Điều 74 Luật Đường sắt 2005 cho ngắn gọn, dễ hiều và phù hợp với nội dung của Điều này |
| d) Tạm đình chỉ chạy tàu khi xét thấy có nguy cơ mất an toàn chạy tàu; điều chỉnh hành trình các tàu trên từng khu đoạn, từng tuyến, toàn mạng đường sắt để khôi phục biểu đồ chạy tàu sau tai nạn, sự cố; |  | Đề nghị bỏ điểm d khoản 1 Điều 74 Luật Đường sắt 2005 vì đây là quyền của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đã được quy định tại Điều Quyền và nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt của Dự thảo |
| đ) Ký hợp đồng với doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt trong việc sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt để chạy tàu; ký hợp đồng với doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt để cung cấp dịch vụ điều hành và các dịch vụ liên quan đến giao thông vận tải đường sắt; |  | Đề nghị bỏ điểm đ khoản 1 Điều 74 Luật Đường sắt 2005 vì đây là quyền của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đã được quy định tại Điều Quyền và nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt của Dự thảo |
| e) Thu nhận và tổng hợp thông tin liên quan đến công tác điều hành giao thông vận tải đường sắt; | ***d)*** Thu nhận và tổng hợp thông tin liên quan đến công tác điều hành giao thông vận tải đường sắt; | Giữ nguyên như điểm e khoản 1 Điều 74 Luật Đường sắt 2005 và sửa lại thứ tự điểm |
| g) Đề nghị cơ quan nhà nước có thẩm quyền thu hồi chứng chỉ an toàn của doanh nghiệp kinh doanh đường sắt khi phát hiện thấy doanh nghiệp không đáp ứng các điều kiện quy định trong chứng chỉ an toàn; |  | Đề nghị bỏ điểm g khoản 1 Điều 74 Luật Đường sắt 2005 vì được giải thích tại Điều 75 Luật Đường sắt 2005 |
| h) Phối hợp điều hành giao thông vận tải đường sắt với các tổ chức đường sắt quốc tế. | ***đ)*** Phối hợp điều hành giao thông vận tải đường sắt với các tổ chức đường sắt quốc tế. | Giữ nguyên như điểm h khoản 1 Điều 74 Luật Đường sắt 2005 và sửa lại thứ tự điểm |
| 2. Nguồn tài chính cho hoạt động điều hành giao thông vận tải đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị bao gồm: |  | Đề nghị bỏ khoản 2 Điều 74 Luật Đường sắt 2005 vì đã quy định tại Điều ...quy định về giá thuê kết cấu hạ tầng đường sắt của Dự thảo |
| a) Phí cung cấp dịch vụ điều hành hoạt động giao thông vận tải đường sắt; |  |  |
| b) Các nguồn thu khác theo quy định của pháp luật. |  |  |
| Chưa có quy định | ***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 có nối ray với đường sắt quốc gia.*** | Đề nghị bổ sung nội dung này vì:  Theo quy định tại Khoản 4 Điều 34 Luật Tổ chức Chính phủ quy định Bộ, cơ quan ngang Bộ ban hành văn bản quy phạm pháp luật theo thẩm quyền để thực hiện chức năng, nhiệm vụ quản lý nhà nước đối với ngành, lĩnh vực được phân công; ban hành hoặc trình Chính phủ. Quy định này thuộc nhiệm vụ của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải. Vì vậy, đề nghị bổ sung nội dung này cho đầy đủ |
| Chưa có quy định | ***4. Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định về điều hành giao thông vận tải đường sắt đô thị.*** | Đề nghị bổ sung nội dung này vì:  Theo quy địnhtại khoản 11 Điều 22 Luật Tổ chức chính quyền địa phương 2015 quy định nhiệm vụ, quyền hạn của Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh đối với việc thực hiện nhiệm vụ, quyền hạn quản lý nhà nước ở địa phương. Vì vậy, đề nghị bổ sung nội dung này cho đầy đủ |
| **Điều** **75.** **Chứng chỉ an toàn** |  | Luật Đường sắt quy định kinh doanh đường sắt là kinh doanh có điều kiện. Hiện nay quy định này đang là một điều kiện để kinh doanh đường sắt.  Theo quy định của Luật đầu tư và các quy định về ngành nghề kinh doanh có điều kiện thì thẩm quyền quy định về điều kiện kinh doanh thuộc thẩm quyền của Chính phủ.  Khoản 2 Điều 83 của Luật Đường sắt 2005 đã quy định Chính phủ quy định cụ thể điều kiện, nội dung, trình tự cấp, sửa đổi, thu hồi giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh đường sắt.  Nếu quy định thêm chứng chỉ an toàn sẽ dẫn đến kinh doanh đường sắt bao gồm có 02 loại giấy phép và quy định thẩm quyền cho Bộ GTVT quy định về điều kiện, nội dung thủ tục… cấp chứng chỉ an toàn là không phù hợp với thẩm quyền được quy định tại Điều 7 Luật đầu tư 2014 Theo đó Luật Đầu tư sẽ giao Chính phủ quy định chi tiết việc công bố và kiểm soát điều kiện đầu tư kinh doanh. Vì vậy, đề nghị đưa nội dung của chứng chỉ an toàn sẽ được xem xét để đưa thành điều kiện kinh doanh của doanh nghiệp và được quy định trong Nghị định hướng dẫn Luật Đường sắt. |
| 1. Để được tham gia hoạt động giao thông vận tải đường sắt, doanh nghiệp kinh doanh đường sắt phải có chứng chỉ an toàn do cơ quan quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt cấp.  2. Doanh nghiệp kinh doanh đường sắt được cấp chứng chỉ an toàn phải có điều kiện sau đây:  a) Nhân viên quản lý, điều hành và phục vụ hoạt động giao thông vận tải đường sắt của doanh nghiệp kinh doanh đường sắt phải được đào tạo phù hợp với các chức danh, cấp bậc kỹ thuật;  b) Phương tiện giao thông đường sắt của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt hoặc do doanh nghiệp thuê phải bảo đảm tiêu chuẩn an toàn kỹ thuật đã được cơ quan đăng kiểm chứng nhận và phải phù hợp với kết cấu hạ tầng đường sắt;  c) Kết cấu hạ tầng đường sắt của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt phải bảo đảm an toàn, phù hợp với cấp kỹ thuật của đường sắt đã được doanh nghiệp công bố trong công lệnh tốc độ, công lệnh tải trọng và các thông tin liên quan đến hoạt động giao thông vận tải đường sắt.  3. Bộ Giao thông vận tải quy định cụ thể điều kiện, nội dung, thủ tục cấp chứng chỉ an toàn và loại hình doanh nghiệp kinh doanh đường sắt phải có chứng chỉ an toàn. |  |  |
| Chưa có quy định | **Điều 45. Công lệnh tải trọng, Công lệnh tốc độ chạy tàu** | Đề nghị bổ sung nội dung này:  - Luật Đường sắt 2005 chưa quy định nội dung này. Thực tế hiện nay trên các tuyến, khu đoạn đường sắt khả năng chịu lực, khả năng khai thác tốc độ cho phép có sự khác nhau, có nhiều yếu tố dẫn đến hạn chế tốc độ, tải trọng của kết cấu hạ tầng đường sắt, do vậy cần phải quy định để bảo đảm an toàn chạy tàu, giảm thiểu tai nạn giao thông như: đường ngang, đương dân sinh trái phép, các điểm xung yếu do ảnh hưởng của biến đổi khí hậu, qua khu đông dân cư ..., vì vậy cần phải quy định để bảo đảm tính thống nhất trong quá trình xây dựng công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ |
| Chưa có quy định | ***1. 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.*** |  |
| Chưa có quy định | ***2. 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.*** |  |
| Chưa có quy định | ***3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định trình tự xây dựng công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ trên đường sắt quốc gia; đường sắt đô thị chạy chung với đường sắt quốc gia.*** | Đề nghị bổ sung nội dung này:  - Luật Đường sắt 2005 chưa quy định nội dung này. Tuy nhiên trong thực tế Bộ Giao thông vận tải vẫn phải quy định việc xây dựng công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ trên đường sắt quốc gia.  - Đây là chức năng quản lý nhà nước của Bộ Giao thông vận tải.  - Trong tương lai tại Hà Nội có tuyến ĐSĐT số 1 có chạy chung với ĐSQG (đoạn Yên Viên – Ngọc Hồi). Vì vậy đề nghị bổ sung cho phù hợp |
| Chưa có quy định | ***4. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định trình tự xây dựng công lệnh, tải trọng, công lệnh tốc độ trên đường sắt đô thị.*** | Đề nghị bổ sung nội dung này:  - Luật Đường sắt 2005 chưa quy định nội dung này. Hiện nay đã xuất hiện hệ thống đường sắt đô thị do Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh đầu tư xây dựng khai thác, bảo dưỡng.  - Đây là chức năng quản lý nhà nước của Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh quy định tại Điểm b Khoản 2 Điều 2 của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật của Hội đồng nhân dân, Uỷ ban nhân dân quy định: Uỷ ban nhân dân ban hành văn bản quy phạm pháp luật để thực hiện chức năng quản lý nhà nước ở địa phương. Vì vậy đây là nhiệm vụ của Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh có đường sắt đô thị. |
| Chưa có quy định | ***5. 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.*** | Đề nghị bổ sung nội dung này:  - Chủ quản lý, kinh doanh, khai thác KCHT phải có trách nhiệm xây dựng, công bố công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ trên tuyến đường sắt do mình đầu tư.  - Luật Đường sắt 2005 chưa quy định nội dung này.  - Theo Khoản 8 Điều 7 Luật Doanh nghiệp thì Doanh nghiệp có quyền chiếm hữu, định đoạt tài sản của doanh nghiệp do vậy đây là hệ thống đường sắt do cá nhân, tổ chức đầu tư xây dựng phục vụ nhu cầu kinh doanh của doanh nghiệp do vậy doanh nghiệp có quyền xây dựng công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ trên tuyến do mình đầu tư |
| Chưa có quy định | **Điều 46. Tải trọng** | Đề nghị bổ sung mới nội dung này:  Luật Đường sắt 2005 đã có trong giải thích từ ngữ mà chưa quy định cụ thể. Vì vậy, cần phải quy định để ngăn ngừa chạy tàu quá tải trọng làm hỏng kết cấu hạ tầng đường sắt. |
| Chưa có quy định | ***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.*** |  |
| Chưa có quy định | ***2. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt phải tuân thủ quy định trong công lệnh tải trọng.*** |  |
| **Điều** **76.** **Biểu đồ chạy tàu** | **Điều 47. Biểu đồ chạy tàu và trình tự xây dựng biểu đồ chạy tàu** | Đề nghị gộp Điều 76. Biểu đồ chạy tàu với Điều 77. Trình tự xây dựng biểu đồ chạy tàu Luật Đường sắt 2005 thành Điều Biểu đồ chạy tàu và trình tự xây dựng biểu đồ chạy tàu của Dự thảo |
| 1. Biểu đồ chạy tàu là cơ sở của việc tổ chức chạy tàu, được xây dựng hàng năm, hàng 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 và công bố công khai cho mọi doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt. | 1. Biểu đồ chạy tàu là cơ sở của việc tổ chức chạy tàu, được xây dựng hàng năm, hàng 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 và công bố công khai cho mọi doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt. | Giữ nguyên như khoản 1 Điều 76 Luật Đường sắt 2005 |
| 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, dừng và 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 kết cấu  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, dừng và 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 kết cấu  d) Thứ tự ưu tiên các tàu chạy trên cùng một tuyến. | Giữ nguyên như khoản 1 Điều 76 Luật Đường sắt 2005 |
| 3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định thứ tự ưu tiên các tàu. | ***3. Trình tự xây dựng biểu đồ chạy tàu:*** | Viết lại khoản 3 cho phù hợp với kết cấu và nội dung |
|  | ***a) Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định nội dung, trình tự xây dựng, ban hành biểu đồ chạy tàu trên đường sắt quốc gia do nhà nước đầu tư;*** | - Luật Đường sắt 2005 chưa quy định nội dung này. Tuy nhiên trong thực tế Bộ Giao thông vận tải vẫn phải quy định việc xây dựng biểu đồ chạy tàu trên đường sắt quốc gia.  - Theo quy định tại Khoản 4 Điều 34 Luật Tổ chức Chính phủ quy định Bộ, cơ quan ngang Bộ ban hành văn bản quy phạm pháp luật theo thẩm quyền để thực hiện chức năng, nhiệm vụ quản lý nhà nước đối với ngành, lĩnh vực được phân công; ban hành hoặc trình Chính phủ. Quy định này thuộc nhiệm vụ của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải. Vì vậy, đề nghị bổ sung nội dung này cho đầy đủ. |
|  | ***b) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định nội dung, trình tự xây dựng, ban hành biểu đồ chạy tàu trên đường sắt đô thị;*** | - Luật Đường sắt 2005 chưa quy định nội dung này. Hiện nay đã xuất hiện hệ thống đường sắt đô thị do Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh đầu tư xây dựng khai thác, bảo dưỡng.  - Đây là chức năng quản lý nhà nước của Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh quy định tại Điểm b Khoản 2 Điều 2 của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật của Hội đồng nhân dân, Uỷ ban nhân dân quy định: Uỷ ban nhân dân ban hành văn bản quy phạm pháp luật để thực hiện chức năng quản lý nhà nước ở địa phương. Vì vậy đây là nhiệm vụ của Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh có đường sắt đô thị. |
|  | ***c) Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt quy định nội dung, trình tự xây dựng, ban hành biểu đồ chạy tàu trên tuyến đường sắt do mình kinh doanh, khai thác.*** | Doanh nghiệp quản lý khai thác là đơn vị sẽ xây dựng biểu đồ chạy tàu. Còn chủ sở hữu hoặc chủ quản lý sẽ phải là người phê duyệt biểu đồ chạy tàu  - Theo Khoản 8 Điều 7 Luật Doanh nghiệp thì Doanh nghiệp có quyền chiếm hữu, định đoạt tài sản của doanh nghiệp do vậy đây là hệ thống đường sắt do cá nhân, tổ chức đầu tư xây dựng phục vụ nhu cầu kinh doanh của doanh nghiệp do vậy doanh nghiệp có quyền xây dựng biểu đồ chạy độ trên tuyến do mình đầu tư |
| **Điều** **77.** **Trình tự xây dựng biểu đồ chạy tàu** |  | Đề nghị gộp Điều 76. Biểu đồ chạy tàu với Điều 77. Trình tự xây dựng biểu đồ chạy tàu Luật Đường sắt 2005 thành Điều Biểu đồ chạy tàu và trình tự xây dựng biểu đồ chạy tàu của Dự thảo |
| 1. Dự thảo biểu đồ chạy tàu phải căn cứ vào quy định tại khoản 2 Điều 76 của Luật này và phải được gửi cho các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt và cơ quan quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt. |  |  |
| 2. Trong trường hợp có doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt không thống nhất với dự thảo biểu đồ chạy tàu thì tổ chức điều hành giao thông vận tải đường sắt chủ trì việc đàm phán, thỏa thuận của các doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt, doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt có liên quan. Trường hợp không đạt được thoả thuận thì tổ chức đấu thầu và doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt trả phí sử dụng kết cấu hạ tầng cao nhất sẽ được phân bổ giờ chạy tàu theo nhu cầu của doanh nghiệp. |  |  |
| 3. Quá trình tiến hành xây dựng biểu đồ chạy tàu quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều này được cơ quan quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt giám sát. |  |  |
| **Điều** **78.** **Nguyên tắc điều độ chạy tàu**  Điều độ chạy tàu phải tuân thủ các nguyên tắc sau đây: |  | Đề nghị gộp Điều 74. Nội dung điều hành giao thông vận tải đường sắt và Điều 78. Nguyên tắc điều độ chạy tàu của Luật Đường sắt 2005 thành một Điều mới quy định về điều hành giao thông vận tải đường sắt |
| 1. Điều hành tập trung, thống nhất; tuân thủ biểu đồ chạy tàu đã công bố, quy trình, quy phạm chạy tàu; |  |  |
| 2. Bảo đảm giao thông vận tải đường sắt an toàn, thông suốt theo biểu đồ chạy tàu; |  |  |
| 3. Không phân biệt đối xử giữa các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt. |  |  |
| **Điều 11.** **Trách nhiệm của tổ chức, cá nhân khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt** | **Điều 48.** **Trách nhiệm của tổ chức, cá nhân khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt** | Đề xuất chuyển Điều 11 Luật Đường sắt 2005 về Mục 2 Chương VII về tín hiệu, quy tắc giao thông đường sắt và đảm bảo trật tự, an toàn giao thông đường sắt;  - Dự thảo Luật chỉ quy định tính nguyên tắc, chi tiết cụ thể sẽ được quy định tại các văn bản QPPL dưới luật. |
| 1. Khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt, lái tàu hoặc nhân viên đường sắt khác trên tàu phải thực hiện các thao tác dừng tàu khẩn cấp. Trưởng tàu có trách nhiệm tổ chức nhân viên đường sắt trên tàu và những 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, cơ quan công an, Uỷ ban nhân dân nơi gần nhất và thực hiện những công việc sau đây:  a) Trường hợp tàu, đường sắt bị hư hỏng phải 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;  b) Trường hợp tàu, đường sắt không bị hư hỏng phải 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. | 1. Khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt, lái tàu hoặc nhân viên đường sắt khác trên tàu phải thực hiện các thao tác dừng tàu khẩn cấp. Trưởng tàu có trách nhiệm tổ chức nhân viên đường sắt trên tàu và những 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, cơ quan công an, Uỷ ban nhân dân nơi gần nhất và thực hiện những công việc sau đây:  a) Trường hợp tàu, đường sắt bị hư hỏng phải 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;  b) Trường hợp tàu, đường sắt không bị hư hỏng phải 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. | Giữ nguyên như khoản 1 Điều 11 Luật Đường sắt 2005. |
| 2. 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. | 2. 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 2 Điều 11 Luật Đường sắt 2005. |
| 3. Cơ quan công an và tổ chức, cá nhân có liên quan khi nhận được tin báo về tai nạn giao thông đường sắt có trách nhiệm đến ngay hiện trường để giải quyết. | 3. Cơ quan công an và tổ chức, cá nhân có liên quan khi nhận được tin báo về tai nạn giao thông đường sắt có trách nhiệm đến ngay hiện trường để giải quyết. | Giữ nguyên như khoản 2 Điều 11 Luật Đường sắt 2005. |
| 4. Uỷ 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 Nhà nước và của người bị nạn. Trường hợp có người chết không rõ tung tích, không có thân nhân hoặc thân nhân không có khả năng chôn cất thì Uỷ ban nhân dân nơi xảy ra tai nạn có trách nhiệm tổ chức chôn cất. | 4. Uỷ 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 Nhà nước và của người bị nạn. Trường hợp có người chết không rõ tung tích, không có thân nhân hoặc thân nhân không có khả năng chôn cất thì Uỷ ban nhân dân nơi xảy ra tai nạn có trách nhiệm tổ chức chôn cất. | Giữ nguyên như khoản 2 Điều 11 Luật Đường sắt 2005. |
| 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 2 Điều 11 Luật Đường sắt 2005. |
| Chưa có quy định | ***6. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về xử lý sự cố, tai nạn giao thông đường sắt.*** | Đề nghị bổ sung nội dung này vì:  Luật Đường sắt 2005 chưa có quy định về nội dung trình tự báo tin, trình tự giải quyết sự cố, tai nạn giao thông đường sắt bao gồm rất nhiều công việc. Do vậy trong Dự thảo đề xuất giao cho Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định. |
| **Điều** **79.** **Xử lý khi phát hiện sự cố, vi phạm trên đường sắt** | **Điều** 49**.** **Xử lý khi phát hiện sự cố, vi phạm trên đường sắt** | Giữ nguyên Điều 79 Luật Đường sắt 2005. |
| 1. Người phát hiện các 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 nhà ga, 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 các 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 nhà ga, 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. | Giữ nguyên như khoản 1 Điều 79 Luật Đường sắt 2005. |
| 2. Tổ chức, cá nhân nhận được tin báo hoặc tín hiệu dừng tàu khẩn cấp 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 khẩn cấp 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. | Giữ nguyên như khoản 1 Điều 79 Luật Đường sắt 2005. |
| 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 và bồi thường thiệt hại 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 và bồi thường thiệt hại theo quy định của pháp luật. | Giữ nguyên như khoản 1 Điều 79 Luật Đường sắt 2005. |
| Chưa có quy định |  |  |
| **Điều** **80.** **Trách nhiệm bảo vệ trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của doanh nghiệp kinh doanh đường sắt** | **Điều** **50.** **Bảo vệ trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của doanh nghiệp kinh doanh đường sắt** | Sửa tên Điều 80 Luật Đường sắt 2005.  Bỏ cụm từ “trách nhiệm” cho phù hợp với nội dung của Điều |
| Chưa có quy định | ***1. Doanh nghiệp kinh doanh đường sắt có nghĩa vụ chủ động, phối hợp với cơ quan công an, chính quyền địa phương, cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền để phòng ngừa, ngăn chặn, giải quyết hành vi vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn đường sắt.*** | Đề nghị bổ sung nội dung này vì:  Trong Luật ĐS 2005 đã quy định tại khoản 1 Điều 10, Điều 80 đã quy định trách nhiệm của doanh nghiệp kinh doanh đường sắt trong việc phối hợp cơ quan công an. Tuy nhiên việc thực hiện này không khả thi vì Doanh nghiệp kinh doanh đường sắt không đủ thẩm quyền để chủ trì giải quyết các hành vi vi phạm pháp luật về đường sắt. Thực tế qua quá trình phối hợp kiểm tra doanh nghiệp kinh doanh KCHTĐS rất khó làm việc với địa phương trong việc thực hiện công tác này.  Vì vậy cần phải quy định cụ thể trách nhiệm của doanh nghiệp trong việc đảm bảo trật tự, an toàn giao thông đường sắt. |
| 1. Doanh nghiệp kinh doanh đường sắt có trách nhiệm tổ chức bảo vệ trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt thuộc phạm vi quản lý của doanh nghiệp; chủ trì, phối hợp với cơ quan công an, chính quyền địa phương để phòng ngừa, ngăn chặn và giải quyết theo thẩm quyền hành vi vi phạm pháp luật về đường sắt và chịu trách nhiệm trước pháp luật về quyết định của mình. | ***2. Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt có nghĩa vụ đảm bảo trật tự, an toàn giao thông đường sắt.*** | Sửa đổi khoản 1 Điều 80 Luật Đường sắt 2005:  Viết lại nội dung này để nêu rõ chủ thể có trách nhiệm bảo vệ trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của doanh nghiệp là doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt và tương thích với khoản 1 Điều nay của Dự thảo quy định trách nhiệm bảo vệ trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt.  - Thay cụm từ “trách nhiệm tổ chức bảo vệ’ bằng cụm từ nghĩa vụ đảm bảo” vì doanh nghiệp chỉ có nghĩa vụ thực hiện, còn trách nhiệm tổ chức là của cơ quan quản lý |
| Chưa có quy định | ***3. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt có nghĩa vụ đảm bảo trật tự, an toàn trên tàu và các hoạt động khác liên quan đến kinh doanh vận tải đường sắt thuộc trách nhiệm của doanh nghiệp.*** | Bổ sung nội dung này vì:  Trong Luật Đường sắt 2005 chưa quy định doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt có nghĩa vụ đảm bảo trật tự, an toàn trên tàu và các hoạt động khác liên quan đến kinh doanh vận tải đường sắt thuộc trách nhiệm của doanh nghiệp. Vì vậy, cần phải bổ sung cho đầy đủ. |
| 2. Lực lượng bảo vệ trên tàu có trang thiết bị, trang phục, phù hiệu, công cụ hỗ trợ theo quy định của Chính phủ và có các nhiệm vụ sau đây: | ***4. Lực lượng bảo vệ trên tàu được tổ chức trong các doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt trên các mạng đường sắt quốc gia.*** | Viết lại khoản 2 Điều 80 Luật Đường sắt 2005:  - Luật Đường sắt 2005 và Nghị định 55/2006/NĐ-CP ngày 31/5/2006 quy định nhiệm vụ của lực lượng bảo vệ trên tàu trên đường sắt quốc gia và liên quan đến đường sắt quốc gia thuộc loại hình đường sắt thông thường như hiện nay.  - Trong tương lai gần sẽ xuất hiện loại hình đường sắt tốc độ cao. Đây là loại hình đường sắt mới so với loại hình đường sắt thông thường và nhiệm vụ của lực lượng bảo trên tàu này sẽ có khác biệt với loại hình đường sắt thông thường.  - Nếu quy định nhiệm vụ của lực lượng bảo vệ trên tàu tại Luật Đường sắt như hiện nay, khi có sự thay đổi về loại hình đường sắt sẽ không linh hoạt khi cần điều chỉnh. Vì vậy kiến nghị các nội dung quy định về nhiệm vụ của lực lượng này sẽ được quy định tại Nghị định của Chính phủ để khắc phục tình trạng trên. |
| a) Phát hiện, ngăn chặn hành vi xâm phạm tính mạng, sức khoẻ, tài sản, gây rối trật tự, an toàn và các hành vi khác vi phạm pháp luật xảy ra trên tàu; tạm giữ theo thủ tục hành chính và dẫn giải người vi phạm giao cho trưởng ga, công an hoặc chính quyền địa phương khi tàu dừng tại ga gần nhất; |  |  |
| b) Ngăn chặn, tiến hành các biện pháp cưỡng chế đối với người có hành vi ngăn cản việc chạy tàu trái pháp luật, ném đất, đá hoặc các vật khác làm hư hỏng, mất vệ sinh tàu; tạm giữ theo thủ tục hành chính và dẫn giải người vi phạm giao cho trưởng ga, cơ quan công an hoặc chính quyền địa phương khi tàu dừng tại ga gần nhất; |  |  |
| c) Phối hợp với lực lượng bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt, lực lượng công an và chính quyền địa phương kịp thời phát hiện và ngăn chặn các hành vi xâm phạm kết cấu hạ tầng đường sắt, phương tiện giao thông đường sắt, gây mất an toàn giao thông vận tải đường sắt; |  |  |
| d) Tham gia giải quyết, khắc phục sự cố, thiên tai, tai nạn giao thông vận tải đường sắt quy định tại Điều 13 và Điều 38 của Luật này. |  |  |
| Tách từ khoản 2 Điều 80 | ***5. Chính phủ quy định về nhiệm vụ, quyền hạn và công cụ hỗ trợ của lực lư­ợng bảo vệ trên tàu.*** | Đề nghị viết lại nội dung này:  Để đảm bảo qui định về tổ chức, nhiệm vụ, quyền hạn và trang phục, phù hiệu, công cụ hỗ trợ của lực lượng bảo vệ trên tàu được đầy đủ, phù hợp với qui định khác của pháp luật cũng như yếu tố trật tự, an ninh đường sắt theo các thời kỳ; đồng thời thay thế các điểm a, b, c, d của khoản 2 điều này.  Theo khoản 2 Điều 30 Pháp lệnh Quản lý, sử dụng vũ khí, vật liệu nổ và công cụ hỗ trợ “2. Các đối tượng khác có nhu cầu trang bị công cụ hỗ trợ thì căn cứ vào tính chất, yêu cầu nhiệm vụ, Bộ trưởng Bộ Công an chủ trì phối hợp với Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang bộ có liên quan trình Thủ tướng Chính phủ quyết định.” Thực tế, lực lượng bảo vệ trên tàu đã và đang tồn tại, mặt khác hiện nay không quy định lực lương công an có nhiệm vụ tuần tra trên tàu. Vì vậy, lực lượng bảo vệ trên tàu là cần thiết và cần phải quy định chức năng, nhiệm vụ và cần do Chính phủ theo quy định của Pháp lệnh Quản lý, sử dụng vũ khí, vật liệu nổ và công cụ hỗ trợ |
| **Điều** **81.** **Trách nhiệm bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của lực lượng công an** | **Điều** 51**.** **Trách nhiệm bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của lực lượng công an** | Giữ nguyên như tên Điều 81 Luật Đường sắt 2005 |
| Lực lượng công an trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm chủ trì, phối hợp với lực lượng bảo vệ đường sắt, thanh tra đường sắt, cán bộ, công chức, viên chức, nhân viên đường sắt và chính quyền địa phương nơi có ga đường sắt, tuyến đường sắt đi qua 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:***  ***a) Kiểm tra, kiểm soát người và phương tiện tham gia giao thông đường sắt;***  ***b) Điều tra, giải quyết tai nạn giao thông đường sắt và xử phạt các hành vi vi phạm pháp luật về giao thông đường sắt;***  ***c) Chủ trì, phối hợp với chính quyền địa phương có đường sắt đi qua, thanh tra giao thông, lực lượng bảo vệ đường sắt và tổ chức, cá nhân có liên quan đến hoạt động đường sắt 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 tuần tra, kiểm soát và điều tra, giải quyết tai nạn giao thông đường sắt.*** | Viết lại nội dung Điều này để làm rõ trách nhiệm của lực lượng công an trong việc bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt |
| **Điều** **82.** **Trách nhiệm bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của Uỷ ban nhân dân** | **Điều** **52.** **Trách nhiệm bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của Uỷ ban nhân dân *nơi có đường sắt đi qua*** |  |
| 1. Uỷ ban nhân dân các cấp trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm tổ chức thực hiện quy định tại khoản 2 Điều 10 của Luật này để nâng cao ý thức của nhân dân trong việc bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn giao thông đường sắt. | ***1. Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức, chỉ đạo Uỷ ban nhân dân các cấp và các cơ quan chuyên môn trực thuộc thực hiện:***  ***a) Tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật trong việc đảm bảo trật tự, an ninh, an toàn giao thông đường sắt;***  ***b) Các biện pháp bảo vệ, chống lấn chiếm hành lang an toàn giao thông đường sắt và đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường sắt;***  ***c) Đảm bảo kinh phí để thực hiện công tác đảm bảo an toàn giao thông trong phạm vị trách nhiệm của địa phương;***  ***d) Kiểm tra, thanh tra, xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường sắt;***  ***đ) Tham gia giải quyết tai nạn giao thông đường sắt theo quy định tại Điều 48 của Luật này.*** | Đề nghị viết lại nội dung này vì:  - Do Luật Đường sắt 2005 không giao cho cấp cụ thể của địa phương trong việc thực hiện nhiệm vụ này dẫn đến: không có đầu mối để chủ trì thực hiện việc lập, dự trù kinh phí và kế hoạch triển khai cho công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường sắt; không có đầu mối chủ trì làm việc với các cấp, các cơ quan liên quan đến công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường sắt;  - Do không được quy định cụ thể trong Luật ĐS 2005, các cấp trực tiếp thực thi công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường sắt không xác định rõ dẫn đến không chủ động được nguồn ngân sách địa phương hàng năm thực hiện công tác này. Qua thực tế kiểm tra việc thực hiện Quy chế phối hợp giữa Bộ GTVT với các địa phương cho thấy việc này chỉ thực hiện được ở một số địa phương có nguồn thu lớn và được lãnh đạo địa phương quan tâm thì đáp ứng được; Còn lại một số địa phương bị động trong việc thực hiện công tác này.  - Việc giao cho Doanh nghiệp chủ trì, phối hợp với cơ quan công an, chính quyền địa phương để phòng ngừa, ngăn chặn và giải quyết theo thẩm quyền hành vi vi phạm pháp luật về đường sắt đến nay không khả thi vì Doanh nghiệp kinh doanh đường sắt không đủ thẩm quyền để chủ trì giải quyết các hành vi vi phạm pháp luật về đường sắt. Thực tế qua quá trình phối hợp kiểm tra doanh nghiệp kinh doanh KCHTĐS rất khó làm việc với địa phương trong việc thực hiện công tác này.  Vì vậy trong Dự thảo đề xuất: Quy định rõ trách nhiệm cụ thể của Ủy ban nhân dân các cấp trong việc thực hiện công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường sắt; Giao cho cơ quan quản lý nhà chuyên ngành đường sắt chủ trì, phối hợp với chính quyền địa phương các cấp, các cơ quan quản lý nhà nước liên quan và doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt để tổ chức, ngăn chặn, giải quyết theo thẩm quyền đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường sắt. |
| Chưa có quy định | ***2. Chính phủ quy định trách nhiệm của Uỷ ban nhân dân các cấp về đảm bảo trật tự, an ninh, an toàn giao thông đường sắt*** | Đề nghị viết lại nội dung này vì:  Hiện nay, Luật Đường sắt Việt Nam chưa có Nghị định hướng dẫn quy định trách nhiệm của UBND các cấp trong việc đảm bảo trật tự, an ninh, an toàn giao thông đường sắt. Thực tế trong những năm qua, hành lang an toàn giao thông đường sắt đã bị xâm lấn và việc đảm bảo trật tự, an toàn giao thông đường sắt chưa xác định rõ chủ thể thực hiện.  Trong lĩnh vực đường bộ đã có Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24/2/2010 quy định về quản lý và bảo vệ KCHT giao thông đường bộ. Theo đó đã quy định trách nhiệm cho từng cấp UBND trong việc quản lý, bảo vệ KCHT giao thông đường bộ.  Vì vậy, Dự thảo đề xuất bổ sung khoản này và được quy định tại Nghị định hướng dẫn Luật. |
| 2. Uỷ ban nhân dân các cấp nơi có ga đường sắt, tuyến đường sắt đi qua có trách nhiệm sau đây: |  | Đề nghị gộp vào khoản 1 Điều này của Dự thảo cho phù hợp kết cấu mới |
| a) Chỉ đạo lực lượng công an địa phương phối hợp với lực lượng bảo vệ đường sắt ngăn chặn, xử lý kịp thời các hành vi xâm phạm kết cấu hạ tầng đường sắt, phương tiện giao thông đường sắt và các hành vi khác vi phạm pháp luật về an toàn giao thông vận tải đường sắt; |  |  |
| b) Tham gia giải quyết tai nạn giao thông đường sắt theo quy định tại Điều 11 của Luật này. |  |  |
| **CHƯƠNG** **VII**  **KINH DOANH ĐƯỜNG SẮT** | **CHƯƠNG** **VI**  **KINH DOANH ĐƯỜNG SẮT** |  |
| **Điều** **83.** **Hoạt động kinh doanh đường sắt** | **Điều** 53**.** **Hoạt động kinh doanh đường sắt** | Đề nghị bổ sung cụm từ “kinh doanh đường sắt đô thị” khoản 1, 2 Điều này vì:  - Do đặc thù của đường sắt đô thị việc kinh doanh KCHT và kinh doanh vận tải do một doanh nghiệp thực hiện. Vì vậy, nếu tách riêng kinh doanh KCHT và kinh doanh vận tải đối với đường sắt đô thị là không phù hợp.  - Mặt khác nội dung này phù hợp với quy định của Luật Đầu tư 2014 (Điều 7 và Phụ lục 4) quy định đối với đường sắt gồm 03 loại hình đầu tư kinh doanh có điều kiện cụ thể: kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, kinh doanh vận tải đường sắt và kinh doanh đường sắt đô thị. |
| 1. Hoạt động kinh doanh đường sắt bao gồm kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, kinh doanh vận tải đường sắt và kinh doanh các dịch vụ hỗ trợ vận tải 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***~~.~~ | Đề nghị sửa đổi khoản 1 Điều 83 Luật Đường sắt 2005:  - Hiện nay, thực tế đã xuất hiện loại hình đường sắt đô thị tại Hà Nôi và TP. HCM. Vì vậy, bổ sung cụm từ “kinh doanh đường sắt đô thị” để phù hợp với thực tế và Luật Đầu tư 2014.  - Bỏ cụm từ “kinh doanh các dịch vụ hỗ trợ vận tải đường sắt” vì đây là một trong những loại hình kinh doanh thông thường và được điều chỉnh bởi pháp luật về doanh nghiệp và thương mại. |
| 2. Kinh doanh đường sắt là kinh doanh có điều kiện. Chính phủ quy định cụ thể điều kiện, nội dung, trình tự cấp, sửa đổi, bổ sung, thu hồi giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh đường sắt. | 2. Kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, kinh doanh vận tải đường sắt, ***kinh doanh đường sắt đô thị*** là kinh doanh có điều kiện. | Viết lại khoản 2 Điều 83 Luật Đường sắt 2005 cho phù hợp với quy định của Luật Đầu tư 2014 (Theo Điều 7 và Phụ lục số 4) kinh doanh đường sắt đô thị là kinh doanh có điều kiện. |
|  | ***3. Chính phủ quy định về điều kiện kinh doanh đường sắt.*** | Đề nghị bổ sung nội dung này cho phù hợp với quy định của Luật Đầu tư 2014 |
| **Điều** **84.** **Bảo đảm không phân biệt đối xử trong kinh doanh đường sắt**  Trong kinh doanh đường sắt không được có các hành vi phân biệt đối xử sau đây: | **Điều** 54**.** **Bảo đảm không phân biệt đối xử trong kinh doanh đường sắt**  Trong kinh doanh đường sắt không được có các hành vi phân biệt đối xử sau đây |  |
| 1. Cho phép sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt và các dịch vụ phục vụ giao thông vận tải đường sắt với những điều kiện ưu tiên mà không có lý do chính đáng. | 1. Cho phép sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt và các dịch vụ phục vụ giao thông vận tải đường sắt với những điều kiện ưu tiên mà không có lý do chính đáng. | Giữ nguyên như khoản 1 Điều 84 Luật Đường sắt 2005 |
| 2. Đòi hỏi điều kiện an toàn giao thông vận tải đường sắt đối với doanh nghiệp kinh doanh đường sắt cao hơn mức quy định do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành; |  | Đề nghị bỏ khoản 2 Điều 84 Luật Đường sắt 2005:  Luật Đường sắt quy định kinh doanh đường sắt là kinh doanh có điều kiện. Hiện nay quy định này đang là 1 điều kiện để kinh doanh đường sắt.  Theo quy định của Luật đầu tư và các quy định về ngành nghề kinh doanh có điều kiện thì thẩm quyền quy định về điều kiện kinh doanh thuộc thẩm quyền của Chính phủ.  Khoản 2 Điều 83 của Luật Đường sắt 2005 đã quy định Chính phủ quy định cụ thể điều kiện, nội dung, trình tự cấp, sửa đổi, thu hồi giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh đường sắt.  Nếu quy định thêm chứng chỉ an toàn sẽ dẫn đến kinh doanh đường sắt bao gồm có 02 loại giấy phép và quy định thẩm quyền cho Bộ GTVT quy định về điều kiện, nội dung thủ tục… cấp chứng chỉ an toàn là không phù hợp với thẩm quyền được quy định tại Điều 7 Luật đầu tư 2014 Theo đó Luật Đầu tư sẽ giao Chính phủ quy định chi tiết việc công bố và kiểm soát điều kiện đầu tư kinh doanh. Vì vậy, đề nghị đưa nội dung của chứng chỉ an toàn sẽ được xem xét để đưa thành điều kiện kinh doanh của doanh nghiệp và được quy định trong Nghị định hướng dẫn Luật Đường sắt. |
| 3. Đưa ra điều kiện nhằm ưu tiên cho một doanh nghiệp cụ thể. | 2. Đưa ra điều kiện nhằm ưu tiên ***cho một hoặc một nhóm doanh nghiệp cụ thể mà không có lý do chính đáng.*** | Sửa đổi khoản 2 Điều 84 Luật Đường sắt 2005 nhằm loại trừ điều kiện ưu tiên có lợi cho một doanh nghiệp hoặc một nhóm doanh nghiệp cụ thể mà ảnh hưởng đến sự bình đẳng trong kinh doanh đường sắt |
| 4. Không cho phép doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt mà không có lý do chính đáng. | ***3***. Không cho phép doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt mà không có lý do chính đáng. | Giữ nguyên như khoản 4 Điều 84 Luật Đường sắt 2005 và sửa thứ tự khoản |
| 5. Không cấp chứng chỉ an toàn đúng hạn hoặc trì hoãn trao chứng chỉ an toàn mà không có l‎‎ý do chính đáng. |  | Đề nghị bỏ khoản 4 Điều 84 Luật Đường sắt 2005 vì nội dung này được quy định tại điều 75 đã đề nghị bỏ |
| 6. Đưa ra điều kiện trái pháp luật để không cho doanh nghiệp tham gia kinh doanh đường sắt. | ***4.*** Đưa ra điều kiện trái pháp luật để không cho doanh nghiệp tham gia kinh doanh đường sắt. | Giữ nguyên như khoản 6 Điều 84 Luật Đường sắt 2005 và sửa thứ tự khoản |
|  | **Mục 1**  **KINH DOANH KẾT CẤU HẠ TẦNG ĐƯỜNG SẮT** |  |
| **Điều** **85.** **Kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt** | **Điều** **55.** **Kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt** |  |
| 1. Kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt là hoạt động đầu tư, quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt để bán, khoán, cho thuê hoặc thu phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt, cung ứng dịch vụ phục vụ giao thông vận tải đường sắt và các dịch vụ khác trên cơ sở khai thác năng lực kết cấu hạ tầng đường sắt do doanh nghiệp quản lý. | ***1. Kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt là một, một số hoặc toàn bộ hoạt động đầu tư, sử dụng, bán, cho thuê hoặc 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 theo quy định của pháp luật.*** | Đề nghị viết lại khoản 1 Điều 85 Luật Đường sắt 2005 vì:  - Phù hợp với Luật Doanh nghiệp 2014. Theo khoản 16 Điều 4 của Luật Doanh nghiệp 2014 *“Kinh doanh là việc thực hiện liên tục một, một số hoặc tất cả các công đoạn của quá trình, đầu tư, từ sản xuất đến tiêu thụ sản phẩm hoặc cung ứng dịch vụ trên thị trường”*  - Bổ sung thêm quy định về cho thuê quyền khai thác, chuyển nhượng cho phù hợp với quan điểm chỉ đạo của Chính phủ tại Quyết định số 2174/QĐ-TTg ngày 12/11/2013 của Chính phủ.  - Theo nội dung Luật Đường sắt 2005 hạn chế việc xã hội hóa đầu tư kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt. |
| 3. Kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư giao cho doanh nghiệp kinh doanh thông qua đấu thầu, đặt hàng hoặc giao kế hoạch. | ***2. Kết cấu hạ tầng đường sắt do nhà nước đầu tư được giao, cho thuê hoặc chuyển nhượng quyền khai thác cho doanh nghiệp để kinh doanh theo quy định của pháp luật.*** | Đề nghị viết lại khoản 3 Điều 85 Luật Đường sắt 2005 cho rõ nghĩa và chuyển lên thành khoản 2 cho phù hợp |
| 2. Tổ chức, cá nhân sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt của Nhà nước hoặc của tổ chức, cá nhân khác để hoạt động kinh doanh phải trả tiền thuê hoặc phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt. | 3. Tổ chức, cá nhân sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt của Nhà nước hoặc của tổ chức, cá nhân khác để hoạt động kinh doanh phải trả tiền ~~thuê hoặc phí~~ sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt . | Đề nghị sửa đổi khoản 2 Điều 85 Luật Đường sắt 2005 và chuyển xuống thành khoản 3 cho phù hợp  Bỏ cụm từ “thuê hoặc phí” để bao hàm hết cac tình huống trong quá trình sử dụng kết cấu hạ tầng như: thuê sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt, thuê điều hành giao thông vận tải đường sắt. |
| 4. Tổ chức, cá nhân đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt được kinh doanh đường sắt trên kết cấu hạ tầng đường sắt do mình đầu tư. |  | Đề xuất bỏ khoản 4 Điều 85 Luật Đường sắt 2005 vì nội dung này đã được quy định tại Bộ Luật Dân sự 2015 (Phần thứ 2, về quyền sở hữu và quyền khai thác đối với tài sản Điều 189, 190). KCHT do tổ chức, cá nhân đầu tư là tài sản của mình, do đó nhà đầu tư được quyền kinh doanh là đương nhiên. |
| **Chuyển từ Điều 88 lên**  **Điều** **88.** **Quyền và nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt** | **Điều** **56. Quyền và nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt** |  |
| 1. Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt có các quyền sau đây: | 1. Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt có các quyền sau đây: | - Luật Doanh nghiệp 2014 đã quy định các quyền của doanh nghiệp nói chung, do vậy Dự thảo quy định thêm các quyền cho doanh nghiệp tham gia kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt |
| a) Kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt theo nội dung giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt được cấp; |  | Chuyển sang nội dung Khoản 2 Điều này của Dự thảo vì đây là nghĩa vụ của Doanh nghiệp |
| b) Yêu cầu tổ chức, cá nhân có hoạt động liên quan đến kết cấu hạ tầng đường sắt trong phạm vi mình quản lý phải thực hiện đúng quy trình, quy phạm kỹ thuật về kết cấu hạ tầng đường sắt; | ***a)*** 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; | - Sửa cho phù hợp kết cấu của khoản này vì bỏ điểm a khoản 1 cũ.  Lý do:  - Quy định như cũ chỉ điều chỉnh đối với KCHT ĐS do nhà nước đầu tư. Việc bổ sung điều chỉnh là quy định cho cả hai trường hợp do nhà nước giao và tư nhân đầu tư đối với KCHT ĐS do vẫn phải tuân thủ theo quy định về tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật...  - Thay cụm từ “trong phạm vi” bằng cụm từ “được giao kinh doanh hoặc do mình đầu tư” vì quản lý không phải là hoạt động kinh doanh.  - Thay cụm từ “quy trình, quy phạm” thành cụm từ “tiêu chuẩn, quy chuẩn” cho phù hợp với quy định của Luật Tiêu chuẩn và Quy chuẩn |
| c) Được Nhà nước đặt hàng, giao kế hoạch đối với hoạt động quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư trong phạm vi quản lý của mình; |  | Đây là quyền theo quy định tại Điều 9 của Luật Doanh nghiệp, Điều 5 của Luật Đấu thầu đã quy định quyền của các doanh nghiệp trong việc đấu thầu, thực hiện đấu thầu về kinh doanh. Vì vậy, đề nghị bỏ điểm này. |
| d) Tham gia đấu thầu, thực hiện đầu tư các dự án kết cấu hạ tầng đường sắt không do mình làm chủ đầu tư; |  | Đây là quyền theo quy định tại Điều 7 của Luật Doanh nghiệp, Điều 5 của Luật Đấu thầu đã quy định quyền của các doanh nghiệp trong việc đấu thầu, thực hiện đấu thầu về kinh doanh. Vì vậy, đề nghị bỏ điểm này. |
| đ) Cho thuê sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt do mình đầu tư; |  | KCHT ĐS do doanh nghiệp đầu tư thì thuộc quyền sở hữu của Doanh nghiệp. Doanh nghiệp có quyền cho thuê theo quyền của doanh nghiệp được quy định theo Luật Doanh nghiệp |
| e) Xây dựng và trình duyệt giá thuê, phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư trong phạm vi quản l‎ý của mình; quyết định giá thuê, phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt do mình đầu tư; | ***b)*** 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 quyền khai thác*** kinh doanh; | Bỏ cụm từ “quyết định giá thuê, phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt do mình đầu tư;” vì:  Khi doanh nghiệp tự bỏ vốn của mình để đầu tư công trình đường sắt thì đây là tài sản của doanh nghiệp. Do vậy, doanh nghiệp thực hiện theo quy định tại khoản 8 Điều 7 của Luật Doanh nghiệp 2014. Đề nghị không đưa nội dung trên vào vì đã được điều chỉnh của Luật Doanh nghiệp.  - Bỏ cụm từ “phí” mà chỉ còn giá thuê vì quy định về phí như hiện nay chưa phù hợp với cơ chế thị trường, do phí là một giá trị cố định, còn giá có thể thay đổi theo nhu cầu của thị trường, quy định như hiện nay làm triệt tiêu năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải đường sắt.  Để đơn giản hóa thủ tục cho thuê kết cấu hạ tầng đường sắt. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt chỉ phải trả một loại giá thuê duy nhất, đã bao gồm giá thuê sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt và giá thuê điều hành chạy tàu.  Vì vậy đề nghị không quy định về “phí” sử dụng trong hoạt động kinh doanh kết cấu hạ tầng sắt.  - Đề nghị bỏ cụm từ “quyết định giá thuê, phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt do mình đầu tư” vì nếu doanh nghiệp tự bỏ vốn đầu tư công trình đường sắt thì đây là tài sản của doanh nghiệp. Do vậy, việc này là quyền của doanh nghiệp theo quy định tại khoản 8 Điều 7 của Luật Doanh nghiệp 2014. |
| g) Tạm đình chỉ chạy tàu khi thấy kết cấu hạ tầng đường sắt có nguy cơ mất an toàn chạy tàu; | ***c)*** 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 về quyết định của mình;*** | - Sửa thứ tự khoản cho phù hợp.  - Bổ sung cụm từ “và chịu trách nhiệm trước pháp luật về quyết định của mình” để nâng cao trách nhiệm của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt với khách hàng. Đảm bảo bình đẳng các doanh nghiệp khi tham gia vận tải đường sắt. |
| h) Được bồi thường thiệt hại trong trường hợp kết cấu hạ tầng đường sắt bị hư hỏng do lỗi của tổ chức, cá nhân khác gây ra; | d) Được bồi thường thiệt hại trong trường hợp kết cấu hạ tầng đường sắt bị hư hỏng do lỗi của tổ chức, cá nhân khác gây ra; | Giữ nguyên như điểm h khoản 2 Điều 88 Luật Đường sắt 2005 và sửa lại khoản cho phù hợp |
| i) Các quyền khác theo quy định của pháp luật. | đ) Các quyền khác theo quy định của pháp luật. | Giữ nguyên như điểm i khoản 2 Điều 88 Luật Đường sắt 2005 và sửa lại khoản cho phù hợp |
| 2. Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt có các nghĩa vụ sau đây: | 2. Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt có các nghĩa vụ sau đây: | Giữ nguyên khoản 2 Điều 88 Luật Đường sắt 2005 |
| a) Quản lý vốn và tài sản thuộc kết cấu hạ tầng đường sắt do mình đầu tư hoặc do Nhà nước giao theo quy định của pháp luật; | ***a)*** Quản lý ***sử dụng*** tài sản thuộc kết cấu hạ tầng đường theo quy định của pháp luật; | Sửa đổi điểm a khoản 2 Điều 88 Luật ĐS 2005  - Việc quản lý sử dụng vốn được thực hiện theo Luật Quản lý và sử dung vốn Nhà nước. Đối với kết cấu hạ tầng đường sắt do nhà nước ĐT giao cho DN KD nhà nước không giao vốn do vậy nêu quy định này dễ gay hiểu sai  - Nội dung này đã được TCT ĐSVN góp ý và Ban Soạn thảo đã nghiên cứu, hoàn thiện. |
| b) Duy trì trạng thái kỹ thuật, nâng cao chất lượng kết cấu hạ tầng đường sắt do mình quản lý bảo đảm giao thông đường sắt luôn an toàn, thông suốt; | 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; | Sửa đổi điểm b khoản 2 Điều 88 Luật ĐS 2005  - Bỏ cụm từ “nâng cao” và “ do mình quản l‎ý” bằng cụm từ “đã công bố” cho đầy đủ đối với cả hai trường hợp kết cấu hạ tầng đường sắt khi được Nhà nước giao hoặc do doanh nghiệp bỏ vốn đầu tư kinh doanh đều phải đảm bảo giao thông đường sắt luôn an toàn, thông suốt.  - Trong tương lai sẽ có nhiều cơ quan, tổ chức, cá nhân tham gia kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt bằng các hợp đồng như: chuyển nhượng, cho thuê quyền sử dụng như đã phân tích ở trên. Thay vì chỉ một doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng như hiện nay. Vì vậy, mọi doanh nghiệp khi được nhà nước giao đều phải thực hiện nghĩa vụ này |
| c) Công bố công lệnh tốc độ, công lệnh tải trọng ổn định trong năm phù hợp với trạng thái kỹ thuật cho phép trên các tuyến đường, đoạn tuyến đường sắt, khu đoạn do mình quản lý 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; | Sửa đổi điểm c khoản 2 Điều 88 Luật ĐS 2005  - Bổ sung cụm từ “Xây dựng”, “biểu đồ chạy tàu” vì đây là trách nhiệm của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt đảm bảo tính công khai, minh bạch tạo điều kiện để các doanh nghiệp kinh doanh vận tải được đối xử công bằng.  - Bỏ cụm từ “ổn định trong năm phù hợp với trạng thái kỹ thuật cho phép” vì khi có bất cứ sự thay đổi nào thì sẽ phải công bố lại. |
| d) Cung cấp các thông tin kỹ thuật, kinh tế liên quan đến năng lực kết cấu hạ tầng đường sắt theo yêu cầu của khách hàng, tổ chức điều hành giao thông vận tải đường sắt và cơ quan quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt; | ***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;*** | Viết lại điểm d khoản 2 Điều 88 Luật ĐS 2005  Đề nghị sửa lại như sau:  - Theo quy định của điểm đ khoản 1 Điều 74 Luật ĐS 2005 thì điều hành giao thông vận tải là chủ thể độc lập với doanh nghiệp kinh doanh KCHT, theo đó các doanh nghiệp kinh doanh vận tải để kinh doanh vận tải đường sắt phải ký hợp với doanh nghiệp kinh doanh KCHT và tổ chức điều hành giao thông vận tải đường sắt.  - Để các doanh nghiệp vận tải đường sắt có thể hoạt động trên mạng đường sắt thì ngoài việc được quyền sử dụng KCHTĐS còn có được sử dụng dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt. Dịch vụ điều hành giao thông vận tải và quyền sử dụng KCHT ĐS phải là điều kiện cần và đủ. Vì vậy công tác điều hành vận tải là trách nhiệm của doanh nghiệp kinh doanh KCHTĐS.  - Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt phải có nghĩa vụ cung cấp các thông tin nêu trên: cho cơ quan nhà nước về hoạt động đường sắt yêu cầu để thực hiện chức năng quản lý nhà nước theo dõi, kiểm tra, giám sát hoạt động kinh doanh; cung cấp cho khách hàng để đảm bảo tính công khai, minh bạch, cạnh tranh, bình đẳng giữa các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt. |
| đ) Xây dựng kế hoạch quản lý, bảo trì, đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt đáp ứng nhu cầu vận tải và phù hợp với quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường sắt; | đ) Xây dựng kế hoạch đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt đáp ứng nhu cầu vận tải và phù hợp với quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường sắt; | Đề nghị sửa đổi, bổ sung điểm đ khoản 2 Điều 88 Luật ĐS 2005  - Bỏ cụm từ “quản lý, bảo trì” vì nội dung này không phải là hoạt động kinh doanh. Nội dung này được quy định tại Mục 2 Chương IV của Dự thảo |
| e) Tổ chức phòng, chống và khắc phục kịp thời hậu quả do sự cố, thiên tai, tai nạn giao thông đường sắt gây ra để bảo đảm giao thông đường sắt an toàn, thông suốt; chịu sự chỉ đạo, điều phối lực lượng của tổ chức phòng, chống thiên tai, xử lý tai nạn giao thông đường sắt theo quy định; |  | Đề nghị bỏ nội dung này vì đã được quy định tại Điều Phòng, chống, khắc phục sự cố thiên tai, tai nạn đối với kết cấu hạ tầng đường sắt.  Nội dung này đã được quy định tại Luật Phòng, chống thiên tai 2013. |
| g) 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 và nhân viên điều hành giao thông vận tải đường sắt; | g) 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;*** | Sửa đổi điểm g khoản 2 Điều 88 Luật Đường sắt 2005  Thêm cụm từ “khách hàng sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt” vì khách hàng là chủ thể ký hợp đồng với doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt. Vì vậy, doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt phải có nghĩa vụ thông báo với khách hàng đảm bảo tính công khai, minh bạch. |
| Chưa có quy định | ***h) Thực hiện nhiệm vụ an ninh quốc phòng và lệnh chạy tàu đặc biện do cơ quản nhà nước có thẩm quyền yêu cầu.*** | Đề nghị bổ sung mới nội dung này  - Đây là trường hợp chạy tàu đặc biệt, các doanh nghiệp khi tham gia kinh doanh phải có trách nhiệm đối nhà nước và phù hợp với Hiến pháp 2013. |
| Chưa có quy định | ***i) 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 kết cấu hạ tầng đường sắt bị hư hại;*** | Đề nghị bổ sung mới nội dung này  - Khi được nhà nước giao quản lý sử dụng, khai thác thì doanh nghiệp phải có trách nhiệm bảo vệ và bảo toàn khối tài sản này.  - Quy định cho phù hợp với Điều 7 và điểm d, khoản 2, Điều 9 của Bộ Luật Dân sự 2005 |
|  | ***k) Các nghĩa vụ khác theo quy định của pháp luật.*** | Quy định cho linh hoạt khi có sự thay đổi về kinh tế - xã hội |
| **Điều** **86.** **Phí, giá thuê sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt** |  | Chuyển xuống mục 3 chương VIII |
| 1. Phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt là khoản tiền phải trả để được chạy tàu trên tuyến đường, đoạn tuyến đường sắt hoặc khu đoạn. |  |  |
| 2. Giá thuê sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt là khoản tiền phải trả để được sử dụng một hoặc một số công trình đường sắt không trực tiếp liên quan đến việc chạy tàu |  |  |
|  |  |  |
| 3. Thủ tướng Chính phủ quy định mức và phương thức thu phí, giá thuê sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư. Phí, giá thuê sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt không do Nhà nước đầu tư thì do chủ đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt quyết định. |  |  |
| **Điều** **87.** **Nguồn tài chính cho quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư** |  | Chuyển lên Điều 26 của Dự thảo cho phù hợp với kế cấu mới |
| 1. Nguồn tài chính cho quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư bao gồm:  a) Ngân sách nhà nước; |  |  |
| b) Các khoản thu khác theo quy định của pháp luật. |  |  |
| 2. Việc quản lý, sử dụng nguồn tài chính từ ngân sách nhà nước cho quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt được thực hiện theo quy định của Chính phủ. |  |  |
|  | **Mục 2**  **KINH DOANH VẬN TẢI ĐƯỜNG SẮT** |  |
| **Điều** **89.** **Kinh doanh vận tải đường sắt** | **Điều** **57.** **Kinh doanh vận tải đường sắt** | Sửa lại Điều 89 trên cơ sở gộp với Điều quy định |
| 1. Kinh doanh vận tải đường sắt gồm kinh doanh vận tải hành khách, hành lý, bao gửi và kinh doanh vận tải hàng hoá trên đường sắt. |  | Dự thảo chỉ quy định một nội dung này. |
| Chưa quy định | ***1. Vận tải đường sắt là việc vận tải hành khách, hành lý, bao gửi và hàng hóa bằng đường sắt.*** | Đề nghị bổ sung mới nội dung này:  Luật ĐS 2005 chưa quy định nội dung này, Luật mới cần quy định cụ thể để xác định rõ phạm vị hoạt động đối với vận tải đường sắt |
| Chưa quy định | ***2. Kinh doanh vận tải đường sắt là việc thực hiện một, một số, hoặc tất cả các công đoạn từ việc đầu tư, thuê hoặc cho thuê phương tiện để tham gia vận tải đường sắt nhằm mục đích sinh lợi.*** | Đề nghị bổ sung nội dung này Luật Đường sắt 2005:  - Luật Đường sắt 2005 chưa quy định, trong Luật mới cần quy định bổ sung để làm rõ nội hàm của hoạt động kinh doanh vận tải.  - Phù hợp với Luật Doanh nghiệp 2014. Theo khoản 16 Điều 4 của Luật Doanh nghiệp 2014 *“Kinh doanh là việc thực hiện liên tục một, một số hoặc tất cả các công đoạn của quá trình, đầu tư, từ sản xuất đến tiêu thụ sản phẩm hoặc cung ứng dịch vụ trên thị trường nhằm mục đích sinh lợi.”* |
| Chưa quy định | ***3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định và hướng dẫn thực hiện về vận tải hành khách, hàng hóa, hành lý, bao gửi trên đường sắt quốc gia và đường sắt chuyên dùng có nối ray với đường sắt quốc gia.*** | Đề nghị bổ sung nội dung này Luật Đường sắt 2005:  Đây là nội dung thuộc quản lý nhà nước chuyên ngành phục vụ vận tải đường sắt. Vì vậy, đây là trách nhiệm quản lý của Bộ GTVT được quy định Điều 34 của Luật Tổ chức Chính phủ. |
| Chưa quy định | ***4. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định và hướng dẫn thực hiện về vận tải đường sắt trên đường sắt đô thị và đường sắt chuyên dùng không nối ray với đường sắt quốc gia.*** | Đây là nội dung thuộc quản lý nhà nước chuyên ngành phục vụ vận tải đường sắt. Vì vậy, đây là trách nhiệm quản lý của Ủy ban nhân dân được quy định điểm b khoản 2 điều 2 của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật của Ủy ban nhân dân và Hội đồng nhân dân. |
| 2. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt chỉ được phép sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt và được cung cấp các dịch vụ phục vụ giao thông đường sắt khi có đủ các điều kiện sau đây: |  | - Nội dung không phù hợp với tên điều  - Chuyển nội dung này về điều quy định quyền và nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh vận tải |
| a) Có giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh vận tải đường sắt; |  |  |
| b) Có chứng chỉ an toàn; |  |  |
| c) Có hợp đồng cung cấp dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt của tổ chức điều hành giao thông vận tải đường sắt. |  |  |
| **Điều** **90.** **Quyền và nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt** | **Điều** 58**.** **Quyền và nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt** | Luật Doanh nghiệp 2014 đã quy định các quyền của doanh nghiệp nói chung, do vậy Dự thảo quy định thêm các quyền cho doanh nghiệp tham gia kinh doanh vận tải đường sắt |
| 1. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt có các quyền sau đây: | 1. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt có các quyền sau đây: | Giữ nguyên khoản 1 Điều 90 Luật ĐS 2005 |
| a) Hoạt động kinh doanh vận tải đường sắt theo nội dung giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh vận tải đường sắt được cấp; |  | Đề nghị bỏ nội dung này:  Đây là nghĩa vụ của doanh nghiệp theo quy định của Luật doanh nghiệp, quy định trong Luật này sẽ không phù hợp khi Luật Doanh nghiệp có sửa đổi các quy định về đăng ký kinh doanh. |
| b) Được đối xử bình đẳng khi tham gia kinh doanh vận tải đường sắt; | a) Được đối xử bình đẳng khi tham gia kinh doanh vận tải đường sắt; | Giữ nguyên điểm b khoản 1 Điều 90 Luật ĐS 2005  - Sửa tên khoản cho phù hợp |
| c) Sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt trên các tuyến đường, đoạn tuyến đường sắt, khu đoạn theo hợp đồng sử dụng 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 trên hệ thống đường sắt khi có đủ các điều kiện theo quy định của pháp luật.*** | Việt lại điểm c khoản 1 Điều 90 Luật ĐS 2005  - Việc sửa đổi, bổ sung như Dự thảo tạo cơ chế mở cho các doanh nghiệp kinh doanh vận tải đưởng sắt có thể hoạt động trên toàn hệ thống đường sắt Việt Nam.  - Thu hút các doanh nghiệp tham gia kinh doanh vận tải đường sắt |
| d) Được tổ chức điều hành giao thông vận tải đường sắt bảo đảm chất lượng, năng lực kết cấu hạ tầng đường sắt như đã cam kết; |  | Đề nghị gộp vào điểm b mới |
| đ) Được cung cấp thông tin kỹ thuật, kinh tế liên quan đến năng lực kết cấu hạ tầng đường sắt; | ***c)*** Được cung cấp các thông tin kỹ thuật, kinh tế, ***dịch vụđiều hành giao thông vận tải đường*** sắt liên quan đến năng lực kết cấu hạ tầng đường sắt; | Sửa đổi điển đ khoản 1 Điều 90 Luật ĐS 2005:  - Sửa thứ tự điểm cho phù hợp với kết cấu.  - Bổ sung Cụm từ “dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường” để doanh nghiệp kinh doanh vận tải lắm bắt được và khai thác đảm bảo hiệu quản khi tham gia kinh doanh |
| e) Tạm đình chỉ chạy tàu của doanh nghiệp khi thấy kết cấu hạ tầng đường sắt có nguy cơ mất an toàn chạy tàu; | ***d) 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;*** | Việt lại điểm e khoản 1 Điều 90 Luật ĐS 2005.  - Trường hợp đặc biệt khi xét thấy nguy cơ mất an toàn chạy tàu mà doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt chưa kịp báo. Vì vậy, doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt được quyền ngừng chạy tàu và phải chịu trách nhiệm trước pháp luật về quyết định của mình. |
| g) Được bồi thường thiệt hại do lỗi của tổ chức điều hành giao thông vận tải đường sắt hoặc doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt gây ra; | ***đ)*** 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***;*** | Sửa đổi điểm g khoản 1 Điều 90 Luật ĐS 2005  - Bỏ cụm từ “của tổ chức điều hành giao thông vận tải đường sắt hoặc” và bổ sung cụm từ “hoặc do tổ chức, cá nhân khác” Quy định cho phù hợp với điểm d, khoản 2, Điều 9 của Bộ Luật Dân sự 2005  - Sửa thứ tự điểm cho phù hợp với kết cấu mới |
| h) Các quyền khác theo quy định của pháp luật. | ***e)*** Các quyền khác theo quy định của pháp luật. | Giữ nguyên điểm h khoản 1 Điều 90 Luật ĐS 2005  Sửa thứ tự điểm cho phù hợp với kết cấu mới |
| 2. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt có các nghĩa vụ sau đây: | 2. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt có các nghĩa vụ sau đây: | Giữ nguyên khoản 2 Điều 90 Luật ĐS 2005 |
| a) Tổ chức chạy tàu theo đúng lịch trình chạy tàu, công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ đã được doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt công bố; | a) Tổ chức chạy tàu theo đúng lịch trình chạy tàu, công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ đã được doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt công bố; | Giữ nguyên điểm a khoản 2 Điều 90 Luật ĐS 2005 |
|  | ***b) Thực hiện vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt và an sinh xã hội theo yêu cầu của cơ quan nhà nước có thẩm quyền;*** | Đề nghị bổ sung nội dung này vì:  - Quy định này là cần thiết vì trong thực tế bị lũ lụt, thiên tai và các tuyến vẫn tải để phát triển kinh tế của khu vực thì doanh nghiệp phải có nghĩa vụ thực hiện.  - Khi doanh nghiệp thực hiện nghĩa vụ này thì nhà nước phải có trách nhiệm hỗ trợ giá để bù đắp chi phí cho doanh nghiệp. |
| Chưa có quy định | ***c) Phải ngừng chạy tàu khi được thông báo của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt;*** | Đề nghị bổ sung nội dung này vì:  Thực tiễn Doanh nghiệp kinh doanh KCHT ĐS còn thực hiện chức năng điều hành giao thông, khi có sự cố, tai nạn, thiên tai...mà daonh nghiệp kinh doanh vận tải chưa thể biết được, thì phải thông báo để doanh nghiệp kinh doanh vận tải biết và thực hiện để đảm bảo an toàn giao thông đường sắt. |
| b) Trả phí, tiền thuê sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt và các dịch vụ phục vụ giao thông đường sắt; | ***d)*** Trả ~~phí,~~ tiền thuê sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt và các dịch vụ phục vụ giao thông đường sắt; | Sửa đổi điểm b khoản 2 Luật ĐS 2005  Sửa thứ tự điểm cho phù hợp với kết cấu mới  Quy định bỏ “phí” đã được giải trình tại Điều 73 Mục 3 chương VIII của dự thảo mới |
| c) Bảo đảm đủ điều kiện an toàn chạy tàu trong quá trình khai thác; | ***đ)*** Bảo đảm đủ điều kiện an toàn chạy tàu trong quá trình khai thác; | Giữ nguyên điển c khoản 2 Điều 90 Luật ĐS 2005  Sửa thứ tự điểm cho phù hợp với kết cấu mới |
| d) Phải thông báo kịp thời cho nhân viên điều hành giao thông vận tải đường sắt về việc tạm đình chỉ chạy tàu của doanh nghiệp; |  | - Đề nghị chuyển lên điểm đ khoản 1 điều này vì đây là quyền của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt và là điều kiện để thực hiện quyền này đảm bảo sự chỉ đạo, điều phối của doanh nghiệp kinh doanh KCHTĐS đường sắt trong việc tổ chức chạy tàu. |
| đ) Chịu sự chỉ đạo, điều phối lực lượng của tổ chức điều hành giao thông vận tải đường sắt và của tổ chức phòng, chống thiên tai, xử lý tai nạn giao thông đường sắt theo quy định; | ***e)*** Chịu sự chỉ đạo ***củacơ quan nhà nước có thẩm quyền, phối hợp với doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắttrong việc*** phòng, chống thiên tai, xử lý tai nạn giao thông đường sắt theo quy định ***của pháp luật***; | Sửa đổi điểm đ khoản 2 Điều 90 Luật ĐS 2005  - Sửa cho phù hợp với tổ chức hoạt động của doanh nghiệp kinh doanh KCHTĐS đường sắt. |
| e) Bồi thường thiệt hại do lỗi của mình gây ra theo quy định của pháp luật; | ***g)*** Bồi thường thiệt hại do lỗi của mình gây ra theo quy định của pháp luật; | Giữ nguyên điểm e Luật ĐS 2005  Sửa thứ tự điểm cho phù hợp với kết cấu mới |
| g) Cung cấp các thông tin về nhu cầu vận tải, năng lực phương tiện, thiết bị vận tải cho tổ chức điều hành giao thông vận tải đường sắt phục vụ cho việc xây dựng, phân bổ biểu đồ chạy tàu và cho doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt để làm cơ sở xây dựng kế hoạch đầu tư nâng cấp, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt; | ***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*** phục vụ cho việc xây dựng, phân bổ biểu đồ chạy tàu và cho doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt để làm cơ sở xây dựng kế hoạch đầu tư nâng cấp, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt; | Sửa đổi điểm g khỏa 2 Điều 90 Luật ĐS 2005  - Sửa thứ tự điểm cho phù hợp với kết cấu mới  - Thay cụm từ tổ chức điều hành giao thông vận tải đường sắt” bằng cụm từ “doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng”. Vì doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt còn thực hiện điều hành giao thông vận tải đường sắt . |
| h) Các nghĩa vụ khác theo quy định của pháp luật. | ***i)*** Các nghĩa vụ khác theo quy định của pháp luật. | Giữ nguyên như điểm h khoản 2 Điều 90 Luật ĐS 2005  - Sửa thứ tự điểm cho phù hợp với kết cấu mới |
| **Điều** **91.** **Hợp đồng vận tải hành khách** | **Điều** **59.** **Hợp đồng vận tải hành khách, *hành lý, bao gửi*** | Bổ sung cụm từ “hành lý, bao gửi” cho đầy đủ theo nội dung tại khoản 1 Điều kinh doanh vận tải đường sắt |
| 1. Hợp đồng vận tải hành khách là sự thoả thuận giữa doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt với hành khách, người gửi bao gửi về vận chuyển hành khách, hành lý, bao gửi, theo đó doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt nhận vận chuyển hành khách, hành lý, bao gửi từ nơi đi đến nơi đến. Hợp đồng vận tải hành khách, hành lý, bao gửi xác định quan hệ về nghĩa vụ và quyền lợi của các bên và được lập thành văn bản hoặc hình thức khác mà hai bên thoả thuận. | 1. Hợp đồng vận tải hành khách, ***hành lý, bao gửi*** là sự thoả thuận giữa doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt với hành khách, người gửi bao gửi về vận chuyển hành khách, hành lý, bao gửi, theo đó doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt nhận vận chuyển hành khách, hành lý, bao gửi từ nơi đi đến nơi đến. Hợp đồng vận tải hành khách, hành lý, bao gửi xác định quan hệ về nghĩa vụ và quyền lợi của các bên và được lập thành văn bản hoặc hình thức khác mà hai bên thoả thuận. | Bổ sung cụm từ “hành lý, bao gửi” cho đầy đủ theo nội dung tên Điều này |
| 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 mẫu đã đăng ký với cơ quan quản l‎ý nhà nước có thẩm quyền. | 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 mẫu đã đăng ký với cơ quan quản l‎ý nhà nước có thẩm quyền. | Giữ nguyên khoản 2 Điều 91 Luật ĐS 2005 |
| **Điều** **92.** **Hợp đồng vận tải hàng hoá** | **Điều** **60.** **Hợp đồng vận tải hàng hoá** | Giữ nguyên Điều 92 Luật ĐS 2005 |
| 1. Hợp đồng vận tải hàng hoá là sự thoả 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 hoá cho người nhận hàng được quy định trong hợp đồng. Hợp đồng vận tải hàng hoá xác định quan hệ về nghĩa vụ và quyền lợi của các bên và được lập thành văn bản hoặc hình thức khác mà hai bên thoả thuận. | 1. Hợp đồng vận tải hàng hoá là sự thoả 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 hoá cho người nhận hàng được quy định trong hợp đồng. Hợp đồng vận tải hàng hoá xác định quan hệ về nghĩa vụ và quyền lợi của các bên và được lập thành văn bản hoặc hình thức khác mà hai bên thoả thuận. | Giữ nguyên khoản 1 Điều 92 Luật ĐS 2005 |
| 2. Hoá đơn gửi hàng hoá là bộ phận của hợp đồng vận tải do doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt phát hành theo mẫu đã đăng ký với cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt có trách nhiệm lập hoá đơn và giao cho người thuê vận tải sau khi người thuê vận tải giao hàng hoá; có chữ ký của người thuê vận tải hoặc người được người thuê vận tải uỷ quyền. Hoá đơn gửi hàng hoá là chứng từ giao nhận hàng hoá giữa doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt và người thuê vận tải, là chứng cứ để giải quyết tranh chấp. | 2. Hoá đơn gửi hàng hoá là bộ phận của hợp đồng vận tải do doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt phát hành theo mẫu đã đăng ký với cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt có trách nhiệm lập hoá đơn và giao cho người thuê vận tải sau khi người thuê vận tải giao hàng hoá; có chữ ký của người thuê vận tải hoặc người được người thuê vận tải uỷ quyền. Hoá đơn gửi hàng hoá là chứng từ giao nhận hàng hoá giữa doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt và người thuê vận tải, là chứng cứ để giải quyết tranh chấp. | Giữ nguyên khoản 2 Điều 92 Luật ĐS 2005 |
| 3. Hoá đơn gửi hàng hoá phải ghi rõ loại hàng hoá; ký hiệu, mã hiệu hàng hoá; số lượng, trọng lượng hàng hoá; nơi giao hàng hoá, nơi nhận hàng hoá, tên và địa chỉ của người gửi hàng, tên và địa chỉ của người nhận hàng; cước phí 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 thoả thuận ghi vào hoá đơn gửi hàng hoá; xác nhận của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt về tình trạng hàng hoá nhận vận tải. | 3. Hoá đơn gửi hàng hoá phải ghi rõ loại hàng hoá; ký hiệu, mã hiệu hàng hoá; số lượng, trọng lượng hàng hoá; nơi giao hàng hoá, nơi nhận hàng hoá, tên và địa chỉ của người gửi hàng, tên và địa chỉ của người nhận hàng; cước phí 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 thoả thuận ghi vào hoá đơn gửi hàng hoá; xác nhận của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt về tình trạng hàng hoá nhận vận tải. | Giữ nguyên khoản 3 Điều 92 Luật ĐS 2005 |
| **Điều** **93.** **Giá vé, cước vận tải đường sắt** | **Điều** 61**.** **Giá vé, cước vận tải đường sắt** |  |
| 1. Giá vé vận tải hành khách, cước vận tải hành lý, bao gửi, hàng hoá trên đường sắt do doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt quyết định. | 1. Giá vé vận tải hành khách, cước vận tải hành lý, bao gửi, hàng hoá trên đường sắt do doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt quyết định. | Giữ nguyên khoản 1 Điều 93 Luật ĐS 2005 |
| 2. Giá vé, cước vận tải phải được công bố và niêm yết tại ga đường sắt trước thời hạn thi hành tối thiểu là năm ngày đối với vận tải hành khách, hành lý, bao gửi và mười ngày đối với vận tải hàng hoá, trừ trường hợp giảm giá. | 2. Giá vé, cước vận tải phải được công bố ***công khai*** và niêm yết tại ga đường sắt trước thời hạn thi hành tối thiểu là năm ngày đối với vận tải hành khách, hành lý, bao gửi và mười ngày đối với vận tải hàng hoá, trừ trường hợp giảm giá. | - Bổ sung cụm từ *“công khai”* vì Luật Đường sắt năm 2005 quy định nội dung này làm hạn chế việc tiếp cận thông tin của các hành khách ở vùng sâu, vùng xa (chỉ công bố, niêm yết tại ga). |
| 3. Cước vận tải hàng siêu trường, siêu trọng do doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt và người thuê vận tải thoả thuận. | 3. Cước vận tải hàng siêu trường, siêu trọng do doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt và người thuê vận tải thoả thuận. | Giữ nguyên khoản 3 Điều 93 Luật ĐS 2005 |
| Chưa có quy định | ***4. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định giá vé vận tải đường sắt đô thị.*** | - Được chuyển từ khoản 2 Điều 62 Luật 2005 xuống cho phù hợp nội dung và kết cấu dự thảo. |
| 4. Việc miễn, giảm giá vé cho đối tượng chính sách xã hội thực hiện theo quy định của Chính phủ. | ***5.*** Việc miễn, giảm giá vé cho đối tượng chính sách xã hội thực hiện theo quy định của Chính phủ. | Giữ nguyên khoản 4 Điều 93 Luật ĐS 2005 và sửa thứ tự cho phù hợp |
| **Điều** **94.** **Vận tải quốc tế** | **Điều** 62**.** **Vận tải quốc tế** |  |
| 1. Vận tải quốc tế là vận tải từ Việt Nam đến nước ngoài, vận tải từ nước ngoài đến Việt Nam hoặc quá cảnh Việt Nam đến nước thứ ba bằng đường sắt. | 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. | Giữ nguyên khoản 1 Điều 94 Luật ĐS 2005 |
| 2. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt thuộc mọi thành phần kinh tế khi tham gia vận tải quốc tế phải đáp ứng các điều kiện quy định tại Điều 89 của Luật này và quy định của điều ước quốc tế về vận tải đường sắt mà Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên. | 2. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt khi tham gia vận tải quốc tếphải đáp ứng quy định của điều ước quốc tế về vận tải đường sắt mà Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên | Sửa đổi khoản 4 Điều 93 Luật ĐS 2005:  - Bỏ cụm từ *“thuộc mọi thành phần kinh tế”* vì chỉ cần quy định doanh nghiệp kinh vận tải đường sắt là đủ.  - Bỏ cụm từ “các điều kiện quy định tại Điều 89 của Luật này và” vì Dự thảo không quy định nội dung này. |
| **Điều** **95.** **Vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt** | **Điều** 63**.** **Vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt *và an sinh xã hội*** |  |
| 1. Vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt là vận tải người, hàng hoá và trang thiết bị để khắc phục hậu quả thiên tai, tai nạn, chống dịch, 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 khắc phục hậu quả thiên tai, tai nạn, chống dịch, thực hiện nhiệm vụ khẩn cấp về quốc phòng, an ninh. | Giữ nguyên khoản 1 Điều 95 Luật ĐS 2005 |
| Chưa có quy định | ***2. Vận tải phục vụ an sinh xã hội là vận tải hành khách, hàng hóa không vì mục tiêu lợi nhuận .*** | Đề nghị bổ sung nội dung này vì:  Trong Luật Đường sắt 2005 chưa quy định nội dung này. Thực tế, khi doanh nghiệp vẫ phải thực hiện công việc trên mà không sinh lợi. |
| 2. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt có trách nhiệm thực hiện vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt theo yêu cầu của người đứng đầu cơ quan nhà nước có thẩm quyền theo quy định của pháp luật. | 3. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt có trách nhiệm thực hiện vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt theo yêu cầu của người đứng đầu cơ quan nhà nước có thẩm quyền theo quy định của pháp luật. | Giữ nguyên khoản 2 Điều 95 Luật ĐS 2005 và sửa thứ tự khoản |
| **Điều** **96.** **Dịch vụ hỗ trợ vận tải đường sắt** |  | - Bỏ Điều 96 Luật Đường sắt 2005 vì đây là một trong những loại hình kinh doanh thông thường và được điều chỉnh bởi pháp luật về doanh nghiệp và thương mại. |
| Dịch vụ hỗ trợ vận tải đường sắt bao gồm: |  |  |
| 1. Điều hành giao thông vận tải đường sắt; |  |  |
| 2. Xếp, dỡ hàng hoá; |  |  |
| 3. Lưu kho, bảo quản hàng hoá; |  |  |
| 4. Giao nhận; |  |  |
| 5. Đại lý vận tải; |  |  |
| 6. Thuê, mua phương tiện, sửa chữa phương tiện; |  |  |
| 7. Các dịch vụ khác liên quan đến việc tổ chức và thực hiện chuyên chở hành khách, hành lý, bao gửi và hàng hoá bằng đường sắt. |  |  |
| **Điều** **97.** **Quyền, nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh vận tải hành khách, hành lý, bao gửi**  1. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt khi kinh doanh vận tải hành khách, hành lý, bao gửi có các quyền sau đây:  a) Yêu cầu hành khách trả đủ cước vận tải hành khách, bao gửi và cước vận tải hành lý mang theo người vượt quá mức quy định;  b) Kiểm tra trọng lượng, quy cách đóng gói bao gửi của người gửi và hành lý ký gửi của hành khách trước khi nhận vận chuyển; trong trường hợp có nghi ngờ về tính xác thực của việc khai báo chủng loại bao gửi, hành lý ký gửi so với thực tế thì có quyền yêu cầu người gửi hoặc hành khách mở bao gửi, hành lý ký gửi để kiểm tra;  c) Từ chối vận chuyển hành khách có hành vi vi phạm quy định của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt;  d) Các quyền quy định tại khoản 1 Điều 90 của Luật này.  2. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt khi kinh doanh vận tải hành khách, hành lý, bao gửi có các nghĩa vụ sau đây:  a) Niêm yết công khai các quy định cần thiết có liên quan đến hành khách đi tàu;  b) Vận chuyển hành khách, hành lý, bao gửi từ nõi ði ðến nõi ðến ðã ghi trên vé và bảo đảm an toàn, đúng giờ;  c) Phục vụ hành khách văn minh, lịch sự, chu đáo và tổ chức lực lượng phục vụ hành khách là người khuyết tật vào ga, lên tàu, xuống tàu thuận lợi;  d) Bảo đảm các điều kiện sinh hoạt tối thiểu của hành khách trong trường hợp vận tải bị gián đoạn do tai nạn hoặc thiên tai, địch họa;  đ) Giao vé hành khách, vé hành lý, vé bao gửi cho hành khách đã trả đủ tiền;  e) Hoàn trả tiền vé, bồi thường thiệt hại và các chi phí phát sinh khi gây ra thiệt hại về tính mạng, sức khoẻ và tài sản của hành khách do lỗi của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt;  g) Chấp hành và tạo điều kiện thuận lợi để cơ quan quản l‎ý nhà nước có thẩm quyền kiểm tra hành khách, hành lý, bao gửi khi cần thiết;  h) Các nghĩa vụ quy định tại khoản 2 Điều 90 của Luật này. |  | Đề nghị bỏ và sẽ được quy định theo hướng giao cho Bộ trưởng Bộ GTVT quy định tại Điều về Kinh doanh vận tải đường sắt |
| **Điều** **98.** **Trách nhiệm bảo hiểm trong kinh doanh vận tải hành khách** | **Điều** 64**.** **Trách nhiệm bảo hiểm trong kinh doanh vận tải hành khách** | Giữ nguyên như Điều 98 Luật Đường sắt 2005 |
| 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.  3. Việc bảo hiểm cho hành khách thực hiện theo quy định của pháp luật về kinh doanh bảo hiểm. | 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.  3. Việc bảo hiểm cho hành khách thực hiện theo quy định của pháp luật về kinh doanh bảo hiểm. | Giữ nguyên như Điều 98 Luật Đường sắt 2005 |
| **Điều** **99.** **Quyền, nghĩa vụ của hành khách, người gửi bao gửi** | **Điều** **65.** **Quyền, nghĩa vụ của hành khách, người gửi bao gửi** |  |
| 1. Hành khách, người gửi bao gửi có các quyền sau đây: | 1. Hành khách, người gửi bao gửi có các quyền sau đây: | Giữ nguyên như khoản 1 Điều 99 Luật Đường sắt 2005 |
| a) Được vận chuyển đúng theo vé;  b) Được miễn cước 20 kilôgam hành lý mang theo người; mức miễn cước lớn hơn 20 kilôgam do doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt quy định;  c) Được nhận lại tiền vé, bồi thường thiệt hại theo quy định tại điểm e khoản 2 Điều 97 của Luật này;  d) Được quyền trả lại vé tại ga đi trong thời gian quy định và được nhận lại tiền vé sau khi đã trừ lệ phí;  đ) Được bảo hiểm về tính mạng, sức khoẻ theo quy định của pháp luật. |  | Đề nghị viêt lại |
|  | ***a) Được hưởng mọi quyền lợi theo đúng hạng vé và không phải trả tiền cước vận chuyển đối với hành lý xách tay trong phạm vi trọng lượng và chủng loại doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt quy định.*** | Hành khách mua vé được hưởng mọi quyền lợi mà doanh nghiệp đã quy định cả vé và hành lý. Đây là quyền lợi của khách hàng đồng thời cũng là trách nhiệm của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt |
|  | ***b) Hành khách có quyền trả lại vé, đổi vé, hủy vé trước giờ tàu chạy và chịu các khoản chi phí nếu có theo quy định của doanh nghiệp.*** | Quy định này nhằm bảo vệ quyền lợi của hành khách |
|  | ***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;*** | Đây là quyền của hành khách khi mà doanh nghiệp không đáp ứng được cam kết với khách hàng và để nâng cao trách nhiệm, chất lượng dịch vụ kinh doanh của doanh nghiệp trong việc vận tải hành khách |
|  | ***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, người gửi bao gửi có các nghĩa vụ sau đây: | 2. Hành khách, người gửi bao gửi có các nghĩa vụ sau đây: |  |
| a) Hành khách đi tàu phải có vé hành khách, vé hành lý hợp lệ và tự bảo quản hành lý mang theo người. Người đi tàu không có vé hoặc vé không hợp lệ phải mua vé bổ sung theo quy định của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt; | a) Hành khách đi tàu phải có vé hành khách, vé hành lý và tự bảo quản hành lý mang theo người. | Đề nghị sửa đổi điểm a khoản 2 Điều 99 Luật Đường sắt 2005  - Bỏ các cụm từ “còn hiệu lực”, “Người đi tàu không có vé hoặc vé không hợp lệ phải mua vé bổ sung theo quy định của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt” Để phù hợp thực tế, vì vé đi phải đúng ngày giờ, mác tàu. |
| b) Hành khách có hành lý ký gửi, người gửi bao gửi phải kê khai tên hàng, số lượng hàng, đóng gói đúng quy định, giao cho doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt đúng thời hạn, địa điểm và chịu trách nhiệm về việc kê khai của mình; |  | Đề nghị bỏ  Vì đây là thỏa thuận của doanh nghiệp kinh doanh vận tải và khách hàng đã được điều chỉnh tại Bộ luật dân sự. |
| c) Hành khách, người gửi bao gửi phải bồi thường thiệt hại nếu làm hư hỏng, mất mát tài sản của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt; | b) Hành khách, người gửi bao gửi phải bồi thường thiệt hại nếu làm hư hỏng, mất mát tài sản của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt; | Sửa lai thứ tự cho phù hợp |
| d) Hành khách phải chấp hành nghiêm chỉnh nội quy đi tàu và những quy định khác của pháp luật có liên quan. | c) Hành khách phải chấp hành nghiêm chỉnh nội quy đi tàu và những quy định khác của pháp luật có liên quan. | Sửa lai thứ tự cho phù hợp |
| **Điều** **100.** **Quyền, nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh vận tải hàng hoá**  1. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt khi kinh doanh vận tải hàng hóa có các quyền sau đây:  a) Từ chối vận chuyển hàng hóa không theo đúng quy định về đóng gói, bao bì, ký hiệu, mã hiệu hàng hóa và các loại hàng hóa Nhà nước cấm;  b) Yêu cầu người thuê vận tải mở bao gói để kiểm tra trong trường hợp có nghi ngờ về tính xác thực của việc khai báo chủng loại hàng hóa so với thực tế;  c) Yêu cầu người thuê vận tải thanh toán đủ cước phí vận tải và các chi phí phát sinh;  d) Yêu cầu người thuê vận tải bồi thường thiệt hại do lỗi của người thuê vận tải gây ra;  đ) Yêu cầu giám định hàng hoá khi cần thiết;  e) Lưu giữ hàng hoá trong trường hợp người thuê vận tải không thanh toán đủ cước phí vận tải và chi phí phát sinh theo thoả thuận trong hợp đồng;  g) Xử lý hàng hóa mà người nhận hàng từ chối nhận, hàng không có người nhận theo quy định tại Điều 106 của Luật này;  h) Phạt đọng toa xe do người thuê vận tải xếp, dỡ hàng hoá chậm;  i) Các quyền quy định tại khoản 1 Điều 90 của Luật này.  2. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt khi kinh doanh vận tải hàng hóa có các nghĩa vụ sau đây:  a) Niêm yết công khai các quy định cần thiết có liên quan đến vận tải hàng hóa;  b) Vận tải hàng hóa đến địa điểm đến và giao hàng hóa cho người nhận hàng theo hợp đồng vận tải;  c) Thông báo kịp thời cho người thuê vận tải khi hàng hóa đã được vận chuyển đến địa điểm giao hàng, khi việc vận chuyển bị gián đoạn;  d) Cất giữ, bảo quản hàng hóa trong trường hợp người nhận hàng từ chối nhận hàng hoặc hàng hóa không thể giao được cho người nhận hàng và thông báo cho người thuê vận tải biết;  đ) Bồi thường thiệt hại cho người thuê vận tải khi để xảy ra mất mát, hư hỏng hàng hoá hoặc quá thời hạn vận chuyển do lỗi của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt;  e) Các nghĩa vụ quy định tại khoản 2 Điều 90 của Luật này. |  | Đề nghị bỏ và sẽ được quy định theo hướng giao cho Bộ trưởng Bộ GTVT quy định tại Điều 77 của Dự thảo |
| **Điều****101.** **Quyền, nghĩa vụ của người thuê vận tải** | **Điều 66.** **Quyền, nghĩa vụ của người thuê vận tải** |  |
| 1. Người thuê vận tải có các quyền sau đây: | 1. Người thuê vận tải có các quyền sau đây: | Giữ nguyên |
| 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; | 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; | 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 trọng 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. | c) Được bồi thường thiệt hại khi hàng hóa bị mất mát, giảm trọng 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. |  |
| 2. Người thuê vận tải có các nghĩa vụ sau đây: | 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; | a) Kê khai hàng hóa trung thực và chịu trách nhiệm về việc kê khai đó; |  |
| b) Trả tiền cước vận tải đúng thời hạn, hình thức thanh toán đã thỏa thuận trong hợp đồng; | b) Trả tiền cước 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; | 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 hoá cho doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt đúng thời hạn, địa điểm; | d) Giao hàng hoá cho doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt đúng thời hạn, địa điểm; |  |
| đ) Cung cấp giấy tờ, tài liệu và các thông tin cần thiết khác về hàng hóa; | đ) Cung cấp giấy tờ, tài liệu và các 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. | 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. |  |
| **Điều** **102.** **Vận tải hàng nguy hiểm** | **Điều** **67. Vận tải hàng nguy hiểm** | Đề nghị giữ nguyên |
| 1. Hàng nguy hiểm là hàng hóa khi vận chuyển trên đường sắt có khả năng gây nguy hại tới sức khỏe, tính mạng của con người và vệ sinh môi trường.  2. Việc vận tải hàng hoá nguy hiểm trên đường sắt phải tuân theo quy định của pháp luật về vận tải hàng 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.  4. Hàng nguy hiểm không được xếp, dỡ ở ga đông người, ga trong đô thị.  5. Chính phủ quy định Danh mục hàng nguy hiểm và điều kiện vận tải hàng nguy hiểm trên đường sắt. | 1. Hàng nguy hiểm là hàng hóa khi vận chuyển trên đường sắt có khả năng gây nguy hại tới sức khỏe, tính mạng của con người và vệ sinh môi trường.  2. Việc vận tải hàng hoá nguy hiểm trên đường sắt phải tuân theo quy định của pháp luật về vận tải hàng 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.  4. Hàng nguy hiểm không được xếp, dỡ ở ga đông người, ga trong đô thị.  5. Chính phủ quy định Danh mục hàng nguy hiểm và điều kiện vận tải hàng nguy hiểm trên đường sắt. | Đề nghị giữ nguyên |
| **Điều** **103.** **Vận tải động vật sống** | **Điều** **68. Vận tải động vật sống** | Đề nghị sửa lại như sau |
| 1. Việc vận tải động vật sống trên đường sắt phải có người áp tải. Người áp tải phải có vé đi tàu. |  | Đề nghị bỏ  Đây là nội dung thuộc thỏa thuận của doanh nghiêp kinh doanh vận tải và khách hàng |
| 2. Người thuê vận tải tự chịu trách nhiệm về việc xếp, dỡ động vật sống và làm vệ sinh toa xe sau khi dỡ hàng. Trong trường hợp người thuê vận tải không thực hiện thì phải trả cước xếp, dỡ động vật sống và làm vệ sinh toa xe cho doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt. |  | Đề nghị bỏ  Đây là nội dung thuộc thỏa thuận của doanh nghiêp kinh doanh vận tải và khách hàng |
| 3. Việc vận tải động vật sống trên đường sắt phải tuân theo các quy định về vệ sinh, phòng dịch, bảo vệ môi trường và các quy định về vận tải hàng hoá trên đường sắt. | Việc vận tải động vật sống trên đường sắt phải tuân theo các quy định về vệ sinh, phòng dịch, bảo vệ môi trường và các quy định về vận tải hàng hoá trên đường sắt. | Giữ nguyên khoản 3 Điều 103 Luật ĐS 2005 |
| **Điều** **104.** **Vận tải thi hài, hài cốt** | **Điều** **69.** **Vận tải thi hài, hài cốt** |  |
| 1. Thi hài, hài cốt khi vận chuyển trên đường sắt phải có người áp tải. Người áp tải phải có vé đi tàu.  2. Thi hài, hài cốt chỉ được vận chuyển trên đường sắt khi có đủ giấy tờ theo quy định của pháp luật và phải làm thủ tục vận chuyển ít nhất hai mươi bốn giờ trước giờ tàu chạy. Thi hài phải đặt trong quan tài, hài cốt phải được đóng gói theo quy định của pháp luật về vệ sinh phòng dịch và bảo vệ môi trường.  3. Thi hài, hài cốt phải được chuyển đi khỏi ga trong thời gian không quá hai giờ kể từ khi tàu đến ga đến, trường hợp vi phạm quy định này thì doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt có biện pháp xử lý kịp thời và có quyền yêu cầu chủ của thi hài, hài cốt thanh toán mọi chi phí phát sinh. | 1. Thi hài, hài cốt khi vận chuyển trên đường sắt phải có người áp tải. Người áp tải phải có vé đi tàu.  2. Thi hài, hài cốt chỉ được vận chuyển trên đường sắt khi có đủ giấy tờ theo quy định của pháp luật và phải làm thủ tục vận chuyển ít nhất hai mươi bốn giờ trước giờ tàu chạy. Thi hài phải đặt trong quan tài, hài cốt phải được đóng gói theo quy định của pháp luật về vệ sinh phòng dịch và bảo vệ môi trường.  3. Thi hài, hài cốt phải được chuyển đi khỏi ga trong thời gian không quá hai giờ kể từ khi tàu đến ga đến, trường hợp vi phạm quy định này thì doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt có biện pháp xử lý kịp thời và có quyền yêu cầu chủ của thi hài, hài cốt thanh toán mọi chi phí phát sinh. | Giữ nguyên khoản 1 Điều 104 Luật ĐS 2005 |
| **Điều** **105.** **Vận tải hàng siêu trường, siêu trọng** | **Điều** 70**.** **Vận tải hàng siêu trường, siêu trọng** |  |
| 1. Việc vận tải hàng siêu trường, siêu trọng trên đường sắt phải được cơ quan, tổ chức có thẩm quyền cấp phép.  2. 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. Việc vận tải hàng siêu trường, siêu trọng trên đường sắt phải được cơ quan, tổ chức có thẩm quyền cấp phép.  2. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt khi vận tải hàng siêu trường, siêu trọng phải có phương án tổ chức xếp, dỡ, gia cố, vận chuyển, bảo đảm an toàn chạy tàu và kết cấu hạ tầng đường sắt. | Giữ nguyên khoản 1 Điều 105 Luật ĐS 2005 |
| **Điều** **106.** **Xử lý hàng hoá, hành lý, bao gửi không có người nhận hoặc người nhận từ chối** |  | Đề nghị bỏ và sẽ được quy định theo hướng giao cho Bộ trưởng Bộ GTVT quy định tại Điều 77 của Dự thảo |
| 1. Trong thời hạn mười ngày, kể từ ngày doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt báo cho người thuê vận tải biết hàng hoá, hành lý, bao gửi đã được vận tải đến nơi trả hàng mà không có người nhận hoặc người nhận từ chối nhận hàng thì doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt có quyền gửi hàng hoá, hành lý, bao gửi vào nơi an toàn, thích hợp và thông báo ngay cho người thuê vận tải biết; mọi chi phí phát sinh do người thuê vận tải chịu.  2. Sau thời hạn chín mươi ngày, kể từ ngày doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt báo cho người thuê vận tải mà không nhận được trả lời hoặc không nhận được thanh toán chi phí phát sinh thì doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt có quyền bán đấu giá hàng hoá, hành lý, bao gửi để trang trải chi phí phát sinh theo quy định của pháp luật về đấu giá; nếu hàng hoá, hành lý, bao gửi thuộc loại mau hỏng hoặc chi phí ký gửi quá lớn so với giá trị hàng hoá, hành lý, bao gửi thì doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt có quyền bán đấu giá trước thời hạn quy định tại khoản này, nhưng phải thông báo cho người thuê vận tải biết.  3. Hàng hoá, hành lư, bao gửi thuộc loại cấm lưu thông hoặc có quy định hạn chế vận chuyển mà không có người nhận hoặc người nhận từ chối nhận thì được giao cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền xử lý. |  |  |
| **Điều** **107.** **Miễn trách nhiệm bồi thường thiệt hại** |  | Đề nghị bỏ vì nội dung này thuộc đối tượng điều chỉnh của Bộ Luật dân sự |
| Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt được miễn trách nhiệm bồi thường thiệt hại do mất mát, hư hỏng hàng hóa, hành lý ký gửi, bao gửi trong quá trình vận chuyển trong những trường hợp sau đây:  1. Do đặc tính tự nhiên hoặc khuyết tật vốn có của hàng hóa, hành lý ký gửi, bao gửi;  2. Do bắt giữ hoặc quyết định cưỡng chế của cơ quan nhà nước có thẩm quyền đối với hàng hóa, hành lý ký gửi, bao gửi;  3. Do xảy ra sự kiện bất khả kháng theo quy định của pháp luật về dân sự;  4. Do lỗi của hành khách, người thuê vận tải, người nhận hàng hóa, hành lý ký gửi, bao gửi hoặc do lỗi của người áp tải được người thuê vận tải hoặc người nhận hàng cử đi. |  |  |
| **Điều** **108.** **Giới hạn trách nhiệm của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt** |  | Đề nghị bỏ vì nội dung này thuộc đối tượng điều chỉnh của Bộ Luật dân sự |
| 1. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt phải bồi thường đối với mất mát, hư hỏng hàng hóa, hành lý ký gửi, bao gửi theo quy định sau đây:  a) Theo giá trị đã kê khai đối với hàng hóa, hành lý ký gửi, bao gửi có kê khai giá trị; trong trường hợp doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt chứng minh được giá trị thiệt hại thực tế thấp hơn giá trị đã kê khai thì mức bồi thường được tính theo giá trị thiệt hại thực tế;  b) Theo giá trị trên hóa đơn mua hàng hoặc theo giá thị trường tại thời điểm bồi thường đối với hàng hóa không kê khai giá trị mà chỉ kê khai chủng loại và trọng lượng, tuỳ theo cách tính nào cao hơn;  c) Đối với hàng hoá, hành lư kư gửi, bao gửi không kê khai giá trị, không có hoá đơn mua hàng thì mức bồi thường được tính theo giá trị trung bình của hàng hoá cùng loại nhýng không výợt quá mức bồi thýờng do Bộ trýởng Bộ Giao thông vận tải quy ðịnh.  2. Ngoài mức bồi thường quy định tại khoản 1 Điều này, doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt phải hoàn lại cho hành khách, người thuê vận tải cước, phụ phí vận chuyển hàng hóa, hành lý ký gửi, bao gửi bị thiệt hại. |  |  |
| **Điều** **109.** **Giải quyết tranh chấp** |  | Đề nghị bỏ vì nội dung này thuộc đối tượng điều chỉnh của Bộ Luật dân sự |
| 1. Các tranh chấp về hợp đồng trong hoạt động đường sắt được giải quyết theo các hình thức sau đây:  a) Thông qua thương lượng, hoà giải;  b) Yêu cầu Trọng tài giải quyết hoặc khởi kiện tại Toà án.  2. Trình tự, thủ tục giải quyết tranh chấp được thực hiện theo quy định của pháp luật. |  |  |
| **Điều** **110.** **Thời hạn khiếu nại** |  | Đề nghị bỏ Điều này vì: Đây là nội dung thuộc đối tượng điều chỉnh của Bộ Luật dân sự và pháp luật về khiếu nại. |
| 1. Thời hạn khiếu nại do các bên thoả thuận, trường hợp các bên không có thoả thuận thì thời hạn khiếu nại được quy định như sau:  a) Ba mươi ngày, kể từ ngày xảy ra thiệt hại về tính mạng, sức khoẻ của hành khách;  b) Sáu mươi ngày đối với hàng hoá bị mất mát, hư hỏng, kể từ ngày hàng hoá được giao cho người nhận hoặc ngày mà lẽ ra phải được giao cho người nhận;  c) Ba mươi ngày đối với hành lý k‎ý gửi, bao gửi bị mất mát, hư hỏng, kể từ ngày hành lý k‎ý gửi, bao gửi được giao cho người nhận hoặc ngày mà lẽ ra phải được giao cho người nhận.  2. Trong thời hạn sáu mươi ngày, kể từ ngày nhận được khiếu nại, doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt có trách nhiệm giải quyết. |  |  |
| **Điều** **111.** **Thời hiệu khởi kiện** |  | Đề nghị bỏ vì nội dung này thuộc đối tượng điều chỉnh của Bộ Luật dân sự |
| Thời hiệu khởi kiện để yêu cầu giải quyết tranh chấp về hợp đồng trong hoạt động kinh doanh đường sắt được thực hiện theo quy định của pháp luật về tố tụng dân sự và pháp luật về trọng tài thương mại. |  |  |
|  | **Mục 3**  **QUẢN LÝ TÀI CHÍNH TRONG HOẠT ĐỘNG KINH DOANH ĐƯỜNG SẮT** | 1. Chuyển phí thành giá cho thuê KCHTĐS trực tiếp liên quan đến chạy tầu (phương án 2) có nhiều ưu điểm hơn hình thức thu phí sử dụng KCHTĐStrực tiếp liên quan đến chạy tầu (phương án 1), cụ thể:  **a) Phương án 1**  **\* Ưu điểm:**  - Đơn giản, dễ thu.  - Phù hợp với thực tế có một đơn vị kinh doanh KCHTĐS như hiện nay.  **\* Nhược điểm:**  - Không phù hợp với cơ chế thị trường.  - Không phân tích, so sánh được mối quan hệ giữa chi phí đầu tư và nguồn thu từ đầu tư KCHTĐS, không đánh giá được hiệu quả của đầu tư kết cấu HTGTĐS.  - Thực hiện chủ trương của nhà nước về xã hội hóa đầu tư, kinh doanh đường sắt, trong tương lai có nhiều đơn vị tham gia đầu tư, khai thác KCHTĐS; như vậy có thể có các trường hợp sau đây:  + Đối với KCHTĐS do nhà nước đầu tư sẽ có nhiều đơn vị tham gia khai thác, nếu áp dụng cơ chế phí sẽ thiếu linh hoạt, khó khăn trong việc lựa chọn được đơn vị có khả năng sử dụng KCHTĐS hiệu quả nhất.  + Đối với KCHTĐS do các nhà đầu tư khác đầu tư, nếu sử dụng cơ chế phí thì không phù hợp vì khó tính chi phí hoàn vốn đầu tư, mặt khác khi các nhà đầu tư cho thuê KCHTTĐS do mình đầu tư thì đây là thỏa thuận giữa hai chủ thể cần áp dụng cơ chế giá mới phù hợp.  **b) Phương án 2:**  **\* Ưu điểm:**  Khắc phục được các nhược điểm của Phương án 1, góp phần tạo môi trường kinh doanh bình đẳng, khuyến khích các tổ chức và cá nhân tham gia đầu tư, kinh doanh đường sắt, từng bước nâng cao hoạt động của doanh nghiệp, nâng cao hiệu quả sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt.  **\* Nhược điểm**:  Giá cho thuêKCHTĐS về cơ bản không đủ bù đắp chi phí đầu tư cho nên cần chính sách hỗ trợ về giá điều tiết khoản chênh lệch này.  **2. Đánh giá tính phù hợp với Luật giá:**  - Về căn cứ tính giá, tại Điều 21, khoản 1, Luât Giá 2013 quy định giá thành toàn bộ của hàng hóa, dịch vụ chỉ là một trong 3 căn cứ định giá.  - Về nguyên tắc quản lý giá, tại Điều 5, khoản 3 Luật giá 2013 quy định “3. Nhà nước có chính sách về giá nhằm hỗ trợ khu vực có điều kiện kinh tế - xã hội khó khăn, khu vực có điều kiện kinh tế - xã hội đặc biệt khó khăn.”  Như vậy, theo điều này, khi việc đầu tư, khai thác KCHT đường sắt còn khó khăn như hiện nay việc áp dụng hình thức giá cho thuêkết cấu hạ tầng đường sắt có thể được nhà nước hỗ trợ về giá.  **3. Tham khảo Các ngành khác:**  a) Đường bộ:  Nghị định Quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ số 10/2013 ngày 11/01/2013.  - Điều 41. Bán quyền thu phí sử dụng tài sản hạ tầng đường bộ  Sản phẩm, dịch vụ là “quyền thu phí” được áp dụng cơ chế giá, thực hiện theo hình thức đấu giá  - Điều 42. Cho thuê quyền khai thác tài sản hạ tầng đường bộ  Sản phẩm, dịch vụ là “quyền khai thác” được áp dụng cơ chế giá, thực hiện theo hình thức đấu giá.  b) Thủy lợi:  Hiện nay Dự thảo Luật Thủy lợi đã lấy ý kiến của các Bộ, ngành, địa phương, đang chờ Bộ Tư pháp thẩm định trước khi trình Chính phủ, có kết cấu hạ tầng thủy lợi do nhà nước đầu tư, tiền thu sử dụng KCHT thủy lợi không đủ bù đắp chi phí đầu tư nhưng vẫn áp dụng cơ chế giá, nhà nước có chính sách hỗ trợ về giá.  **4. Tham khảo Luật các nước khác:**  Luật đường sắt của Cộng hòa Liên bang Đức: Sau Luật Đường sắt Liên bang Đức năm 1993, năm 1997 Bộ GTVT Đức ban hành “Quy chế loại bỏ độc quyền sử dụng cơ sở hạ tầng đường sắt và các nguyên tắc căn bản áp dụng tính cước phí sử dụng cơ sở hạ tầng”, trong đó có quy định cạnh tranh trong việc sử dụng kết cấu hạ tầng với cơ chế gần như đấu giá của Việt nam.  **5. Phương án lựa chọn:**  Từ phân tích, đánh giá trên, phương án 2 Phù hợp với chủ trương của nhà nước về xã hội hóa đầu tư, kinh doanh đường sắt, khắc phục triệt để những nhược điểm của phương án 1; phù hợp với Luật Giá 2013. Vì vậy đề nghị lựa chọn Phương án 2.  Với việc áp dụng hình thức giá, nhà nước cần có cơ chế hỗ trợ giá với mức độ cụ thể theo từng uyến đường có điều kiện đầu tư, khai thác khác nhau. Việc hỗ trợ của nhà nước thực hiện theo hướng giảm dần phù hợp với trình độ phát triển của xã hội. |
| Chưa có quy định | ***Điều 71. Giá cho thuê kết cấu hạ tầng đường sắt và điều hành giao thông vận tải đường sắt***  ***1. Giá cho thuê 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.***  ***2. Giá cho thuê 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.***  ***3. 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.*** |  |
| Chưa có quy định | ***Điều 72. Hỗ trợ giá đối với doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt***  ***1. Căn cứ tính mức hỗ trợ giá***  ***a) Lợi thế thương mại của từng tuyến hoặc khu đoạn đường sắt;***  ***b) Chính sách phát triển kinh tế - xã hội của Nhà nước;***  ***c) Thực tế hoạt động kinh doanh đường sắt từng thời kỳ.***  ***2. Hỗ trợ giá cho doanh nghiệp kinh doanh kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt do nhà nước đầu tư***  ***a) Được hỗ trợ một phần hoặc toàn bộ giá cho thuê kết cấu hạ tầng đường sắt trực tiếp liên quan đến chạy tàu;***  ***b) Khi đã hỗ trợ toàn bộ giá cho thuê kết cấu hạ tầng đường sắt nêu tại điểm a khoản này nhưng doanh nghiệp vẫn không bù đắp đủ chi phí để duy trì quản lý, bảo vệ hoặc điều hành giao thông vận tải, được nhà nước hỗ trợ thêm trong các trường hợp sau:***  ***Những tuyến, khu đoạn vẫn phải duy trì nhưng không hoạt động vận tải đường sắt.***  ***Những tuyến, khu đoạn phải tổ chức vận tải đường sắt theo nhiệm vụ vận tải đặc biệt và an sinh xã hội.***  ***3. Trong thời gian nhà nước sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt được đầu tư không bằng nguồn vốn từ ngân sách nhà nước để phục vụ nhiệm vụ vận tải đặc biệt hoặc an sinh xã hội, nhà nước hỗ trợ giá kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt cho nhà đầu tư theo quy định của pháp luật.*** |  |
| Chưa có quy định | ***Điều 73. Hỗ trợ giá đối với doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt***  ***Nhà nước hỗ trợ giá trong các trường hợp sau:***  ***1. Vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt và an sinh xã hội;***  ***2. Các trường hợp khác theo quy định của Chính phủ.*** |  |
|  | ***Điều 74. Thẩm quyền định giá và hỗ trợ giá.***  ***1. Thẩm quyền định giá***  ***a) Đối với giá cho thuê kết cấu hạ tầng đường sắt do nhà nước đầu tư:***  ***Bộ Giao thông vận tải quyết định giá đối với kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia.***  ***Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định giá đối với kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị.***  ***b) Tổ chức, cá nhân đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt tự định giá cho thuê kết cấu hạ tầng đường sắt do mình đầu tư theo quy định của pháp luật.***  ***2. Chính phủ quy định việc hỗ trợ giá đối với hoạt động kinh doanh đường sắt.*** |  |
| Chưa có quy định | ***Điều 75. Quản lý và sử dụng nguồn thu từ việc cho thuê sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt do nhà nước đầu tư.***  ***1. Nguồn thu từ hoạt động cho thuê sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt do nhà nước đầu tư được sử dụng cho các mục đích sau:***  ***a) Chi trả cho các hoạt động quản lý khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt;***  ***b) Chi phí bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt;***  ***c) Chi phí đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt;***  ***d) Các chi phí hợp lệ khác theo quy định hiện hành.***  ***2. Bộ Tài chính hướng dẫn cụ thể việc quản lý, sử dụng nguồn thu từ hoạt động cho thuê sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt do nhà nước đầu tư.*** |  |
| **CHƯƠNG V ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ** | **CHƯƠNG VII ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ** |  |
| **Điều 55. Các loại hình đường sắt đô thị** | **Điều 76. Các loại hình đường sắt đô thị** | **Sửa đổi Điều 55 Luật ĐS 2005** |
| 1. Đường sắt đô thị bao gồm đường tàu điện ngầm, đường tàu điện trên cao, đường sắt một ray tự động dẫn hướng và đường xe điện bánh sắt. | 1. Đường sắt đô thị bao gồm đường tàu điện ngầm, đường tàu điện trên cao, đường sắt một ray tự động dẫn hướng và đường xe điện bánh sắt. | Giữ nguyên khoản 1 Điều 55 Luật Đường sắt 2005 |
| 2. Đường sắt đô thị do Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức đầu tư, xây dựng, quản lý, kinh doanh. | ***2. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định các yêu cầu kỹ thuật đối với các loại hình đường sắt đô thị.*** |  |
| **Điều 56. Chính sách phát triển đường sắt đô thị** | **Điều 77. Chính sách phát triển đường sắt đô thị** |  |
| 1. 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. | ***Ngoài các nội dung quy định tại Điều 5, Điều 6 của Luật này, đường sắt đô thị được phát triển như sau:***  1. 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. | Giữ nguyên nội dung khoản 1 Điều 56 Luật Đường sắt 2005 và có bổ sung |
|  | ***2. Đảm bảo đồng bộ, hiện đại, an toàn, phòng chống thiên tai, cảnh quan đô thị và môi trường.*** |  |
|  | ***3. Nhà nước hỗ trợ cho kinh doanh đường sắt đô thị.*** |  |
| 2. Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh đề xuất chủ trương đầu tư xây dựng, chính sách ưu đãi nhằm thu hút các nguồn lực để đầu tư xây dựng và khai thác đường sắt đô thị. |  | Đề nghị bỏ vì nội dung này không thuộc Chính sách phát triển đường sắt đô thị |
| 3. Tổ chức, cá nhân đầu tư xây dựng đường sắt đô thị được hưởng các ưu đãi sau đây:  a) Ưu đãi quy định tại khoản 3 Điều 18 của Luật này;  b) Được Nhà nước hỗ trợ từ ngân sách trung ương một phần kinh phí trong tổng mức đầu tư dự án đường sắt đô thị được duyệt. |  | Đề nghị bỏ vì đã được quy định tại Điều quy định về Chính sách phát triển đường sắt |
| 4. Hàng năm, Nhà nước trích một khoản kinh phí từ ngân sách trung ương hỗ trợ cho dịch vụ giao thông vận tải công cộng của đô thị, trong đó có giao thông vận tải đường sắt đô thị. |  | Đề xuất bỏ nội dung khoản này do đã được quy định tại Điều hỗ trợ giá đối với doanh nghiệp kinh doanh KCHT đường sắt và Điều hỗ trợ giá đối với doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt. |
| **Điều 57. Điều kiện để lập dự án đầu tư xây dựng đường sắt đô thị** | **Điều 78. Điều kiện để lập dự án đầu tư xây dựng đường sắt đô thị** |  |
| 1. Việc lập dự án đầu tư xây dựng đường sắt đô thị phải có đủ các điều kiện sau đây: | ***1. Điều kiện đầu tư xây dựng đường sắt đô thị:*** |  |
| a) Đô thị lớn đạt tiêu chuẩn kinh tế - xã hội theo quy định; | a) Đô thị ~~lớn~~ đạt tiêu chuẩn kinh tế - xã hội theo quy định và có nhu cầu vận tải | Đề nghị bỏ cụm từ “lớn” vì không rõ nghĩa; cụm từ này sẽ được làm rõ tại Nghị định hướng dẫn Luật ĐS |
| b) Chủ trương đầu tư xây dựng đường sắt đô thị phải được Hội đồng nhân dân cấp tỉnh thông qua; | b) Chủ trương đầu tư xây dựng đường sắt đô thị phải được Hội đồng nhân dân cấp tỉnh thông qua; | Giữ nguyên như điểm b khoản 1 Điều 57 Luật Đường sắt 2005 |
| c) Dự án đầu tư xây dựng đường sắt đô thị phải phù hợp với quy hoạch phát triển giao thông đô thị của tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương;  d) Chủ đầu tư phải có đủ nguồn vốn để thực hiện dự án đầu tư xây dựng đường sắt đô thị và bảo đảm sau khi xây dựng xong phải hoạt động ổn định, lâu dài và hiệu quả. |  | Đề nghị bỏ vì nội dung này đã được điều chỉnh tại pháp luật về đầu tư, xây dựng. |
| 2. Chính phủ quy định tiêu chuẩn đô thị được đầu tư xây dựng đường sắt đô thị, quy định cụ thể việc thực hiện khoản 3 và khoản 4 Điều 56 của Luật này. | ***2. Chính phủ quy định tiêu chuẩn đô thị được đầu tư xây dựng đường sắt đô thị.*** | Giữ nguyên nội dung khoản 2 Điều 57 Luật Đường sắt 2005 |
| **Chưa có quy định** | **Điều 79. Trách nhiệm đầu tư xây dựng; quản lý, kinh doanh đường sắt đô thị** |  |
|  | ***1. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh:***  ***a) Tổ chức đầu tư xây dựng, quản lý, khai thác, kinh doanh đường sắt đô thị trên địa bàn quản lý;***  ***b) Quyết định áp dụng tiêu chuẩn cho đường sắt đô thị sau khi có ý kiến thống nhất của Bộ Giao thông vận tải.*** |  |
|  | ***2. Tổ chức, cá nhân trong và ngoài nước khi có đủ điều kiện, năng lực, kinh nghiệm theo quy định được phép tham gia đầu tư xây dựng, quản lý, khai thác, kinh doanh đường sắt đô thị.*** | Đề xuất bổ sung nội dung này nhằm khuyến khích mọi thành phần kinh tế đầu tư, xây dựng ĐSĐT |
|  | ***3. Doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đô thị có trách nhiệm:***  ***a) Thực hiện đồng thời quyền, nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt và của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt;***  ***b) Nghiên cứu, ứng dụng tiến bộ khoa học công nghệ và đào tạo phát triển nguồn nhân lực.*** | - Theo chức năng, nhiệm vụ thực tế của Công ty ĐSĐT Hà Nội đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt đề án và UBND thành phố Hà Nội quyết định.  - Theo kinh nghiệm các nước trên thế giới như Hàn Quốc, Nhật Bản, Trung Quốc…, doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đô thị đồng thời thực hiện đồng thời quyền, nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt và của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt.  Vì vậy, cần phải bổ sung nội dung này cho phù hợp với loại hình đường sắt đô thị. |
| **Điều 58. Những yêu cầu cơ bản khi xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị** | **Điều 80. Các yêu cầu chung đối với đường sắt đô thị** |  |
| Khi xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị phải bảo đảm các yêu cầu cơ bản sau đây:  1. Phù hợp với các tiêu chuẩn kỹ thuật đường sắt đô thị, bảo đảm chất lượng công trình theo cấp kỹ thuật do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành;  2. Bảo đảm gắn kết với các loại hình giao thông vận tải công cộng khác của đô thị và đường sắt quốc gia để tạo điều kiện thuận lợi cho hành khách chuyển tiếp giữa các loại hình giao thông;  3. Đáp ứng được nhu cầu vận tải hành khách lâu dài theo định hướng phát triển của đô thị;  4. Bảo vệ môi trường, không phá vỡ cảnh quan đô thị. | ***1. Phát triển đường sắt đô thị phải phù hợp với quy hoạch phát triển của địa phương.*** | Giữ nguyên như Dự thảo |
| 2. Bảo đảm gắn kết với các loại hình giao thông vận tải công cộng khác của đô thị và đường sắt quốc gia để tạo điều kiện thuận lợi cho hành khách chuyển tiếp giữa các loại hình giao thông; | ***2. Kết nối hiệu quả các phương thức vận tải khác trong đô thị để chuyên chở hành khách*** | Giữ nguyên nội dung khoản 2 điều 58 Luật Đường sắt 2005 |
|  | ***3. Công trình và phương tiện, thiết bị đường sắt đô thị phải đáp ứng các yêu cầu kỹ thuật đảm bảo đồng bộ, an toàn và đáp ứng các yêu cầu về phòng chống cháy nổ, cứu hộ, cứu nạn*** |  |
|  | ***4. Hành lang an toàn giao thông đường sắt đô thị:***  ***a) Không được trồng cây, xây dựng công trình trái phép trong phạm vi hành lang;***  ***b) Phải được cách ly để tránh mọi sự xâm nhập trái phép của người, phương tiện, súc vật;***  ***c) Đáp ứng các yêu cầu phục vụ công tác phòng chống cháy nổ, cứu hộ, cứu nạn.*** | - Đặc điểm của đường sắt đô thị là vận chuyển hành khách với tần suất và khối lượng lớn trong khu vực đô thị. Khu vực này đòi hỏi cao về an toàn cho người và phương tiện.  - Đường sắt đô thị đang được xây dựng mới tại Việt Nam vì vậy, sau khi giải phóng mặt bằng hành lang an toàn do Ủy ban nhân dân cấp tỉnh giao thì cần phải nghiêm cấm các hành vi trồng xây, xây dựng công trình trái phép ngay từ đầu khai thác dự án.  - Theo kinh nghiệm các nước trên thế giới như Hàn Quốc, Nhật Bản, Trung Quốc … cũng đã đưa yêu cầu này.  Vì vậy, cần phải bổ sung nội dung này cho phù hợp với loại hình đường sắt đô thị. |
|  | ***5. Phải đảm bảo người khuyết tật, người cao tuổi tiếp cận sử dụng theo quy định của pháp luật.*** | Bổ sung nội dung này để phù hợp với Luật Người khuyết tật và Luật Người cao tuổi. |
|  | ***6. 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.*** | Đường sắt đô thị là loại hình đường sắt mới ở Việt Nam có công nghệ phức tạp đòi hỏi phải có nguồn nhân lực có đủ trình độ để tiếp nhận và làm chủ công nghệ cho loại đường sắt này ngày từ khi đưa vào khai thác, tránh tình huống khi xây dựng xong công trình thi nguồn nhân lực không đủ để vận hành đường sắt này dẫn đến lệ thuộc công nghệ nước ngoài, khó khăn trong quá trình vận hành khai thác, giảm hiệu quả đầu tư đường sắt đô thị.  - Một trong những mục tiêu đầu tư xây dựng đường sắt đô thị là đáp ứng vận chuyển hành khách đô thị tại các thời kỳ. Mặt khác kinh phí xây dựng tuyến đường sắt đô thị lớn vì vậy cần phai căn cứ vào nhu cầu và khả năng huy động vốn để phát triển đường sắt đô thị theo lộ trình. |
| **Điều 59. Cầu, hầm, ga, bến đỗ của đường sắt đô thị** | **Điều 81. Yêu cầu đối với kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị** |  |
| 1. Mố, trụ cầu cạnh tuyến giao thông đường bộ hoặc những cột chống tại vị trí nguy hiểm của hầm đường tàu điện ngầm phải bảo đảm vững chắc, chống được sự cố va đập của phương tiện giao thông.  2. Hầm đường sắt đô thị phải bảo đảm có hệ thống phòng cháy, chữa cháy, bảo đảm vững chắc khi có hoả hoạn; bảo đảm khô ráo, chống ngập nước; có hệ thống thông gió, thoát hiểm, cứu hộ, cứu nạn.  3. Nhà ga, bến đỗ của đường sắt đô thị phải có biển báo, chỉ dẫn tuyến đường, ga, bến đỗ trên tuyến; bảo đảm điều kiện để hành khách đi lại thuận tiện, an toàn; có thiết bị cung cấp thông tin, bán vé, giám sát hành khách lên, xuống tàu, ra, vào ga; có hệ thống điện thoại khẩn cấp, phương tiện sơ cứu y tế và phải có hệ thống điện dự phòng cho ga tàu điện ngầm. | ***1. Công trình đường sắt đô thị phải bảo đảm ổn định, bền vững và đáp ứng yêu cầu kỹ thuật, đảm bảo an toàn.***  ***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.***  ***3. Hệ thống quản lý điều hành chạy tàu phải theo phương thức tập trung.***  ***4. Thông tin chỉ dẫn khách hàng phải đầy đủ, rõ ràng, viết bằng tiếng Việt và tiếng Anh;***  ***5. Hành lang an toàn giao thông đường sắt đô thị phải đáp ứng các yêu cầu về phòng chống cháy nổ, cứu hộ, cứu nạn.***  ***6. Thỏa mãn các 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.*** | - Gộp và viết lại các Điều 59, 60 Luật Đường sắt 2005 trên cơ sở kinh nghiệm về xây dựng và quản lý đường sắt đô thị tại các nước Nhật Bản, Hàn Quốc...  - Nếu quy định như các Điều 59, 60 Luật Đường sắt 2005 sẽ không bao hàm hết các công trình đường sắt đô thị.  Vì vậy, cần thiết đưa ra các yêu cầu đối với KCHT đường sắt đô thị. |
|  | **Điều 82. Hệ thống kiểm soát vé** |  |
|  | ***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.*** | Đề xuất bổ sung nội dung này để đảm bảo thuận lợi cho hành khách và tiết kiệm đầu tư hệ thống thu phí trên cơ sở tham khảo các quy định của đường sắt đô thị Nhật Bản và một số nước khác. |
|  | ***2. Thiết bị của hệ thống phải đảm bảo ngăn ngừa, hạn chế hành động phá hoại, truy cập trái phép.*** | Các yêu cầu đối với người khuyết tật và giải quyết sự cố chuyển lên Điều các quy định chung đối với đường sắt đô thị. |
|  | ***3. Hệ thống phải đảm bảo dễ tiếp cận và sử dụng, an toàn cho hành khách, nhân viên đường sắt.*** |  |
| **Điều 60. Phạm vi bảo vệ công trình và hành lang an toàn giao thông đường sắt đô thị** |  | Đề nghị bỏ vì đã được quy định tại Điều quy định về phạm vi bảo vệ công trình và hành lang an toàn giao thông đường sắt. |
| 1. Phạm vi bảo vệ công trình và hành lang an toàn giao thông đường sắt đô thị phải bảo đảm an toàn cho phương tiện, người tham gia giao thông đường sắt; phù hợp với loại hình phương tiện giao thông đường sắt đô thị và địa hình, cấu trúc của đô thị.  2. Phạm vi bảo vệ công trình và hành lang an toàn giao thông đường sắt đô thị do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định cho từng loại hình giao thông đường sắt đô thị. |  |  |
| **Điều 61. Quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị** |  | Bỏ nội dung này vì đã được quy định tại Điều 25 |
| 1. Doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đô thị có trách nhiệm thực hiện việc bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị do Nhà nước đầu tư thông qua đấu thầu hoặc đặt hàng cung ứng sản phẩm, dịch vụ công ích của Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh. |  |  |
| 2. Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh quy định việc quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị của tổ chức, cá nhân đầu tư kinh doanh đường sắt đô thị theo quy định của pháp luật. |  |  |
| Điều 62. Kinh doanh vận tải đường sắt đô thị |  |  |
| 1. Kinh doanh vận tải đường sắt đô thị là kinh doanh có điều kiện.  2. Giá vé vận tải đường sắt đô thị do Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh quy định. Việc trợ giá vận tải đường sắt đô thị được thực hiện theo hợp đồng giữa Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh và doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt đô thị.  3. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt đô thị phải bảo đảm chạy tàu an toàn, đều đặn, đúng giờ.  4. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt đô thị phải mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự theo quy định của pháp luật về kinh doanh bảo hiểm. |  | Đề xuất bỏ nội dung khoản này do đã được quy định tại các Điều:  - Điều kinh doanh vận tải đường sắt  - Điều hỗ trợ giá đối với doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt. |
|  | **Điều 83. Kinh doanh đường sắt đô thị** *(bổ sung mới)*  ***1. Trách nhiệm của doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đô thị:***  ***a) Phải bảo đảm chạy tàu an toàn, đúng giờ theo biểu đồ chạy tàu;***  ***b) Phải mua bảo hiểm trách nhiệm dân sự theo quy định của pháp luật về kinh doanh bảo hiểm.***  ***2. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có trách nhiệm ban hành chính sách hỗ trợ giá vận tải đường sắt đô thị;*** |  |
|  | **Điều 84. Quản lý an toàn đường sắt đô thị** |  |
|  | ***1. Đường sắt đô thị xây dựng mới hoặc nâng cấp trước khi đưa vào khai thác phải được chứng nhận về an toàn hệ thống.***  ***2. Doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đô thị phải xây dựng và duy trì hệ thống quản lý an toàn.***  ***3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành quy định về thực hiện đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống đường sắt đô thị.*** | - Tại nhiều quốc gia trên Thế giới (liên minh Châu Âu, Đài Loan, Mỹ, Úc, Trung Quốc …) đều quy định việc đánh giá chứng nhận an toàn hệ thống đường sắt đô thị.  - Hiện nay, tại Hà Nội và Tp.HCM đối với các tuyến đường sắt đô thị theo công nghệ của Châu Âu, Trung Quốc đều có nội dung đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống đường sắt đô thị.  Đề xuất đưa này vào Dự thảo lần 4. |
|  | **CHƯƠNG VIII ĐƯỜNG SẮT TỐC ĐỘ CAO** |  |
|  | ***Điều 85. Chính sách phát triển***  ***Ngoài các nội dungquy định tại Điều 5, Điều 6 của Luật này, đường sắt tốc độ cao được phát triển như sau:*** |  |
|  | ***1. 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 quốc gia*** |  |
|  | ***2. Nhà nước đóng vai trò chính trong việc đầu tư xây dựng, tổ chức quản lý, bảo trì và khai thác, kinh doanh đường sắt tốc độ cao.*** |  |
|  | ***3. Nhà nước khuyến khích các thành phần kinh tế trong và ngoài nước tham gia đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt tốc độ cao không trực tiếp liên quan đến chạy tàu; đầu tư phương tiện giao thông đường sắt tốc độ cao; nghiên cứu, đào tạo, chuyển giao công nghệ và phát triển nguồn nhân lực cho đường sắt tốc độ cao.*** |  |
|  | ***4. Phát triển đường sắt tốc độ cao đồng bộ, hiện đại về kết cấu hạ tầng, phương tiện, công nghiệp và tổ chức khai thác vận tải để đảm bảo hoạt động giao thông vận tải thông suốt, an toàn, thuận tiện, hiệu quả.*** |  |
|  | ***5. Nghiên cứu tổng thể từng tuyến; tổ chức xây dựng theo quy hoạch, nhu cầu vận tải và khả năng huy động vốn.*** |  |
|  | ***Điều 86. Các yêu cầu chung***  ***1. Kết nối hiệu quả các đô thị lớn, trung tâm kinh tế và các phương thức vận tải khác.***  ***2. Đường sắt tốc độ cao phải đảm bảo đồng bộ, hiện đại, an toàn, phòng chống thiên tai và bảo vệ môi trường.***  ***3. Công trình và phương tiện, thiết bị đường sắt tốc độ cao phải đáp ứng các yêu cầu kỹ thuật đảm bảo đồng bộ, an toàn và đáp ứng các yêu cầu về phòng chống cháy nổ, cứu hộ, cứu nạn.*** |  |
|  | ***4. Hành lang an toàn của đường sắt tốc độ cao phải được bảo vệ nghiêm ngặt, chống mọi hành vi xâm nhập trái phép của người, phương tiện, súc vật.*** | - Đặc điểm của đường sắt tốc độ cao là vận chuyển hành khách với tần suất, khối lượng và vận tốc lớn, đòi hỏi phải tuyệt đối đảm bảo an toàn cho người và phương tiện.  - Đường sắt sẽ được xây dựng mới tại Việt Nam, vì vậy, sau khi giải phóng mặt bằng hành lang an toàn do Ủy ban nhân dân cấp tỉnh giao thì cần phải nghiêm cấm các hành vi trồng xây, xây dựng công trình trái phép ngay từ đầu khai thác dự án.  - Theo kinh nghiệm các nước trên thế giới như Hàn Quốc, Nhật Bản… cũng đã đưa yêu cầu này.  Vì vậy, cần phải bổ sung nội dung này cho phù hợp với loại hình đường sắt tốc độ cao. |
|  | ***5. Phải đảm bảo người khuyết tật, người cao tuổi tiếp cận sử dụng theo quy định của pháp luật.*** | Bổ sung nội dung này để phù hợp với Luật Người khuyết tật và Luật Người cao tuổi. |
|  | ***6. 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.*** | Đường sắt tốc độ cao là loại hình đường sắt mới ở Việt Nam có công nghệ hiện đại, phức tạp đòi hỏi phải có nguồn nhân lực có đủ trình độ để tiếp nhận và làm chủ công nghệ cho loại đường sắt này ngày từ khi đưa vào khai thác, tránh tình huống khi xây dựng xong công trình thi nguồn nhân lực không đủ để vận hành đường sắt này dẫn đến lệ thuộc công nghệ nước ngoài, khó khăn trong quá trình vận hành khai thác, giảm hiệu quả đầu tư đường sắt tốc độ cao.  - Một trong những mục tiêu đầu tư xây dựng đường sắt tốc độ cao là đáp ứng nhu cầu vận chuyển hành khách tại các thời kỳ. Mặt khác kinh phí xây dựng tuyến đường sắt tốc độ cao lớn vì vậy cần phải căn cứ vào nhu cầu và khả năng huy động vốn để phát triển đường sắt tốc độ cao theo lộ trình. |
|  | **Điều 87. Yêu cầu đối với kết cấu hạ tầng đường sắt tốc độ cao** |  |
|  | ***1. Công trình đường sắt tốc độ cao phải bảo đảm ổn định, bền vững và đáp ứng yêu cầu kỹ thuật, đảm bảo an toàn.***  ***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.***  ***3. Hệ thống quản lý điều hành chạy tàu phải theo phương thức tập trung.***  ***4. Thông tin chỉ dẫn khách hàng phải đầy đủ, rõ ràng, viết bằng tiếng Việt và tiếng Anh.*** | - Gộp và viết lại các Điều 59, 60 Luật Đường sắt 2005 trên cơ sở kinh nghiệm về xây dựng và quản lý đường sắt đô thị tại các nước Nhật Bản, Hàn Quốc...  - Nếu quy định như các Điều 59, 60 Luật Đường sắt 2005 sẽ không bao hàm hết các công trình đường sắt đô thị.  Vì vậy, cần thiết đưa ra các yêu cầu đối với KCHT đường sắt đô thị. |
|  | **Điều 88. Đầu tư xây dựng đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam**  ***1. Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư xây dựng tổng thể đường sắt tốc độ cao.***  ***2. Chính phủ phê duyệt và chỉ đạo việc đầu tư xây dựng đường sắt tốc độ cao.***  ***3. Bộ Giao thông vận tải tổ chức thực hiện đầu tư xây dựng đường sắt tốc độ cao.***  ***4. Giới hạn đất dành cho đường sắt tốc độ cao theo quy hoạch được cơ quan nhà nước có thẩm quyền phê duyệt, phải được tổ chức cắm mốc giới để quản lý, chuẩn bị đầu tư xây dựng.*** |  |
|  | ***Điều 89. Quản lý, bảo trì và kinh doanh đường sắt tốc cao*** |  |
|  | ***1. Nhà nước đảm bảo kinh phí quản lý, bảo trì đường sắt tốc độ cao.*** |  |
|  | ***2. Bộ Giao thông vận tải quy định nội dung quản lý, bảo trì đường sắt tốc độ cao và tổ chức thực hiện quản lý, bảo trì đường sắt tốc độ cao.*** |  |
|  | ***Điều 90. 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 chứng nhận về 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.***  ***3. Chính phủ quy định về quản lý an toàn đường sắt tốc độ cao.*** |  |
| **CHƯƠNG****VIII.**  **ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH** | **CHƯƠNG IX**  **ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH** |  |
| **Điều****112.** **Quy định đối với tổ chức, cá nhân hoạt động đường sắt** |  |  |
| 1. Hợp đồng hoặc thỏa thuận bằng văn bản liên quan đến hoạt động đường sắt đã tồn tại trước thời điểm Luật này có hiệu lực vẫn có giá trị thực hiện theo thời hạn đã được ghi trong hợp đồng hoặc thỏa thuận đó. |  |  |
| 2. Sau khi Luật này có hiệu lực, những sửa đổi, bổ sung trong hợp đồng hoặc thỏa thuận quy định tại khoản 1 Điều này phải được thực hiện theo quy định của Luật này. |  |  |
| 3. Chính phủ quy định điều kiện và thời gian tổ chức, cá nhân hoạt động đường sắt tiến hành điều chỉnh cơ cấu, tổ chức và hoạt động phù hợp với quy định của Luật này. |  |  |
|  | ***Điều 91. Điều khoản chuyển tiếp*** |  |
|  | ***1. Dự án đầu tư xây dựng 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 dự án, hạng mục đã phê duyệt phương án bồi thường, hỗ trợ, tái định cư trước ngày Luật này có hiệu lực thi hành thì tiếp tục thực hiện theo phương án đã được phê duyệt.***  ***3. Đối với đất ga đường sắt đã được cấp giấy chứng nhận quyền sử dụng đất, trước ngày .... tháng .... năm ... (chậm nhất 02 năm kể từ Luật này có hiệu lực) phải thực hiện hoàn thành các nội dung sau:***  ***a) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có trách nhiệm thu hồi và cấp lại giấy chứng nhận quyền sử dụng đất cho cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành đường sắt; thực hiện bàn giao toàn bộ đất ga đường sắt cho cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành đường sắt;***  ***b) Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành đường sắt và tổ chức, cá nhân thuê có trách nhiệm ký phụ lục hợp đồng thay đổi chủ thể hợp đồng trên nguyên tắc kế thừa quyền và nghĩa vụ hợp pháp của các bên đối với các hợp đồng cho thuê đất ga đường sắt mà các tổ chức, cá nhân đã ký với doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt trước thời điểm Luật này có hiệu lực;***  ***c) Tổ chức, cá nhân đang sử dụng đất được pháp luật thừa nhận mà đất đó nằm trong hành lang an toàn đường sắt thì được tiếp tục sử dụng đất theo đúng mục đích đã được xác định và không được gây cản trở cho việc bảo vệ công trình, đảm bảo an toàn giao thông đường sắt. Trường hợp việc sử dụng đất gây ảnh hưởng đến việc bảo vệ công trình, đảm bảo an toàn giao thông đường sắt thì cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành đường sắt và tổ chức, cá nhân trực tiếp sử dụng đất phải có biện pháp khắc phục, nếu không khắc phục được thì Nhà nước thu hồi đất và bồi thường theo quy định của pháp luật.***  ***4. Các quy định tại Điều 71, Điều 72, Điều 73, Điều 74 và Điều 75 Luật này có hiệu lực thi hành kể từ ngày .... tháng ... năm..... (chậm nhất sau 03 năm kể từ ngày Luật này có hiệu lực).*** |  |
| **Điều****113.** **Hiệu lực thi hành** | **Điều 92.**  **Hiệu lực thi hành** |  |
| Luật này có hiệu lực thi hành từ ngày 01 tháng 01 năm 2006. | 1. Luật này có hiệu lực thi hành từ ngày ... tháng ... năm .....  ***2. Khoản 2 Điều 89, khoản 3 Điều 90 của Luật này triển khai xây dựng quy định chi tiết sau khi được Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư xây dựng và đảm bảo có hiệu lực thi hành trước khi triển khai thực hiện đầu tư xây dựng đường sắt tốc độ cao.***  3. Luật Đường sắt năm 2005 hết hiệu lực kể từ ngày Luật này có hiệu lực thi hành. |  |
| **Điều****114.** **Quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành** | **Điều 93.** **Quy định chi tiết** |  |
| Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành Luật này. | ***Chính phủ, cơ quan có thẩm quyền quy định chi tiết các điều, khoản được giao trong Luật.*** |  |

|  |  |
| --- | --- |
| **CHÍNH PHỦ** | **CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**  **Độc lập - Tự do - Hạnh phúc** |

**DỰ THẢO**

# **BẢN THUYẾT MINH CHI TIẾT**

**Dự án Luật Đường sắt (sửa đổi)**

Luật Đường sắt 2005 được Quốc hội khoá XI thông qua tại kỳ họp thứ 7 ngày 14/6/2005, có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01/01/2006. Đây là văn bản pháp lý quan trọng, đã thể chế hoá kịp thời các chủ trương, chính sách của Đảng về phát triển đường sắt, đảm bảo vai trò của giao thông đường sắt đối với sự phát triển kinh tế - xã hội của đất nước.

Luật Đường sắt 2005 cũng thể hiện được tư duy mới trong hoạt động quản lý Nhà nước đối với lĩnh vực đường sắt, trong đó yêu cầu phân định rõ giữa công tác quản lý nhà nước của cơ quan nhà nước với quản lý 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. Luật Đường sắt 2005 cũng đã đưa ra những nguyên tắc đảm bảo tính minh bạch trong hạch toán tài chính, tạo môi trường cạnh tranh bình đẳng, không phân biệt đối xử trong hoạt động vận tải và dịch vụ hỗ trợ vận tải tạo tiền đề đẩy mạnh xã hội hóa, xúc tiến đầu tư nhằm huy động nguồn vốn trong xã hội, giảm gánh nặng cho ngân sách nhà nước. Lần đầu tiên, lĩnh vực đường sắt có luật riêng và một hệ thống văn bản quy phạm pháp luật tương đối hoàn chỉnh.

Luật Đường sắt 2005 điều chỉnh toàn diện các hoạt động trong lĩnh vực đường sắt, bao gồm công tác quy hoạch, đầu tư, xây dựng; quy định về kết cấu hạ tầng đường sắt; quy định về quản lý phương tiện, quản lý nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu; quy định về bảo đảm trật tự an toàn giao thông và quy tắc giao thông; quy định về kinh doanh đường sắt....

Tuy nhiên, qua quá trình thực hiện Luật Đường sắt 2005 đến nay đã bộc lộ những bất cập như: một số quy định của Luật chưa triển khai thực hiện được, một số quy định không phù hợp, thực tiễn còn có những lĩnh vực mới chưa được điều chỉnh trong Luật, cần được bổ sung kịp thời.

Ngày 09/6/2015, kỳ họp thứ chín của Quốc hội đã thông qua Nghị quyết số 89/2015/QH13 về điều chỉnh Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh nhiệm kỳ Quốc hội khóa XIII, năm 2015 và Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2016 của Quốc hội; ngày 19/8/2015 Ủy ban thường vụ Quốc hội đã ban hành Nghị quyết số 1023/NQ-UBTVQH13 triển khai thực hiện Nghị quyết của Quốc hội về điều chỉnh Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh nhiệm kỳ Quốc hội khóa XIII, năm 2015 và Chương trình xây dựng luật, pháp lênh năm 2016, Dự án Luật Đường sắt (sửa đổi) sẽ trình Chính phủ tháng 6/2016, trình Ủy ban thường vụ Quốc hội tháng 8/2016 và Quốc hội cho ý kiến tại kỳ họp thứ 2, Quốc hội khóa XIV (tháng 10 năm 2016). Chính phủ báo cáo thuyết minh chi tiết Dự án Luật Đường sắt (sửa đổi) như sau:

**I. Bố cục Dự án Luật**

Về bố cục của dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi)

Dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi) bao gồm: 09 chương với 93 Điều. Cụ thể:

1. Chương I. Những quy định chung.

Bao gồm 13 Điều quy định về phạm vi điều chỉnh, đối tượng áp dụng, giải thích từ ngữ, nguyên tắc, chính sách, quy hoạch phát triển đường sắt và quản lý nhà nước về đường sắt, các hành vi bị nghiêm cấm trong hoạt động đường sắt.

2. Chương II. Kết cấu hạ tầng đường sắt.

Bao gồm 19 Điều quy định về tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt, đất dành cho đường sắt, đầu tư xây dựng, quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt... Trong đó dự thảo bổ sung mới các quy định về tài sản kết cấu hạ tầng, quản lý đất dành cho đường sắt, bảo trì công trình đường sắt.

3. Chương III. Phương tiện giao thông đường sắt.

Bao gồm 05 Điều quy định về điều kiện tham gia của phương tiện, đăng ký, đăng kiểm phương tiện, nhập khẩu phương tiện... Trong đó dự thảo bổ sung quy định về niên hạn phương tiện giao thông đường sắt.

4. Chương IV. Nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu.

Bao gồm 02 Điều quy định về các chức danh nhân viên đường sắt, điều kiện đối với các chức danh nhân viên....

5. Chương V. Tín hiệu, quy tắc giao thông và an toàn giao thông đường sắt.

Bao gồm 13 Điều quy định về tín hiệu, quy tắc giao thông, giao thông tại đường ngang cầu chung, điều hành giao thông, biểu đồ chạy tàu, trách nhiệm khi xảy ra tai nạn, trách nhiệm bảo đảm an ninh trật tự.... Trong đó dự thảo bổ sung làm rõ trách nhiệm bảo đảm an ninh, trật tự an toàn trong hoạt động đường sắt; bổ sung quy định về công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ.

6. Chương VI. Kinh doanh đường sắt.

Bao gồm 23 Điều quy định về kinh doanh kết cấu hạ tầng; kinh doanh vận tải; giá vé, cước vận tải; quyền, trách nhiệm, nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh đường sắt, của hành khách...; quản lý tài chính trong hoạt động kinh doanh... Trong đó dự thảo bổ sung làm rõ về kinh doanh kết cấu hạ tầng; quyền, trách nhiệm của các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt; quản lý tài chính trong hoạt động tài chính, vấn đề phí, giá trong hoạt động đường sắt.

7. Chương VII. Đường sắt đô thị.

Bao gồm 09 Điều quy định về các loại hình đường sắt đô thị, chính sách phát triển đường sắt đô thị, điều kiện lập dự án đầu tư xây dựng, trách nhiệm đầu tư xây dựng, yêu cầu đối với KCHT đường sắt, hệ thống thu phí, quản lý an toàn và kinh doanh đường sắt đô thị.

8. Chương VIII. Đường sắt tốc độ cao.

Bao gồm 06 Điều quy định về chính sách phát triển, yêu cầu chung đối với đường sắt tốc độ cao, đầu tư xây dựng, quản lý, bảo trì, quản lý an toàn và các yêu cầu chung khi đầu tư xây dựng đường sắt tốc độ cao.

9. Chương IX. Điều khoản thi hành.

**II. Nội dung chủ yếu được sửa đổi, bổ sung**

**1. Khoản 4 Điều 4. Nguyên tắc cơ bản trong hoạt động đường sắt**

Thay cụm từ “phân định” bằng cụm từ “tách bạch”.

Lý do:

- Hiện nay, doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đang thực hiện quá trình tái cơ cấu, tuy nhiên việc kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt và kinh doanh vận tải đường sắt trên đường sắt do Nhà nước đầu tư vẫn do một doanh nghiệp tổ chức quản lý và thực hiện. Hoạt động này gần như khép kín trong nội bộ doanh nghiệp dẫn đến hạn chế trong công tác quản lý, sử dụng, kiểm tra, giám sát việc sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư, vốn ngân sách Nhà nước. Đặc biệt, hạn chế việc kêu gọi các thành phần kinh tế ngoài nhà nước tham gia đầu tư, kinh doanh đường sắt. Đây là một trong những nguyên nhân cản trở và hạn chế sự phát triển của đường sắt trong thời gian qua.

- Nguyên nhân chủ yếu gây ra các tồn tại bất cập nói trên là do trong thời gian dài vừa qua, nội dung phân định giữa kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt và kinh doanh vận tải mới dừng ở hạch toán kinh tế, chưa tách bạch độc lập về tổ chức và điều hành doanh nghiệp để đảm bảo nguyên tắc không phân biệt đối xử trong sử dụng kết cấu hạ tầng do Nhà nước đầu tư.

- Việc này cũng dẫn đến khi xảy ra tai nạn, sự cố, trở ngại làm ảnh hưởng đến hoạt động chạy tàu của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt thì chưa quy kết được trách nhiệm bồi thường theo quy định của Luật. Nguyên nhân là do mô hình khép kín do một chủ thể thực hiện như đã phân tích nêu trên.

Vì vậy đề xuất phải xem xét, quy định tách bạch giữa quản lý nhà nước của cơ quan nhà nước với hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp; giữa kinh doanh kết cấu hạ tầng và kinh doanh vận tải trên đường sắt do Nhà nước đầu tư.

Từ phân tích nêu trên, đề xuất sửa đổi, bổ sung một số nội dung vào dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi) theo hướng: Đồng thời với việc tách bạch giữa kinh doanh kết cấu hạ tầng và kinh doanh vận tải trên đường sắt do Nhà nước đầu tư, thì cần phải quy định rõ trách nhiệm cụ thể của các chủ thể tham gia hoạt động vận tải đường sắt.

**2. Điều 5, Điều 6. Chính sách, ưu đãi trong hoạt động đường sắt.**

Bổ sung các chính sách, ưu đãi phát triển cho phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt, kinh doanh vận tải đường sắt và công nghiệp đường sắt. Các chính sách, ưu đãi như được giao đất không thu tiền sử dụng đất đối với đất dùng để xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt theo quy hoạch sử dụng đất và quy hoạch đường sắt được cơ quan nhà nước có thẩm quyền phê duyệt; được thuê đất với mức ưu đãi đối với đất dùng để xây dựng công trình phục vụ kinh doanh dịch vụ thương mại trong phạm vi đất dành cho đường sắt; được vay với lãi suất vay tín dụng đầu tư ưu đãi nhất từ nguồn tín dụng đầu tư của Nhà nước....

Lý do:

- Vấn đề ưu đãi phát triển kết cấu hạ tầng nói chung có quy định tại các Luật: Đất đai, Đầu tư, Thuế và các Luật có liên quan khác nhưng chưa có quy định cụ thể cho phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt hoặc không đúng với đặc thù của kết cấu hạ tầng đường sắt, nên thực tế gặp nhiều bất cập, lúng túng khi áp dụng. Luật Đường sắt 2005 chưa quy định việc đầu tư các công trình dịch vụ, thương mại hỗn hợp tại các nhà ga như kinh nghiệm của một số nước trên thế giới, dẫn đến không có cơ sở pháp lý để kêu gọi các nhà đầu tư tham gia đầu tư xây dựng các công trình hỗn hợp tại các nhà ga đường sắt để tận dụng tối đa công năng sử dụng đất dành cho đường sắt tại khu vực này và tăng nguồn thu cho ngân sách.

- Để thu hút các doanh nghiệp trong và ngoài nước tham gia đầu tư kinh doanh vận tải đường sắt nhằm đáp ứng mục tiêu của Chiến lược, quy hoạch phát triển GTVT đường sắt Việt Nam đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, đề xuất bổ sung một số cơ chế chính sách ưu đãi vào Luật Đường sắt (sửa đổi).

- Để kêu gọi và thu hút các nhà đầu tư tham gia đầu tư kinh doanh phát triển công nghiệp đường sắt, cần bổ sung một số cơ chế chính sách ưu đãi định hướng nhằm khuyến khích phát triển công nghiệp đường sắt, góp phần giảm giá thành sản phẩm đầu vào, tăng tính chủ động trong đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng và vận tải đường sắt.

**3. Điều 8. Nội dung quản lý nhà nước về giao thông vận tải đường sắt.**

Bổ sung quy định các nhiệm vụ quản lý nhà nước trong hoạt động đường sắt của cơ quan quản lý nhà nước, đặc biệt quy định về quản lý tàn sản kết cấu hạ tầng đường sắt.

Lý do:

- Luật Đường sắt 2005 mới chỉ đưa ra nguyên tắc phân định công tác quản lý nhà nước của cơ quan nhà nước với quản lý kinh doanh của doanh nghiệp (khoản 4 Điều 4) mà chưa tách bạch hai hoạt động này. Đồng thời cũng chưa làm rõ những nội dung cụ thể của công tác quản lý nhà nước trong lĩnh vực GTVT đường sắt. Đây là một trong những nguyên nhân dẫn đến trong suốt 10 năm qua vẫn còn sự chồng chéo giữa chức năng quản lý nhà nước và hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp, làm giảm tính hiệu lực, hiệu quả công tác quản lý nhà nước trong lĩnh vực đường sắt cũng như hiệu quả kinh doanh của doanh nghiệp kinh doanh đường sắt.

- Theo Hiến pháp năm 2013 (Điều 53), tài sản do Nhà nước đầu tư, quản lý tài sản công thuộc sở hữu toàn dân do Nhà nước đại diện chủ sở hữu và thống nhất quản lý. Tuy nhiên, Luật Đường sắt 2005 chưa quy định rõ ràng các chủ thể trong công tác quản lý nhà nước về tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt và chủ thể trực tiếp quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt, dẫn đến vẫn xảy ra hành vi xâm phạm đất đai, tài sản thuộc kết cấu hạ tầng đường sắt và công tác thanh tra, kiểm tra, xử lý vi phạm pháp luật về quản lý, sử dụng, khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt chưa được thực hiện triệt để.

**4. Điều 15. Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt.**

Bổ sung phân loại tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt và xác định chủ thể quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt.

Lý do:

- Luật Đường sắt 2005 chưa quy định cụ thể các chủ thể trong công tác quản lý nhà nước về tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt và chủ thể trực tiếp quản lý, khai thác, kinh doanh tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt.

- Việc thiếu quy định này dẫn đến xác định trách nhiệm của các chủ thể trong công tác quản lý, sử dụng, kinh doanh, khai thác tài sản kết cấu hạ tầng do Nhà nước đầu tư gặp nhiều khó khăn, bất cập.

**5. Điều 16. Quản lý, sử dụng đất.**

Bổ sung quy định chủ thể cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền giao đất, cho thuê đất; quyền và nghĩa vụ của tổ chức, cá nhân sử dụng đất.

Lý do:

- Theo quy định tại Luật Đường sắt 2005, các chủ thể được giao quản lý đất dành cho đường sắt bao gồm:

Ủy ban nhân dân các cấp: Quản lý đất dành cho đường sắt đã được quy hoạch (điểm b, khoản 3, Điều 17); tổ chức phòng ngừa, ngăn chặn và xử lý kịp thời hành vi xâm phạm kết cấu hạ tầng đường sắt (khoản 3, Điều 36).

Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt: Chỉ được giao bảo vệ công trình đường sắt (khoản 1, Điều 36).

Các Bộ, ngành: Bộ Tài nguyên và Môi trường chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải quản lý khai thác tài nguyên thuộc phạm vi đất dành cho đường sắt (khoản 4, Điều 7); Bộ Giao thông vận tải, Bộ Công An, Bộ Quốc phòng tổ chức bảo vệ công trình đường sắt đặc biệt quan trọng (khoản 5, Điều 36).

- Luật Đường sắt 2005 mới chỉ giao cho Ủy ban nhân dân các cấp quản lý đất theo quy hoạch. Đối với đất dành cho đường sắt chưa giao cho chủ thể cụ thể để quản lý. Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt được nhà nước giao tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt nhưng lại không được giao nghĩa vụ phải quản lý đất dành cho đường sắt (là một phần thuộc kết cấu hạ tầng đường sắt). Chưa xác định rõ chủ thể quản lý đất dành cho đường sắt hiện có, đây là điều bất cập trong thời gian qua.

- Khi thực hiện chủ trương của Đảng và Nhà nước về XHH đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt sẽ xuất hiện nhiều doanh nghiệp, nhà đầu tư tham gia đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt. Nếu để cho doanh nghiệp là chủ quản lý, sử dụng, khai thác đất dành cho đường sắt như hiện nay sẽ cản trở lớn đối với việc kêu gọi XHH đầu tư, không đảm bảo cạnh tranh bình đẳng đối với các doanh nghiệp khi tham gia đầu tư.

**6. Điều 25. Bảo trì công trình đường sắt.**

Bổ sung quy định về chủ thể quản lý bảo trì công trình đường sắt nhằm phân rõ trách nhiệm của các chủ thể trong công tác bảo trì công trình đường sắt.

**7. Điều 26. Nguồn tài chính cho quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt, bảo trì công trình đường sắt.**

Bổ sung quy định Bộ Giao thông vận tải tổ chức quản lý, sử dụng nguồn tài chính từ ngân sách nhà nước cho công tác quản lý, bảo trì công trình đường sắt.

Lý do:

Bộ Giao thông vận tải là cơ quan quản lý nhà nước đại diện chủ sở hữu tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do nhà nước đầu tư. Đây là tài sản công, vì vậy ngân sách nhà nước đầu tư cho tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do cơ quan quản lý nhà nước quản lý. Quy định này phù hợp với Hiến pháp 2013 và Luật Ngân sách.

**8. Khoản 3 Điều 31. Trách nhiệm bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt**

Bỏ cụm từ “tổ chức tuyên truyền, giáo dục nhân dân bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt” vì nội dung này đã được quy định tại Điều quy định về tuyên truyền, phổ biến giáo dục pháp luật của Dự thảo.

Bổ sung cụm từ “chủ trì” để quy định rõ trách nhiệm của chủ thể trong công tác bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt, đảm bảo an toàn giao thông đường sắt tại địa phương.

**9. Điều 33. Niên hạn phương tiện giao thông đường sắt.**

Bổ sung quy định về niên hạn phương tiện giao thông đường sắt nhằm đảm bảo an toàn, hạn chế tối đa sự cố, tai nạn do phương tiện giao thông đường sắt gây ra trong quá trình khai thác và dần loại bỏ các phương tiện lạc hậu kỹ thuật, thay thế bằng các phương tiện hiện đại.

**10. Điều 38. Nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu.**

10.1. Khoản 1: bỏ quy định một số chức danh cụ thể trong Luật và giao cho Bộ trưởng Bộ GTVT quy định cụ thể chi tiết. Bỏ các cụm từ “Trưởng dồn”, “nhân viên gác ghi” và bổ sung nội dung “Các chức danh nhân viên khác do Bộ trưởng Bộ GTVT quy định phù hợp với từng loại hình đường sắt”

Lý do:

Hiện nay, đường sắt ngày càng được hiện đại hóa thay thế các công nghệ cũ, lạc hậu; trong tương lai các chức danh này có thể không còn. Việc quy định chi tiết đối với từng chức danh, trách nhiệm cụ thể của từng chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu trong Luật sẽ không đầy đủ, chính xác cho từng loại hình đường sắt và khó điều chỉnh khi có thay đổi. Vì vậy, dự thảo Luật giao quy định chi tiết, cụ thể ở văn bản dưới luật cho phù hợp, linh hoạt.

10.2. Bổ sung khoản 4 về nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu phải được ký hợp đồng lao động bằng văn bản với tổ chức trực tiếp sử dụng lao động.

Lý do:

Nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu là những người quyết định sự an toàn chạy tàu do vậy quyền, nghĩa vụ, trách nhiệm của các nhân viên này với người sử dụng lao động phải được quy định bằng văn bản thông qua hợp đồng lao động để khi có các tranh chấp xảy ra căn cứ vào hợp đồng để quy trách nhiệm.

Kinh doanh đường sắt là ngành nghề kinh doanh có điều kiện. Hoạt động vận tải đường sắt phải bảo an toàn chạy tàu, an toàn tính mạng, tài sản của cá nhân, tổ chức và nhà nước. Vai trò của chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu là rất quan trọng và phải được ràng buộc trách nhiệm bằng hợp đồng với tổ chức trực tiếp sử dụng lao động.

Nội dung này tương đồng với khoản 2 Điều 68 của Luật hàng không dân dụng Việt Nam và khoản 1 Điều 16 của Bộ luật Lao động.

**11. Điều 40. Tín hiệu giao thông đường sắt.**

Điều này được gộp trên cơ sở Điều 63 và Điều 72 Luật Đường sắt 2005 và loại bỏ các quy định cụ thể chi tiết quy định trong Luật vì thực chất các nội dung này là các quy định cụ thể chuyên ngành đường sắt và sẽ được quy định tại các Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về đường sắt: khai thác đường sắt; tín hiệu đường sắt; chạy tàu và công tác dồn đường sắt. Trong tương lai sẽ xuất hiện nhiều loại hình đường sắt như đường sắt đô thị, tốc độ cao và tương ứng với loại hình này sẽ có hệ thống tín hiệu đường sắt đồng bộ , vì vậy giao Bộ trưởng Bộ GTVT quy định để đảm bảo tính linh hoạt.

**12. Điều 43. Hoạt động bảo đảm trật tự, an toàn giao thông vận tải đường sắt**

12.1. Bổ sung quy định về hoạt động chống phá hoạt động công trình đường sắt và các hành vi vi phạm hành lang an toàn giao thông đường sắt.

Lý do:

Hiện nay Luật Đường sắt 2005 chưa có quy định này dẫn đến các hành vi xâm phạm đất đai, tài sản thuộc kết cấu hạ tầng đường sắt vẫn diễn ra phổ biến, đặc biệt là tại các đường gom dọc tuyến.

12.2. Bổ sung các biện pháp phòng ngừa tai nạn giao thông trên đường sắt và tại các điểm giao cắt đồng mức giữa đường sắt và đường bộ.

Bổ sung nội dung này để làm rõ hoạt động đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường sắt.

**13. Điều 45. Công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ chạy tàu.**

Bổ sung quy định về công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ và trách nhiệm quy định trình tự xây dựng công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ của Bộ Giao thông vận tải và Ủy ban nhân dân cấp tỉnh.

Lý do:

Luật Đường sắt 2005 chưa quy định nội dung này. Thực tế hiện nay trên các tuyến, khu đoạn đường sắt khả năng chịu lực, khả năng khai thác tốc độ cho phép có sự khác nhau, có nhiều yếu tố dẫn đến hạn chế tốc độ, tải trọng của kết cấu hạ tầng đường sắt, do vậy cần phải quy định để bảo đảm an toàn chạy tàu, giảm thiểu tai nạn giao thông như: đường ngang, đường dân sinh trái phép, các điểm xung yếu do ảnh hưởng của biến đổi khí hậu, qua khu đông dân cư ..., vì vậy cần phải quy định để bảo đảm tính thống nhất trong quá trình xây dựng công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ.

**14. Điều 47. Biều đồ chạy tàu và trình tự xây dựng.**

Bổ sung quy định về biểu đồ chạy tàu và giao Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định nội dung trình tự xây dựng, ban hành biểu đồ chạy tàu trên đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư, đường sắt đô thị.

**15. Điều 50. Bảo vệ trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của doanh nghiệp kinh doanh đường sắt.**

15.1. Bổ sung khoản 1 về doanh nghiệp kinh doanh đường sắt có nghĩa vụ chủ động, phối hợp với cơ quan công an, chính quyền địa phương, cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền để phòng ngừa, ngăn chặn, giải quyết hành vi vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn đường sắt.

Lý do:

Trong Luật Đường sắt 2005 đã quy định tại khoản 1 Điều 10, Điều 80 về trách nhiệm của doanh nghiệp kinh doanh đường sắt trong việc phối hợp cơ quan công an. Tuy nhiên việc thực hiện này không khả thi vì doanh nghiệp kinh doanh đường sắt không đủ thẩm quyền để chủ trì giải quyết các hành vi vi phạm pháp luật về đường sắt. Thực tế qua quá trình phối hợp kiểm tra doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt rất khó làm việc với địa phương trong thực hiện công tác này. Vì vậy cần phải quy định cụ thể trách nhiệm của doanh nghiệp trong việc đảm bảo trật tự, an toàn giao thông đường sắt.

15.2. Sửa đổi khoản 2 trên cơ sở khoản 1 Điều 80 Luật Đường sắt 2005 quy định doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt có nghĩa vụ đảm bảo trật tự, an toàn giao thông đường sắt.

Thay cụm từ “trách nhiệm tổ chức bảo vệ’ bằng cụm từ nghĩa vụ đảm bảo” vì doanh nghiệp chỉ có nghĩa vụ thực hiện, còn trách nhiệm tổ chức là của cơ quan quản lý.

Lý do:

Viết lại nội dung này để nêu rõ chủ thể có trách nhiệm bảo vệ trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của doanh nghiệp là doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt và tương thích với bổ sung khoản 1 Điều này của Dự thảo quy định trách nhiệm bảo vệ trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt.

15.3. Bổ sung khoản 3 quy định doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt có nghĩa vụ đảm bảo trật tự, an toàn trên tàu và các hoạt động khác liên quan đến kinh doanh vận tải đường sắt thuộc trách nhiệm của doanh nghiệp.

Lý do:

Trong Luật Đường sắt 2005 chưa quy định doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt có nghĩa vụ đảm bảo trật tự, an toàn trên tàu và các hoạt động khác liên quan đến kinh doanh vận tải đường sắt thuộc trách nhiệm của doanh nghiệp. Vì vậy, cần phải bổ sung cho đầy đủ.

15.4. Sửa đổi khoản 5 trên cơ sở khoản 2 Điều 80 Luật Đường sắt 2005 về lực lượng bảo vệ trên tàu được tổ chức trong các doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt trên các mạng đường sắt quốc gia.

Lý do:

Luật Đường sắt 2005 và Nghị định 55/2006/NĐ-CP ngày 31/5/2006 quy định nhiệm vụ của lực lượng bảo vệ trên tàu trên đường sắt quốc gia và liên quan đến đường sắt quốc gia thuộc loại hình đường sắt thông thường như hiện nay.

Trong tương lai gần sẽ xuất hiện loại hình đường sắt tốc độ cao. Đây là loại hình đường sắt mới so với loại hình đường sắt thông thường và nhiệm vụ của lực lượng bảo trên tàu này sẽ có khác biệt với loại hình đường sắt thông thường. Nếu quy định nhiệm vụ của lực lượng bảo vệ trên tàu tại Luật Đường sắt như hiện nay, khi có sự thay đổi về loại hình đường sắt sẽ không linh hoạt khi cần điều chỉnh. Vì vậy kiến nghị các nội dung quy định về nhiệm vụ của lực lượng này sẽ được quy định tại Nghị định của Chính phủ để khắc phục tình trạng trên.

**16. Điều 51. Trách nhiệm bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của lực lượng công an.**

Sửa đổi nội dung Điều 81 Luật Đường sắt 2005, cụ thể:

Lực lượng công an trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm: kiểm tra, kiểm soát người và phương tiện tham gia giao thông đường sắt; Điều tra, giải quyết tai nạn giao thông đường sắt và xử phạt các hành vi vi phạm pháp luật về giao thông đường sắt; Chủ trì, phối hợp với chính quyền địa phương có đường sắt đi qua, thanh tra giao thông, lực lượng bảo vệ đường sắt và tổ chức, cá nhân có liên quan đến hoạt động đường sắt để tổ chức bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt.

Lý do:

Sửa lại nội dung Điều này để làm rõ trách nhiệm của lực lượng công an trong việc bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt.

**17. Điều 52. Trách nhiệm bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của Uỷ ban nhân dân nơi có đường sắt đi qua.**

Sửa lại nội dung khoản 1 Điều 82 Luật Đường sắt 2005, cụ thể:

Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức, chỉ đạo Uỷ ban nhân dân các cấp và các cơ quan chuyên môn trực thuộc thực hiện: Tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật trong việc đảm bảo trật tự, an ninh, an toàn giao thông đường sắt; Các biện pháp bảo vệ, chống lấn chiếm hành lang an toàn giao thông đường sắt và đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường sắt; Đảm bảo kinh phí để thực hiện công tác đảm bảo an toàn giao thông trong phạm vị trách nhiệm của địa phương; Kiểm tra, thanh tra, xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường sắt; Tham gia giải quyết tai nạn giao thông đường sắt.

Lý do:

- Do Luật Đường sắt 2005 không giao cho cấp cụ thể của địa phương trong việc thực hiện nhiệm vụ này dẫn đến: không có đầu mối để chủ trì thực hiện việc lập, dự trù kinh phí và kế hoạch triển khai cho công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường sắt; không có đầu mối chủ trì làm việc với các cấp, các cơ quan liên quan đến công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường sắt;

- Do không được quy định cụ thể trong Luật Đường sắt 2005, các cấp trực tiếp thực thi công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường sắt không xác định rõ dẫn đến không chủ động được nguồn ngân sách địa phương hàng năm thực hiện công tác này. Qua thực tế kiểm tra việc thực hiện Quy chế phối hợp giữa Bộ GTVT với các địa phương cho thấy việc này chỉ thực hiện được ở một số địa phương có nguồn thu lớn và được lãnh đạo địa phương quan tâm thì đáp ứng được; Còn lại một số địa phương bị động trong việc thực hiện công tác này.

- Việc giao cho doanh nghiệp chủ trì, phối hợp với cơ quan công an, chính quyền địa phương để phòng ngừa, ngăn chặn và giải quyết theo thẩm quyền hành vi vi phạm pháp luật về đường sắt đến nay không khả thi vì doanh nghiệp kinh doanh đường sắt không đủ thẩm quyền để chủ trì giải quyết các hành vi vi phạm pháp luật về đường sắt. Thực tế qua quá trình phối hợp kiểm tra doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt rất khó làm việc với địa phương trong việc thực hiện công tác này.

Vì vậy trong Dự thảo đề xuất: Quy định rõ trách nhiệm cụ thể của Ủy ban nhân dân các cấp trong việc thực hiện công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường sắt; Giao cho cơ quan quản lý nhà chuyên ngành đường sắt chủ trì, phối hợp với chính quyền địa phương các cấp, các cơ quan quản lý nhà nước liên quan và doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt để tổ chức, ngăn chặn, giải quyết theo thẩm quyền đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường sắt.

**18. Điều 53. Hoạt động kinh doanh đường sắt.**

Điều này được sửa đổi, bổ sung theo hướng xác định kinh doanh đường sắt đô thị là kinh doanh có điều kiện và quy định Chính phủ quy định cụ thể về điều kiện kinh doanh cho các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực này.

Lý do:

Sửa đổi, bổ sung nhằm phù hợp với quy định của Luật Đầu tư năm 2014.

**19. Điều 54. Bảo đảm không phân biệt đối xử trong kinh doanh đường sắt.**

Sửa đổi khoản 2 trên cơ sở khoản 3 Điều 84 Luật Đường sắt, trong đó kinh doanh đường sắt không được có các hành vi phân biệt đối xử là đưa ra điều kiện nhằm ưu tiên cho một hoặc một nhóm doanh nghiệp cụ thể mà không có lý do chính đáng.

Lý do:

Sửa đổi nhằm loại trừ điều kiện ưu tiên có lợi cho một doanh nghiệp hoặc một nhóm doanh nghiệp cụ thể mà ảnh hưởng đến sự bình đẳng trong kinh doanh đường sắt.

**20. Điều 55. Kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt.**

20.1. Sửa đổi khoản 1 trên cơ sở khoản 1 Điều 85, cụ thể như sau:

Kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt là một, một số hoặc toàn bộ hoạt động đầu tư, sử dụng, bán, cho thuê hoặc 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 theo quy định của pháp luật.

Lý do:

Phù hợp với Luật Doanh nghiệp 2014.

Bổ sung thêm quy định về cho thuê quyền khai thác, chuyển nhượng cho phù hợp với quan điểm chỉ đạo của Chính phủ tại Quyết định số 2174/QĐ-TTg ngày 12/11/2013 của Chính phủ.

Nhằm đảm bảo việc xã hội hóa đầu tư kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt.

20.2. Sửa đổi khoản 2 trên cơ sở khoản 3 Điều 85, cụ thể như sau:

Kết cấu hạ tầng đường sắt do nhà nước đầu tư được giao, cho thuê hoặc chuyển nhượng quyền khai thác cho doanh nghiệp để kinh doanh theo quy định của pháp luật.

Lý do:

Sửa lại nội dung cho rõ nghĩa, đồng thời phù hợp với cơ chế hiện nay là thông qua giao, cho thuê hoặc chuyển nhượng để thay cho cơ chế đấu thầu, đặt hàng, giao kế hoạch như trong Luật Đường sắt 2005.

**21. Điều 56. Quyền và nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt.**

Bổ sung nghĩa vụ cho doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt trong thực hiện nhiệm vụ an ninh quốc phòng và lệnh chạy tàu đặc biệt do cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền yêu cầu; 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 doanh nghiệp, doanh nghiệp có trách nhiệm khôi phục kết cấu hạ tầng bị hư hại.

Lý do:

Đây là trường hợp chạy tàu đặc biệt, các doanh nghiệp khi tham gia kinh doanh phải có trách nhiệm đối với nhà nước và phù hợp với Hiến pháp 2013.

Khi được nhà nước giao quản lý sử dụng, khai thác thì doanh nghiệp phải có trách nhiệm bảo vệ và bảo toàn khối tài sản này. Quy định cho phù hợp với Điều 7 và điểm d, khoản 2, Điều 9 của Bộ Luật Dân sự 2005.

**22. Điều 57. Kinh doanh vận tải đường sắt.**

22.1. Bổ sung khoản 1 về vận tải đường sắt là việc vận tải hành khách, hành lý, bao gửi và hàng hóa bằng đường sắt.

Lý do:

Luật Đường sắt 2005 chưa quy định nội dung này, vì vậy cần quy định cụ thể để xác định rõ phạm vi hoạt động đối với vận tải đường sắt.

22.2. Bổ sung khoản 2 về kinh doanh vận tải đường sắt là việc thực hiện một, một số, hoặc tất cả các công đoạn từ việc đầu tư, thuê hoặc cho thuê phương tiện để tham gia vận tải đường sắt nhằm mục đích sinh lợi.

Lý do:

Luật Đường sắt 2005 chưa quy định, vì vậy cần quy định bổ sung để làm rõ nội hàm của hoạt động kinh doanh vận tải.

22.3. Bổ sung khoản 3, khoản 4 giao Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải, Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định và hướng dẫn thực hiện quy định về vận tải đường sắt trong phạm vi quản lý.

Lý do:

Đây là nội dung thuộc quản lý nhà nước chuyên ngành phục vụ vận tải đường sắt của cơ quan quản lý nhà nước, vì vậy cần bổ sung để giao trách nhiệm ban hành các văn bản hướng dẫn thi hành.

**23. Điều 58. Quyền và nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh vận tải.**

23.1.Sửa đổi điểm d khoản 1 về quyền của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt được 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.

Lý do:

Trường hợp đặc biệt khi xét thấy nguy cơ mất an toàn chạy tàu mà doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt chưa kịp báo. Vì vậy, doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt được quyền ngừng chạy tàu và phải chịu trách nhiệm trước pháp luật về quyết định của mình.

23.2. Bổ sung nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh vận tải tại điểm b, điểm c khoản 2 thực hiện vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt và an sinh xã hội theo yêu cầu của cơ quan nhà nước có thẩm quyền; ngừng chạy tàu khi được thông báo của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt.

Lý do:

Quy định này là cần thiết vì trong thực tế bị lũ lụt, thiên tai và các tuyến vận tải để phát triển kinh tế của khu vực thì doanh nghiệp phải có nghĩa vụ thực hiện. Khi doanh nghiệp thực hiện nghĩa vụ này thì nhà nước phải có trách nhiệm hỗ trợ giá để bù đắp chi phí cho doanh nghiệp.

Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt còn thực hiện chức năng điều hành giao thông, khi có sự cố, tai nạn, thiên tai...mà doanh nghiệp kinh doanh vận tải chưa thể biết được, thì phải thông báo để doanh nghiệp kinh doanh vận tải biết và thực hiện để đảm bảo an toàn giao thông đường sắt.

**24. Điều 62. Vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt và an sinh xã hội.**

Bổ sung khoản 2 quy định vận tải phục vụ an sinh xã hội là vận tải hành khách, hàng hóa không vì mục tiêu lợi nhuận.

Lý do:

Trong Luật Đường sắt 2005 chưa quy định nội dung này. Trong khi đó, doanh nghiệp vẫn phải thực hiện công việc trên mà không có lợi nhuận.

**25. Điều 65. Quyền, nghĩa vụ của hành khách, người gửi bao gửi.**

Sửa đổi khoản 1, cụ thể như sau:

Hành khách, người gửi bao gửi có các quyền:

- Được hưởng mọi quyền lợi theo đúng hạng vé và không phải trả tiền cước vận chuyển đối với hành lý xách tay trong phạm vi trọng lượng và chủng loại doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt quy định;

- Hành khách có quyền trả lại vé, đổi vé, hủy vé trước giờ tàu chạy và chịu các khoản chi phí nếu có theo quy định của doanh nghiệp;

- 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;

- Được bảo hiểm về tính mạng, sức khoẻ theo quy định của pháp luật.

Lý do:

- Hành khách mua vé được hưởng mọi quyền lợi mà doanh nghiệp đã quy định cả vé và hành lý. Đây là quyền lợi của khách hàng đồng thời cũng là trách nhiệm của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt.

- Nhằm bảo vệ quyền lợi của hành khách.

- Đây là quyền của hành khách khi mà doanh nghiệp không đáp ứng được cam kết với khách hàng và để nâng cao trách nhiệm, chất lượng dịch vụ kinh doanh của doanh nghiệp trong việc vận tải hành khách.

**26. Từ Điều 71 đến Điều 75. Quy định về quản lý tài chính trong hoạt động kinh doanh đường sắt.**

Sửa đổi quy định phí sử dụng kết cấu hạ tầng thành Giá cho thuê kết cấu hạ tầng đường sắt và phí điều hành thành giá điều hành giao thông vận tải đường sắt, cụ thể:

1. Giá cho thuê 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.

2. Giá cho thuê 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.

3. 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.

Lý do:

- Quy định phí như hiện nay chưa hoàn toàn phù hợp với cơ chế thị trường, chưa khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt.

- Không phân tích, so sánh được mối quan hệ giữa chi phí đầu tư và nguồn thu từ đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt, không đánh giá được hiệu quả của đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông đường sắt.

- Để thực hiện chủ trương của Nhà nước về xã hội hóa đầu tư, kinh doanh đường sắt, trong tương lai sẽ có nhiều đơn vị tham gia đầu tư, khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt. Như vậy nếu áp dụng cơ chế phí sẽ thiếu linh hoạt, khó khăn trong việc lựa chọn được đơn vị có khả năng sử dụng hiệu quả nhất kết cấu hạ tầng đường sắt do nhà nước đầu tư. Đối với kết cấu hạ tầng đường sắt do doanh nghiệp đầu tư, nếu sử dụng cơ chế phí thì không phù hợp vì mức thu khó bù đắp chi phí đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt, không tạo môi trường cạnh tranh trong hoạt động cung cấp dịch vụ đường sắt, mặt khác khi các nhà đầu tư cho thuê kết cấu hạ tầng đường sắt do mình đầu tư thì đây là thỏa thuận giữa hai chủ thể cần áp dụng cơ chế giá mới phù hợp.

Từ các tồn tại nêu trên, đề xuất sửa đổi, bổ sung một số nội dung liên quan đến phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư theo hướng chuyển phí thành giá thuê sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt liên quan trực tiếp đến chạy tàu trên các tuyến, khu đoạn do nhà nước đầu tư kèm theo một số cơ chế, chính sách hỗ trợ của Nhà nước trong hoạt động cho thuê này và sẽ thực hiện theo lộ trình chuyển đổi phù hợp.

**27. Điều 80. Yêu cầu chung đối với đường sắt đô thị.**

Bổ sung khoản 4 về Hành lang an toàn giao thông đường sắt đô thị, cụ thể:

a) Không được trồng cây, xây dựng công trình trái phép trong phạm vi hành lang;

b) Phải được cách ly để tránh mọi sự xâm nhập trái phép của người, phương tiện, súc vật;

c) Đáp ứng các yêu cầu phục vụ công tác phòng chống cháy nổ, cứu hộ, cứu nạn.

Lý do:

Đặc điểm của đường sắt đô thị là vận chuyển hành khách với tần suất và khối lượng lớn trong khu vực đô thị. Khu vực này đòi hỏi cao về an toàn cho người và phương tiện. Đường sắt đô thị đang được xây dựng mới tại Việt Nam vì vậy, sau khi giải phóng mặt bằng hành lang an toàn do Ủy ban nhân dân cấp tỉnh giao thì cần phải nghiêm cấm các hành vi trồng cây, xây dựng công trình trái phép ngay từ đầu khai thác dự án. Vì vậy, cần phải bổ sung nội dung này cho phù hợp với loại hình đường sắt đô thị.

**28.** **Chương VIII. Đường sắt tốc độ cao.**

Bao gồm 06 Điều quy định về chính sách phát triển, yêu cầu chung đối với đường sắt tốc độ cao, đầu tư xây dựng, quản lý, bảo trì, quản lý an toàn và các yêu cầu chung khi đầu tư xây dựng đường sắt tốc độ cao.

Lý do:

Theo Chiến lược, quy hoạch phát triển đường sắt Việt Nam đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt thì:

- Giai đoạn từ năm 2020 đến năm 2030: Triển khai xây dựng mới tuyến đường sắt tốc độ cao (trước mắt khai thác tốc độ chạy tàu từ 160 km/h đến dưới 200 km/h, đây là công tác chuẩn bị để hoàn thiện và chạy tàu tốc độ ≥ 200 km/h).

- Tầm nhìn đến năm 2050: Phấn đấu hoàn thành toàn tuyến đường sắt đôi tốc độ cao khổ 1.435 milimét trên trục Bắc - Nam; sau năm 2050 triển khai tổ chức khai thác với tốc độ 350 km/h.

Từ những yêu cầu trên, Dự thảo Luật đề xuất bổ sung mới một mục về đường sắt tốc độ cao (tốc độ khai thác ≥ 160 km/h) với các điều chủ yếu quy định về: chính sách phát triển; các yêu cầu chung; đầu tư xây dựng; quản lý, bảo trì và kinh doanh; quản lý an toàn đường sắt tốc độ cao.

|  |  |
| --- | --- |
| **BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI** | **CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**  **Độc lập – Tự do – Hạnh phúc** |
| Số: /BC-BGTVT | *Hà Nội, ngày tháng năm 2016* |

**DỰ THẢO**

BÁO CÁO

Ðánh giá tác động của dự thảo Luật Ðường sắt (sửa đổi)

**I. BỐI CẢNH XÂY DỰNG DỰ THẢO LUẬT ĐƯỜNG SẮT (SỬA ĐỔI)**

Luật Đường sắt 2005 được Quốc hội khoá XI thông qua tại kỳ họp thứ 7 ngày 14/6/2005, có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01/01/2006. Đây là văn bản pháp lý quan trọng, đã thể chế hoá kịp thời các chủ trương, chính sách của Đảng về phát triển đường sắt, đảm bảo vai trò của giao thông đường sắt đối với sự phát triển kinh tế - xã hội của đất nước.

Luật Đường sắt 2005 cũng thể hiện được tư duy mới trong hoạt động quản lý Nhà nước đối với lĩnh vực đường sắt, trong đó yêu cầu phân định rõ giữa công tác quản lý nhà nước của cơ quan nhà nước với quản lý 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. Luật Đường sắt 2005 cũng đã đưa ra những nguyên tắc đảm bảo tính minh bạch trong hạch toán tài chính, tạo môi trường cạnh tranh bình đẳng, không phân biệt đối xử trong hoạt động vận tải và dịch vụ hỗ trợ vận tải tạo tiền đề đẩy mạnh xã hội hóa, xúc tiến đầu tư nhằm huy động nguồn vốn trong xã hội, giảm gánh nặng cho ngân sách nhà nước. Lần đầu tiên, lĩnh vực đường sắt có luật riêng và một hệ thống văn bản quy phạm pháp luật tương đối hoàn chỉnh.

Luật Đường sắt 2005 điều chỉnh toàn diện các hoạt động trong lĩnh vực đường sắt, bao gồm công tác quy hoạch, đầu tư, xây dựng; quy định về kết cấu hạ tầng đường sắt; quy định về quản lý phương tiện, quản lý nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu; quy định về bảo đảm trật tự an toàn giao thông và quy tắc giao thông; quy định về kinh doanh đường sắt....

Luật Đường sắt 2005 đã quy định các hoạt động sản xuất kinh doanh cũng như quản lý nhà nước trong lĩnh vực đường sắt. Các doanh nghiệp nhà nước có căn cứ để chủ động thực hiện các quyền và nghĩa vụ của mình (như quyết định giá vé, thành lập lực lượng bảo vệ trên tàu...). Các cơ quan quản lý nhà nước ở trung ương, chính quyền địa phương đã được phân giao trách nhiệm. Giao thông vận tải đường sắt đã góp phần phục vụ phát triển kinh tế đất nước và nhu cầu đi lại của nhân dân.

Tuy nhiên, qua quá trình thực hiện Luật Đường sắt 2005 đến nay đã bộc lộ những bất cập như: một số quy định của Luật chưa triển khai thực hiện được, một số quy định không phù hợp, thực tiễn còn có những lĩnh vực mới chưa được điều chỉnh trong Luật, cần được bổ sung kịp thời.

**II. ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CỦA DỰ THẢO LUẬT ĐƯỜNG SẮT (SỬA ĐỔI)**

**1. Phương pháp đánh giá**

Phương pháp đánh giá được sử dụng trong báo cáo này được thực hiện như sau:

- Bước 1: Xác định các vấn đề ưu tiên dựa trên các tiêu chí rõ ràng: Mô tả những nội dung chính của Luật, xác định các vấn đề và nêu rõ tại sao những nội dung trong Luật là cần thiết. Sau đó dựa trên các tiêu chí để xác định vấn đề cần được đánh giá. Tiêu chí để xác định vấn đề cần được đánh giá dựa trên cơ sở:

+ Là vấn đề mới khác với văn bản luật trước đây;

+ Quy định mới có thể tạo thay đổi, ảnh hưởng lớn đến KT-XH và các đối tượng chịu tác động của dự thảo luật;

+ Vấn đề đó đang có nhiều ý kiến khác nhau.

- Bước 2: Xác định mục tiêu của các vấn đề trọng tâm cần đánh giá.

- Bước 3: Xác định các lựa chọn, các phương án thay thế; liệt kê tất cả các lựa chọn thay thế ngoài nội dung của Luật và chứng minh những nội dung trong Luật sẽ giúp giải quyết được vấn đề.

- Bước 4: Xác định các dữ liệu, thông tin cần phân tích.

- Bước 5: Xác định phương pháp thu thập dữ liệu.

- Bước 6: Tiến hành thu thập số liệu và tham vấn.

- Bước 7: Đánh giá và phân tích các dữ liệu thu thập được gồm:

+ Đánh giá tác động KT-XH của các lựa chọn tác động tới hệ thống quản lý nhà nước, tổ chức công đoàn, các đối tượng trực tiếp của Luật;

+ Đánh giá tác động về sự phát triển bền vững, tính khả thi của Luật trong triển khai thực hiện.

 - Bước 8: Viết báo cáo.

**2. Phương pháp thu thập thông tin**

Sử dụng phương pháp nghiên cứu định tính qua tham vấn chuyên gia, thảo luận tại các hội nghị và nghiên cứu tài liệu.

- Tổng quan tài liệu:

 + Tham khảo các mô hình tham chiếu và Luật tương tự ở các nước khác.

 + Thông tin từ tổng hợp, phân tích các tài liệu thứ cấp có liên quan đến các nội dung đánh giá.

- Xin ý kiến chuyên gia: Tiến hành các hội thảo, hội nghị xin ý kiến của các chuyên gia, các nhà quản lý...

- Khảo sát, tham vấn nhanh tại một số địa phương và cơ sở. Thảo luận với các nhóm đối tượng nhằm tìm hiểu quan điểm đối với các nội dung đề xuất trong dự thảo luật, các lựa chọn, thay thế, tác động KT-XH và tính khả thi của các lựa chọn; khó khăn, thuận lợi khi các lựa chọn được áp dụng...

**III. CÁC VẤN ĐỀ TỔNG THỂ CẦN GIẢI QUYẾT**

**1. Về chính sách phát triển đường sắt**

***1.1. Chính sách phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt***

Luật Đường sắt 2005 chưa có quy định cụ thể, rõ ràng đủ để hấp dẫn thu hút các nhà đầu tư trong và ngoài nước đầu tư, phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt.

***Tồn tại bất cập và nguyên nhân:***

- Cho đến nay chưa có văn bản dưới luật quy định cụ thể những ưu đãi và danh mục công trình được ưu đãi đối với thuê đất dùng để xây dựng các công trình khác của kết cấu hạ tầng đường sắt. Điều này dẫn đến không thu hút được các tổ chức, cá nhân ngoài nhà nước tham gia đầu tư vào kết cấu hạ tầng đường sắt.

- Luật Đường sắt 2005 chưa quy định việc đầu tư các công trình dịch vụ, thương mại hỗn hợp tại các nhà ga, dẫn đến không có cơ sở pháp lý để kêu gọi các nhà đầu tư tham gia đầu tư xây dựng các công trình hỗn hợp tại các nhà ga đường sắt để tận dụng tối đa công năng sử dụng đất dành cho đường sắt tại khu vực này và tăng nguồn thu cho ngân sách.

- Trong thời gian qua vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt chủ yếu vẫn do Nhà nước đầu tư, chưa thu hút được các nhà đầu tư tư nhân tham gia đầu tư.

***Đề xuất nội dung cần giải quyết:***

- Quy định cụ thể các công trình thương mại và dịch vụ trong phạm vi đất dành cho đường sắt nhằm thu hút các nhà đầu tư trong và ngoài nước đầu tư, kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, đặc biệt tại các ga đường sắt (công trình hỗn hợp cả nhà ga đường sắt và trung tâm thương mại, dịch vụ).

- Luật Đường sắt (sửa đổi) quy định chính sách ưu đãi phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt về thuế, đất đai và các vấn đề ưu đãi khác mà các Luật liên quan chưa quy định. Đồng thời, Chính phủ quy định hướng dẫn việc thực hiện chính sách ưu đãi và danh mục công trình xây dựng thuộc kết cấu hạ tầng đường sắt được ưu đãi.

Đề xuất trên nhằm ưu tiên dành quỹ đất phù hợp để phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt, đảm bảo công khai minh bạch và cụ thể hóa các ưu đãi cho nhà đầu tư khi tham gia xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt; góp phần thu hút các nhà đầu tư trong và ngoài nước đầu tư, kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt.

***1.2. Chính sách phát triển vận tải đường sắt***

Luật Đường sắt 2005 (Điều 5) mới chỉ nêu nguyên tắc là khuyến khích tổ chức cá nhân trong và ngoài nước đầu tư kinh doanh vận tải đường sắt; Nhà nước đảm bảo môi trường lành mạnh không phân biệt đối xử, bảohộ quyền và lợi ích hợp pháp của tổ chức, cá nhân tham gia đầu tư và kinh doanh đường sắt.

***Tồn tại bất cập và nguyên nhân:***

- Hiện nay, về bản chất hiện chỉ có một chủ thể vừa kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, vừa kinh doanh vận tải đường sắt và vừa điều hành vận tải đường sắt; bên cạnh đó, chưa có cơ chế chính sách ưu đãi cho các doanh nghiệp trong và ngoài nước kinh doanh vận tải trên đường sắt quốc gia dẫn đến dịch vụ vận tải đường sắt trong thời gian qua không có sự cạnh tranh nên ngày một kém chất lượng, mất dần thị phần.

- Luật Đầu tư 2014 (Điều 16) mới chỉ quy định phát triển vận tải hành khách công cộng tại các đô thị được ưu đãi đầu tư. Nhưng đối với phát triển vận tải hàng hóa, hành khách trên đường sắt quốc gia chưa được ưu đãi đầu tư.

***Đề xuất nội dung cần giải quyết:***

- Bổ sung thêm vào Dự thảo Luật nội dung: *“Kinh doanh vận tải đường sắt là ngành, nghề được ưu đãi đầu tư.”*

- Một số cơ chế chính sách ưu đãi định hướng đưa vào VBQPPL hướng dẫn Luật để khuyến khích doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt như:

+ Ưu tiên tiếp cận các nguồn vốn vay ưu đãi để mua sắm, đóng mới, hiện đại hóa phương tiện vận tải đường sắt.

+ Chính sách ưu đãi về thuế cho các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức, kinh doanh dịch vụ logistic trong đó có vận tải đường sắt.

+ Ưu đãi về giá thuê đất đầu tư xây dựng công trình để kinh doanh vận tải đường sắt.

Đề xuất trên có tác dụng thu hút các nhà đầu tư trong và ngoài nước đầu tư, kinh doanh vận tải đường sắt, từ đó tăng tính cạnh tranh trong cung cấp dịch vụ vận tải đường sắt làm tăng chất lượng dịch vụ, tăng thị phần vận tải đường sắt theo định hướng của Luật Đường sắt (sửa đổi).

***1.3. Chính sách phát triển công nghiệp đường sắt***

Để phát triển giao thông vận tải đường sắt theo hướng hiện đại thì ngoài việc phát triển kết cấu hạ tầng, kinh doanh vận tải đường sắt thì cần phải phát triển công nghiệp đường sắt đồng bộ.

***Tồn tại bất cập và nguyên nhân:***

- Hiện nay, công nghiệp đường sắt của Việt Nam rất lạc hậu chưa có các dây chuyền hiện đại, chưa có cơ sở sản xuất ray, ghi, phụ kiện... Mới đang chỉ có một số cơ sở lắp ráp đầu máy - toa xe, sản xuất một số linh kiện toa xe. Hầu hết các dự án đầu tư xây dựng công trình đường sắt hiện nay phải nhập khẩu vật tư: ray, ghi, phụ kiện và phương tiện đầu máy toa xe, dẫn đến chi phí xây dựng và thiết bị của dự án cao.

- Phương tiện giao thông đường sắt hiện có có thời gian sử dụng lâu với số lượng lớn, không đáp ứng được yêu cầu vận tải đường sắt trong tương lai theo Chiến lược và Quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường sắt. Các phương tiện này cần phải được thay mới hoặc nâng cấp, cải tạo mới đáp ứng được yêu cầu vận tải và đồng bộ với hạ tầng đường sắt. Tuy nhiên, công nghiệp đường sắt trong nước hiện nay chưa đáp ứng được nhu cầu.

***Đề xuất nội dung cần giải quyết:***

- Bổ sung thêm vào Dự thảo Luật nội dung: *“Nhà nước khuyến khích và hỗ trợ phát triển công nghiệp đường sắt.”*

- Một số cơ chế chính sách ưu đãi định hướng đưa vào VBQPPL hướng dẫn Luật để khuyến khích phát triển công nghiệp đường sắt như:

+ Ưu tiên tiếp cận các nguồn vốn vay ưu đãi để nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ hiện đại và mua sắm dây truyền công nghệ, chuyển giao công nghệ trong công nghiệp đường sắt.

+ Chính sách ưu đãi về thuế cho các doanh nghiệp tham gia đầu tư phát triển công nghiệp đường sắt.

+ Ưu đãi về giá thuê đất đầu tư xây dựng công trình để phát triển công nghiệp đường sắt.

Đề xuất trên có tác dụng thu hút các nhà đầu tư trong và ngoài nước đầu tư phát triển công nghiệp đường sắt, từ đó giảm giá thành sản phẩm đầu vào, tăng tính chủ động trong đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt và vận tải đường sắt theo định hướng của Luật Đường sắt (sửa đổi).

**2. Vấn đề quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt**

Luật Đường sắt 2005 chưa quy định rõ các chủ thể trong công tác quản lý nhà nước về tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt và chủ thể trực tiếp quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt.

***Tồn tại bất cập và nguyên nhân:***

- Tại các ga đường sắt, doanh nghiệp được cấp quyền sử dụng đất.

- Hiện nay, Tổng công ty ĐSVN đang thực hiện tái cơ cấu, cổ phần hóa các doanh nghiệp, đặc biệt là các doanh nghiệp vận tải, doanh nghiệp quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt theo chủ trương của Đảng và Nhà nước. Trong tương lai gần sẽ tiếp tục thực hiện thoái vốn của Nhà nước tại các doanh nghiệp này để tăng năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp. Đồng thời, sẽ có nhiều nhà đầu tư ngoài nhà nước tham gia vào lĩnh vực quản lý, bảo trì, kinh doanh đường sắt. Việc tách bạch vai trò, chức năng nhiệm vụ quản lý nhà nước trong lĩnh vực quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt là vấn đề cấp thiết.

***Đề xuất nội dung cần giải quyết***

*a) Quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt:*

- Về chủ thể quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt:

+ Bộ Giao thông vận tải tổ chức quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia và thực hiện chức năng chủ sở hữu tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư;

+ Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị và thực hiện chức năng chủ sở hữu tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị do Nhà nước đầu tư;

+ Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành đường sắt ở trung ương và địa phương giúp Bộ Giao thông vận tải, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt;

+ Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt quản lý sử dụng, khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt khi được giao, thuê hoặc chuyển nhượng.

*b) Bảo trì công trình đường sắt.*

- Bảo trì công trình đường sắt do Nhà nước đầu tư:

+ Bộ Giao thông vận tải: Thực hiện nhiệm vụ quản lý nhà nước đối với các hoạt động bảo trì công trình đường sắt quốc gia; Quy định việc bảo trì công trình đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng có nối ray với đường sắt quốc gia;

+ Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có trách nhiệm: Thực hiện nhiệm vụ quản lý nhà nước đối với các hoạt động bảo trì công trình đường sắt đô thị; Quy định việc bảo trì công trình đường sắt đô thị;

+ Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành đường sắt có trách nhiệm trực tiếp tổ chức bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt.

+ Doanh nghiệp trực tiếp thực hiện bảo trì công trình đường sắt theo hợp đồng với cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành.

- Tổ chức, cá nhân tự bảo trì công trình đường sắt do mình đầu tư theo quy định của pháp luật.

Việc phân rõ trách nhiệm về quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt sẽ thống nhất vai trò của cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành đường sắt với vai trò cơ quan quản lý chuyên ngành giao thông còn lại. Phù hợp với nguyên tắc thống nhất quản lý tài sản do nhà nước đầu tư và nguyên tắc thống nhất quản lý ngân sách nhà nước được quy định tại Hiến pháp 2013.

Mặt khác, công tác thanh tra, kiểm tra và xử lý vi phạm pháp luật về quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt sẽ được thực hiện triệt để.

Việc giao quyền quản lý, sử dụng đất cho cơ quan quản lý nhà nước sẽ đạt được các mục tiêu sau:

+ Nhà nước thống nhất quản lý đất đai theo quy định của Hiến pháp 2013 và Luật Đất đai 2013;

+ Cơ quan quản lý nhà nước sẽ thống nhất quản lý quy hoạch đất dành cho đường sắt đồng bộ với quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội của địa phương. Doanh nghiệp có nghĩa vụ khai thác, kinh doanh đất dành cho đường sắt theo đúng quy hoạch;

+ Đảm bảo tính cạnh tranh, bình đẳng cho các doanh nghiệp, nhà đầu tư tham gia xã hội hóa đầu tư.

- Giảm thiểu hành vi xâm phạm đất đai, tài sản thuộc kết cấu hạ tầng đường sắt; tiết giảm kinh phí sửa chữa tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt bị hư hại do sự cố tai nạn đường sắt hoặc các chủ thể trực tiếp quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt gây nên.

**3. Kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt do nhà nước đầu tư**

***3.1. Quản lý kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt***

Luật Đường sắt 2005 mới chỉ giao cho Chính phủ quy định về giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh đường sắt, phí, giá thuê sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư, nguồn tài chính từ ngân sách nhà nước cho quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt; giao cho Bộ Giao thông vận tải ban hành điều kiện an toàn giao thông vận tải đường sắt đối với doanh nghiệp kinh doanh đường sắt.

***Tồn tại bất cập và nguyên nhân:***

- Do chưa quy định cụ thể trách nhiệm của cơ quan quản lý nhà nước trong hoạt động kinh doanh đường sắt do nhà nước đầu tư nên việc kiểm tra, giám sát của cơ quan nhà nước đối với hoạt động kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt rất hạn chế. Chưa ban hành cơ chế tổ chức đấu giá, cho thuê kết cấu hạ tầng đường sắt không liên quan đến công tác chạy tàu mà chủ yếu ký hợp đồng cho thuê theo giá tối thiểu do Bộ Tài chính ban hành. Việc này dẫn đến làm giảm nguồn thu ngân sách từ cho thuê kết cấu hạ tầng đường sắt không liên quan đến công tác chạy tàu. Cơ quan quản lý nhà nước về chuyên ngành đường sắt chưa được giao kiểm tra giám sát hoạt động cho thuê này của doanh nghiệp. Kinh phí cho thuê kết cấu hạ tầng đường sắt không liên quan đến công tác chạy tàu chủ yếu dựa vào kết quả báo cáo hàng năm của doanh nghiệp và công tác kiểm tra cơ quan quản lý nhà nước chỉ thực hiện định kỳ vào cuối năm báo cáo.

- Hiện nay đang tiến hành cổ phần các Công ty vận tải đường sắt trực thuộc Tổng công ty ĐSVN mục đích tách kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt và kinh doanh vận tải đường sắt. Dẫn đến Công ty kinh doanh vận tải phải đi thuê sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt và thuê dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt để chạy tàu.

- Dịch vụ điều hành GTVT đường sắt nếu thực hiện theo cơ chế giá, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ có quyền quyết định mức giá điều hành GTVT đường sắt, phù hợp với cơ chế thị trường, tạo tính chủ động cho doanh nghiệp trong quá trình kinh doanh. Nhưng hiện nay chỉ có Tổng công ty ĐSVN cung cấp dịch vụ này, mang tính độc quyền, do vậy cần có cơ chế giám sát, quản lý giá dịch vụ này.

***Đề xuất nội dung cần giải quyết:***

- Cần có cơ quan quản lý Nhà nước quy định giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt và giá điều hành giao thông vận tải đường sắt.

- Có thể giao doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt vừa kinh doanh kết cấu hạ tầng vừa kinh doanh dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt nhưng phải tách bạch các nội dung công việc để giá thuê sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt nộp vào NSNN, còn giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt doanh nghiệp giữ lại để chi phí cho các công việc liên quan đến điều hành giao thông vận tải.

- Cơ quan quản lý nhà nước phải phê duyệt dự toán chi phí cho công tác tổ chức cho thuê kết cấu hạ tầng đường sắt không liên quan đến chạy tàu và phải kiểm tra, giám sát hoạt động này để khắc phục những tồn tại nêu trên.

Đề xuất trên sẽ có tác dụng tăng hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước trong hoạt động kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt đồng thời tăng nguồn thu ngân sách từ cho thuê kết cấu hạ tầng đường sắt.

***3.2. Về giá, phí***

Luật Đường sắt 2005 quy định:

- Phí cung cấp dịch vụ điều hành hoạt động giao thông vận tải đường sắt được quy định tại khoản 2 Điều 74 Luật Đường sắt năm 2005.

- Phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt là khoản tiền phải trả để được chạy tàu trên tuyến đường, đoạn tuyến đường sắt hoặc khu đoạn. Loại phí này được quy định tại khoản 1 Điều 86 Luật Đường sắt năm 2005.

***Tồn tại, bất cập và nguyên nhân:***

a) Về phí cung cấp dịch vụ điều hành hoạt động giao thông vận tải đường sắt:

Trong 10 năm qua (từ năm 2005 đến năm 2015) chưa thu được phí dịch vụ này, vì trong thời gian dài vẫn tồn tại duy nhất một doanh nghiệp vừa kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, vừa kinh doanh vận tải đường sắt, vừa thực hiện việc điều hành giao thông vận tải.Do vậy, giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải chưa được xác định trong chi phí kinh doanh vận tải đường sắt. Doanh nghiệp này chưa tách bạch hạch toán giữa kinh doanh vận tải, kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt và điều hành giao thông vận tải đường sắt.

b) Về phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt:

*-* Từ trước đến năm 2015, khi chưa cổ phần hóa các Công ty vận tải đường sắt, chỉ có 1 đơn vị (Tổng công ty ĐSVN) được giao sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt do nhà nước đầu tư.

Sau khi cổ phần hóa các Công ty vận tải đường sắt đến nay, chỉ có 1 nhóm Công ty mẹ - Công ty con Tổng công ty ĐSVN được giao sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt do nhà nước đầu tư.

Mặt khác, với hình thức thu phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt trực tiếp liên quan đến chạy tàu vẫn còn một số các tồn tại như:

- Không phù hợp với cơ chế thị trường, không khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt.

- Không phân tích, so sánh được mối quan hệ giữa chi phí đầu tư và nguồn thu từ đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt, không đánh giá được hiệu quả của đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông đường sắt.

- Để thực hiện chủ trương của Nhà nước về xã hội hóa đầu tư, kinh doanh đường sắt, trong tương lai sẽ có nhiều đơn vị tham gia đầu tư, khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt. Như vậy, sẽ có các trường hợp sau đây:

+ Đối với kết cấu hạ tầng đường sắt do nhà nước đầu tư sẽ có nhiều đơn vị tham gia khai thác, nếu áp dụng cơ chế phí sẽ thiếu linh hoạt, khó khăn trong việc lựa chọn được đơn vị có khả năng sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt hiệu quả nhất.

+ Đối với kết cấu hạ tầng đường sắt do doanh nghiệp đầu tư, nếu sử dụng cơ chế phí thì không phù hợp vì mức thu khó bù đắp chi phí đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt, không tạo môi trường cạnh tranh trong hoạt động cung cấp dịch vụ đường sắt, mặt khác khi các nhà đầu tư cho thuê kết cấu hạ tầng đường sắt do mình đầu tư thì đây là thỏa thuận giữa hai chủ thể cần áp dụng cơ chế giá mới phù hợp.

***Đề xuất nội dung cần giải quyết:***

a) Chuyển phí cung cấp dịch vụ điều hành hoạt động giao thông vận tải đường sắt thành giá.

b) Chuyển phí sử dụng thành giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt trực tiếp liên quan đến chạy tàu.

Đề xuất như trên sẽ có các tác động sau:

- Phù hợp với cơ chế thị trường, linh hoạt, góp phần tạo môi trường bình đẳng trong kinh doanh đường sắt theo đúng định hướng của nhà nước về nguyên tắc hoạt động và chính sách phát triển đường sắt (Chương II Dự thảo Luật Đường sắt sửa đổi).

- Thuận tiện trong việc phân tích, so sánh được mối quan hệ giữa chi phí đầu tư và nguồn thu từ đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt, đánh giá được hiệu quả của đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông đường sắt.

- Triển khai thuận lợi chủ trương của nhà nước về xã hội hóa đầu tư, kinh doanh đường sắt, trong tương lai có nhiều đơn vị tham gia đầu tư, khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt:

Đối với kết cấu hạ tầng đường sắt do nhà nước đầu tư sẽ có nhiều đơn vị tham gia khai thác, áp dụng cơ chế giá sẽ linh hoạt, thuận tiện trong việc lựa chọn được đơn vị có khả năng sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt hiệu quả nhất.

Đối với kết cấu hạ tầng đường sắt do doanh nghiệp đầu tư, sử dụng cơ chế giá mới có căn cứ và thuận tiện trong việc xây dựng được phương án hoàn vốn đầu tư. Đây là một căn cứ quan trọng để thu hút đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt.

- Giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt về cơ bản không đủ bù đắp chi phí đầu tư cho nên cần chính sách hỗ trợ về giá điều tiết khoản chênh lệch này.

**4. Mô hình tổ chức trong hoạt động đường sắt**

***4.1. Hoạt động kinh doanh đường sắt Quốc gia***

a) Từ tháng 7 năm 2003 trở về trước, tồn tại duy nhất một doanh nghiệp kinh doanh đường sắt và thực hiện một phần nhiệm vụ quản lý nhà nước.

b) Từ tháng 7 năm 2003 đến năm 2015 có các chủ thể chủ yếu tham gia hoạt động trên đường sắt quốc gia.

- Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành đường sắt (Cục Đường sắt VN thực hiện một phần nhiệm vụ chức năng quản lý nhà nước chuyên ngành).

- Tổng Công ty ĐSVN là doanh nghiệp do Nhà nước nắm 100% vốn điều lệ thực hiện kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt và thực hiện một số nội dung kinh doanh vận tải đường sắt. Cụ thể như sau:

+ Kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt do nhà nước đầu tư được Chính phủ giao;

+ Kinh doanh vận tải đường sắt theo quy định của Luật Doanh nghiệp;

+ Điều hành GTVT đường sắt;

- Tổng công ty ĐSVN nắm giữ phần vốn chi phối tại 02 doanh nghiệp thực hiện kinh doanh vận tải đường sắt: Công ty VTĐS Hà Nội, Sài Gòn.

- Tổng công ty ĐSVN nắm giữ phần vốn chi phối tại 20 doanh nghiệp thực hiện quản lý bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt thông qua hợp đồng đặt hàng với Tổng công ty ĐSVN.

Tồn tại, bất cập trong hoạt động đường sắt của giai đoạn này:

- Về bản chất đây vẫn là một doanh nghiệp vừa kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt vừa kinh doanh vận tải đường sắt. Chưa thực hiện được nguyên tắc và chính sách phát triển đã được quy định trong Luật Đường sắt 2005.

- Chưa tách bạch giữa chức năng quản lý nhà nước của cơ quan nhà nước với hoạt động sản xuất 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; hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước trong lĩnh vực đường sắt còn thấp; thiếu sự kiểm tra, giám sát của cơ quan quản lý nhà nước trong hoạt động đường sắt.

- Chưa tạo lập được môi trường cạnh tranh bình đẳng, chống phân biệt đối xử cho các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt; chưa thực hiện được xã hội hóa trong hoạt động đầu tư và kinh doanh đường sắt một cách đúng nghĩa.

- Chưa quy định rõ trách nhiệm và nghĩa vụ của các tổ chức, cá nhân trong hoạt động đường sắt.

- Không tạo được bước đột phá phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt; thúc đẩy hoạt động vận tải đường sắt theo hướng hiện đại, hiệu quả và an toàn.

- Không tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động sản xuất, kinh doanh của các doanh nghiệp, đảm bảo lưu thông hành khách, hàng hóa.

- Thị phần vận tải đường sắt ngày càng giảm, hệ thống kết cấu hạ tầng đường sắt ngày càng tụt hậu so với các nước trong khu vực.

- Vận tải liên vận quốc tế chưa xứng với tiềm năng vốn có của hệ thống đường sắt Việt Nam với các nước có chung biên giới.

c) Giai đoạn sau khi Luật Đường sắt (sửa đổi) và các VBQPPL hướng dẫn có hiệu lực.

Để đạt được định hướng của Luật Đường sắt (sửa đổi), cùng với việc triển khai thực hiện triệt để các quy định của Luật, cần phải tiếp tục tái cơ cấu Tổng công ty ĐSVN, tiếp tục thoái vốn nhà nước tại các doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt, quản lý bảo trì đường sắt để giảm gánh nặng cho nhà nước, tăng sức cạnh tranh của các doanh nghiệp đường sắt so với các loại hình vận tải khác.

Khi đó sẽ xuất hiện nhiều tổ chức, cá nhân thuộc nhiều thành phần kinh tế khác nhau trong và ngoài nước tham gia đầu tư kinh doanh đường sắt kể cả trong hoạt động quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt.

Dự kiến các chủ thể chủ yếu tham gia hoạt động đường sắt trong giai đoạn này:

- Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành đường sắt (Cục Đường sắt VN là cơ quan được Bộ GTVT giao thực hiện toàn bộ nhiệm vụ chức năng quản lý nhà nước chuyên ngành theo thẩm quyền).

- Tổng công ty ĐSVN là doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt được Nhà nước giao, cho thuê hoặc chuyển nhượng; quản lý bảo trì theo hợp đồng với cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành đường sắt.

- Các doanh nghiệp thực hiện quản lý bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt thông qua đấu thầu.

- Các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt.

***4.2. Hoạt động đầu tư xây dựng, kinh doanh đường sắt đô thị***

Hiện nay, ở hai thành phố Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh đang triển khai đầu tư xây dựng các tuyến đường sắt đô thị theo quy hoạch đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt. Mặt khác, Chính phủ đã đồng ý cho phép hai thành phố thành lập các công ty TNHH MTV đường sắt đô thị trực thuộc Ủy ban nhân dân thành phố,các công ty này thực hiện chức năng kinh doanh, khai thác đường sắt đô thị tại hai thành phố.

***4.3. Hoạt động kinh doanh đường sắt chuyên dùng***

Hiện nay, ở Việt Nam có các hệ thống đường sắt chuyên dùng phục vụ kinh doanh, khai thác than, khoáng sản như: Apatit Lào Cai, Than Quảng Ninh, Than Cửa Ông... hệ thống đường sắt này do doanh nghiệp tư đầu tư, kinh doanh, khai thác trong nội bộ.

Tương ứng với từng hệ thống đường sắt này có các các doanh nghiệp kinh doanh, khai thác đường sắt như: Tập đoàn Công nghiệp hóa chất Việt Nam, Tập đoàn Công nghiệp than khoáng sản Việt Nam.

**5. Phạm vi bảo vệ công trình, hành lang an toàn giao thông đường sắt**

Luật Đường sắt 2005 mới chỉ quy định phạm vi bảo vệ công trình đường sắt (Điều 27, 28, 29, 35) và hành lang an toàn giao thông đường sắt (Điều 35) được quy định chung cho các loại khổ đường sắt và cấp đường sắt khác nhau; chưa xét đến đặc thù cụ thể qua các khu vực dân cư, khu đô thị (ví dụ như khu vực đường sắt tại ga Hà Nội, ga Nha Trang, ga Sài Gòn...).

***Tồn tại bất cập và nguyên nhân:***

- Việc quy định phạm vi bảo vệ công trình đường sắt, hành lang an toàn giao thông là cần thiết. Tuy nhiên, nếu quy định cụ thể trong Luật sẽ rất khó khăn khi cần điều chỉnh giá trị cụ thể đối với phạm vi bảo vệ công trình đường sắt, hành lang an toàn giao thông đường sắt khi cần có sự thay đổi thì sẽ không linh hoạt trong quá trình điều chỉnh.

- Trước thời điểm Luật Đường sắt 2005 có hiệu lực thì phạm vi bảo vệ công trình đường sắt đã được cắm cọc, quản lý theo Nghị định 39/CP. Sau thời điểm Luật Đường sắt 2005 có hiệu lực thì phạm vi bảo vệ công trình đường sắt cơ bản giữ nguyên theo Nghị định 39/CP và đã quy định bổ sung mới về hành lang an toàn giao thông đường sắt theo đó, bình quân mở rộng mỗi bên đường sắt bình quân là 9,5m (như vậy, toàn mạng đường sắt quốc gia sẽ tăng khoảng 4.940ha đất). Hầu hết hành lang an toàn giao thông đường sắt chưa được cắm cọc, quản lý.

- Trong Luật Đường sắt 2005 có quy định phạm vi hành lang an toàn giao thông đường sắt có giá trị 15m chung cho các loại nền đường đào (tính từ đỉnh mép taluy), đắp (tính từ chân taluy), không đào không đắp (tính từ mép ray ngoài cùng). Như vậy, đối với nền đường đào sâu, đắp cao có thay đổi lớn so với nền đường không đào không đắp hoặc đào, đắp thấp. Đồng thời quy định như trên có sự trùng lặp phạm vi bảo vệ công trình với hành lang an toàn giao thông đường sắt.Việc quy định này cần phải xem xét quy định lại để phù hợp với thực tế về mật độ, tốc độ chạy tàu và đạt được mục đích phục vụ đảm bảo an toàn giao thông đường sắt.

- Phần diện tích hai bên đường sắt mở rộng thêm theo Luật Đường sắt 2005 được các tổ chức cá nhân quản lý, sử dụng theo Giấy chứng nhận sử dụng đất do địa phương cấp. Do nhiều lý do khác nhau, trong đó đặc biệt thiếu nguồn kinh phí giải tỏa. Vì vậy, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 03/2012/NĐ-CP ngày 19/01/2012 quy định bước 1 sẽ tổ chức đền bù giải phóng mặt bằng đối với đất trong phạm vi bảo vệ công trình đường sắt; bước 2 tiến hành đền bủ giải phóng mặt bằng đối với đất trong phạm vi hành lang an toàn giao thông đường sắt. Mặt khác Quyết định 994/QĐ-TTg ngày19/6/2014 để giải tỏa hành lang theo từng giai đoạn theo quy định của Nghị định số 03/2012/NĐ-CP ngày 19/01/2012 nhưng đến nay chưa thực hiện được vì những lý do nêu trên.

***Đề xuất nội dung cần giải quyết:***

- Trong Dự thảo Luật chỉ quy định định hướng, nguyên tắc cơ bản; không quy định giá trị cụ thể về phạm vi bảo vệ công trình đường sắt và hành lang an toàn giao thông đường sắt.

- Nghiên cứu, xác định lại giá trị cụ thể phạm vi bảo vệ công trình đường sắt, hành lang an toàn giao thông đường sắt cho phù hợp với thực tế, cấp đường sắt, loại hình đường sắt mới sẽ xuất hiện trong tương lai.

- Giao Chính phủ quy định cụ thể về phạm vi bảo vệ công trình đường sắt và hành lang an toàn giao thông đường sắt trên cơ sở kết quả đề tài nghiên cứu khoa học đối với từng hệ thống đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng và đường sắt đô thị.

Đề xuất trên trong Dự thảo Luật Đường sắt sẽ góp phần đảm bảo tính khả thi, linh hoạt trong quá trình thực hiện; vừa đảm bảo an toàn giao thông, vừa đảm bảo tiết kiệm đất và khắc phục được những tồn tại, bất cấp nêu trên.

**6. Về niên hạn sử dụng phương tiện giao thông đường sắt**

Luật Đường sắt 2005 chưa quy định về niên hạn sử dụng phương tiện giao thông đường sắt.

***Tồn tại bất cập và nguyên nhân:***

- Hiện nay, hầu hết các phương tiện giao thông đường sắt đang hoạt động có thời gian sử dụng từ 30 năm trở lên, có phương tiện có thời gian sử dụng còn trên 50 năm (toa xe khách, hàng của Trung Quốc).

- Việc sử dụng nhiều loại phương tiện giao thông đường sắt có các thời gian sử dụng khác nhau đã ảnh hưởng đến hiệu suất khai thác của phương tiện, hiệu suất khai thác của kết cấu hạ tầng (trong 1 đoàn tàu có nhiều toa xe khác nhau thì điều kiện khai thác phải tuân theo điều kiện của toa xe bị hạn chế nhất), ảnh hưởng đến mục tiêu tiếp cận và hiện đại hóa phương tiện giao thông đường sắt và đặc biệt là ảnh hưởng đến an toàn chạy tàu và bảo vệ môi trường.

- Khi xây dựng Luật Đường sắt 2005 nếu đưa quy định về niên hạn sử dụng phương tiện giao thông đường sắt vào Luật thì sẽ bị ảnh hưởng rất lớn đến hoạt động sản xuất kinh doanh vận tải đường sắt (thiếu phương tiện, không chuẩn bị kịp kinh phí để thay thế các phương tiện đã đến kỳ hết hạn sử dụng), mặt khác tốc độ chạy tàu tại thời điểm từ 2006 -2010 trên các tuyến còn rất thấp chưa có khu đoạn nào chạy với tốc độ 100km/h nên với các điều kiện về tiêu chuẩn kỹ thuật của phương tiện giao thông đường sắt và của kết cấu hạ tầng đường sắt là tương thích, phù hợp. Tuy nhiên, khi trên các tuyến đường sắt đã được đầu tư nâng cấp, tốc độ chạy tàu khi đó tăng lên (tuyến Bắc Nam, tuyến Lào Cai) nếu tiếp tục sử dụng các phương tiện giao thông đường sắt có thời gian sử dụng dài, điều kiện tiêu chuẩn kỹ thuật thấp sẽ không hiệu quả và không đảm bảo an toàn(vì dễ xảy ra sự cố tai nạn).

***Đề xuất nội dung cần giải quyết:***

Quy định niên hạn sử dụng phương tiện giao thông đường sắt vào Luật và giao Chính phủ quy định chi tiết cụ thể cho từng loại phương tiện giao thông đường sắt.

Đề xuất trên dẫn đến:

- Đảm bảo an toàn trong quá trình khai thác sử dụng phương tiện giao thông đường sắt, dần thay thế các phương tiện cũ kỹ, lạc hậu bằng các phương tiện hiện đại phù hợp với điều kiện của doanh nghiệp, không ảnh hưởng lớn đến hoạt động sản xuất kinh doanh vận tải việc bổ sung thêm quy định về niên hạn sử dụng phương tiện giao thông đường sắt vào Luật là hết sức cần thiết. Do vậy, đề xuất bổ sung thêm quy định về niên hạn sử dụng phương tiện giao thông đường sắt theo hướng giao cho Chính phủ quy định cụ thể để đảm bảo tính linh hoạt, phù hợp với điều kiện thực tế, chất lượng của phương tiện giao thông đường sắt và không ảnh hưởng lớn đến hoạt động sản xuất kinh doanh vận tải của doanh nghiệp.

- Do loại bỏ các phương tiện giao thông đường sắt đã hết niên hạn sử dụng nên doanh nghiệp phải cần vốn để đầu tư đóng mới thêm một số phương tiện giao thông đường sắt mới thay thế do đó phải cần đầu tư một nguồn vốn nhất định. Tuy nhiên do giao cho Chính phủ quy định chi tiết về niên hạn sử dụng cũng như lộ trình thực hiện nên doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt chủ động lập kế hoạch dài hạn, chủ động nguồn vốn cho việc thay thế các phương tiện giao thông đường sắt hết niên hạn sử dụng sẽ không ảnh hưởng nhiều đến hoạt động sản xuất kinh doanh vận tải đường sắt của doanh nghiệp.

**7. Đường sắt tốc độ cao**

- Luật Đường sắt 2005 chưa có quy định về đường sắt tốc độ cao.

- Tại Quyết định 214/QĐ-TTg ngày 10/2/2015 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh chiến lược giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2050; Quyết định số 1468/QĐ-TTg ngày 24/8/2015 phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 định hướng sẽ xây dựng đường sắt tốc độ cao trên mạng đường sắt Việt Nam. Cụ thể:

Giai đoạn từ năm 2020 đến năm 2030: Triển khai xây dựng mới tuyến đường sắt tốc độ cao (trước mắt khai thác tốc độ chạy tàu từ 160 km/h đến dưới 200 km/h, đây là công tác chuẩn bị để hoàn thiện và chạy tàu tốc độ ≥ 200 km/h).

Tầm nhìn đến năm 2050: Phấn đấu hoàn thành toàn tuyến đường sắt đôi tốc độ cao khổ 1.435 milimét trên trục Bắc - Nam; sau năm 2050 triển khai tổ chức khai thác tốc độ cao tốc 350 km/h.

Theo kinh nghiệm thế giới, dải tốc độ của đường sắt tốc độ cao được lấy từ 160 km/h đến 350 km/h tùy theo điều kiện khai thác của mỗi nước. Ở châu Âu: đường sắt cao tốc cho phép chạy tàu với tốc độ 250 km/h trở lên trên các đường mới hay 200 km/h trên các tuyến đường có sẵn; tại Hoa Kỳ, đường sắt cao tốc được [Cơ quan Đường sắt Liên bang](https://vi.wikipedia.org/w/index.php?title=C%C6%A1_quan_%C4%90%C6%B0%E1%BB%9Dng_s%E1%BA%AFt_Li%C3%AAn_bang&action=edit&redlink=1)[Hoa Kỳ](https://vi.wikipedia.org/wiki/Hoa_K%E1%BB%B3) định nghĩa là có tốc độ trên 110 mph (dặm/giờ); tại Nhật Bản các tuyến [Shinkansen](https://vi.wikipedia.org/wiki/Shinkansen) cao tốc có tốc độ hơn 260 km/h; tại Trung Quốc có hai cấp đường cao tốc: các tuyến chở hàng và chở khách có tốc độ trong khoảng 160 km/h và 250 km/h; [các tuyến đường cao tốc chỉ để chở khách](https://vi.wikipedia.org/w/index.php?title=%C4%90%C6%B0%E1%BB%9Dng_s%E1%BA%AFt_cao_t%E1%BB%91c_%E1%BB%9F_Trung_Qu%E1%BB%91c&action=edit&redlink=1) có tốc độ tối đa lên tới 350 km/h.

Do đó dải tốc độ được lựa chọn đối với đường sắt tốc độ cao ở Việt Nam từ 160 km/h trở lên.

*Đề xuất nội dung cần giải quyết:*

Bổ sung một chương mới trong Luật Đường sắt như kinh nghiệm của Luật Đường sắt Hàn Quốc đang làm. Trong đó phải có những quy định về: chính sách phát triển; các yêu cầu chung; đầu tư xây dựng; quản lý, bảo trì và kinh doanh; quản lý an toàn đường sắt tốc độ cao trong Luật Đường sắt (sửa đổi)

Đề xuất trên dẫn đến:

- Tạo hành lang pháp lý để triển khai thực hiện Chiến lược, Quy hoạch phát triển đường sắt đã được phê duyệt, đáp ứng yêu cầu phát triển đường sắt tốc độ cao của Việt Nam trong tương lai.

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

**IV. MỤC TIÊU CẦN ĐẠT ĐƯỢC**

1. Phù hợp với Hiến pháp 2013, chủ trương chính sách của Đảng và Nhà nước trong phát triển giao thông vận tải đường sắt, các bộ luật hiện hành; phù hợp với mô hình quản lý về các chuyên ngành giao thông vận tải khác, đảm bảo tính thống nhất trong quản lý, điều hành.

2. Phát huy những ưu điểm của Luật Đường sắt 2005, bổ sung thay thế các nội dung không phù hợp, cản trở sự phát triển của lĩnh vực giao thông vận tải đường sắt. Tiếp thu có chọn lọc kinh nghiệm phát triển của đường sắt các nước trên thế giới có điều kiện tương đồng với Việt Nam.

3. Phát triển giao thông vận tải đường sắt theo cơ chế thị trường, định hướng xã hội chủ nghĩa. Tạo cơ chế mở để thu hút các nguồn lực ngoài xã hội đầu tư kinh doanh đường sắt, giảm gánh nặng cho ngân sách Nhà nước, phát triển hệ thống đường sắt Việt Nam theo hướng hiện đại, hiệu quả theo Chiến lược quy hoạch đã được Chính phủ phê duyệt.

4. Tạo lập môi trường hoạt động kinh doanh thông thoáng, không phân biệt đối xử giữa các thành phần kinh tế, đặc biệt là trong hoạt động vận tải, dịch vụ hỗ trợ vận tải trên mạng lưới đường sắt quốc gia; cạnh tranh bình đẳng giữa vận tải đường sắt với các phương thức vận tải khác.

5. Tách bạch giữa chức năng quản lý nhà nước của cơ quan nhà nước với hoạt động sản xuất 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; tăng cường hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước trong lĩnh vực đường sắt; tăng cường công tác quản lý nguồn vốn nhà nước đầu tư cho đường sắt; tăng cường công tác kiểm tra, giám sát của cơ quan quản lý nhà nước đối với hoạt động đường sắt; tạo môi trường cạnh tranh bình đẳng cho các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt; đẩy mạnh xã hội hóa trong hoạt động đầu tư và kinh doanh đường sắt.

6. Quy định rõ trách nhiệm và nghĩa vụ của các tổ chức, cá nhân trong hoạt động đường sắt.

7. Tạo bước đột phá phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt; thúc đẩy hoạt động vận tải đường sắt theo hướng hiện đại, hiệu quả và an toàn; tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động sản xuất, kinh doanh của các doanh nghiệp, đảm bảo lưu thông hành khách, hàng hóa. Phục hồi và nâng cao thị phần vận tải đường sắt, tăng cường kết nối với các phương thức vận tải khác.

8. Tăng cường hội nhập quốc tế trong lĩnh vực giao thông vận tải đường sắt nhằm gắn kết với đường sắt các nước trên cơ sở chia sẻ về mục tiêu, lợi ích, giá trị, nguồn lực và tuân thủ các quy định chung trong khuôn khổ các điều ước quốc tế.

**V. CÁC PHƯƠNG ÁN CÓ THỂ GIẢI QUYẾT VẤN ĐỀ**

1. Giữ nguyên nội dung của Luật Đường sắt 2005: Không lựa chọn phương án này.

2. Tiến hành sửa đổi Luật Đường sắt 2005: Bổ sung, sửa đổi một số điều; luật hoá một số quy định trong hệ thống Nghị định hướng dẫn thi hành Luật Đường sắt (sửa đổi).

**VI. ĐÁNH GIÁ TỔNG QUAN**

Luật Đường sắt (sửa đổi) được thi hành sẽ có tác động lớn đến các mặt của đời sống kinh tế - xã hội:

**1. Tác động đến kinh tế - xã hội**

- Nâng cao chất lượng, hiệu quả dịch vụ vận tải đường sắt, thúc đẩy phát triển ngành đường sắt, góp phần phát triển kinh tế - xã hội đất nước.

- Mở cửa thị trường đầu tư kinh doanh đường sắt, tạo công ăn việc làm, nâng cao thu nhập cho cộng đồng và giảm sức ép về ngân sách nhà nước đầu tư cho KCHT đường sắt và phương tiện giao thông đường sắt.

- Việc tách bạch giữa chức năng QLNN và kinh doanh đường sắt sẽ không ảnh hưởng đến hoạt động sản xuất, kinh doanh đường sắt vì khi đó:

+ Doanh nghiệp kinh doanh đường sắt có điều kiện tập trung vào hoạt động sản xuất, kinh doanh của mình, nâng cao chất lượng dịch vụ, sức cạnh tranh và hiệu quả sản xuất, kinh doanh; làm tốt vai trò nòng cốt thúc đẩy ngành Đường sắt Việt Nam phát triển nhanh, bền vững, góp phần thực hiện nhiệm vụ phát triển kinh tế - xã hội và an ninh, quốc phòng;

+ Doanh nghiệp kinh doanh đường sắt tập trung đẩy nhanh tiến trình tái cơ cấu theo chỉ đạo của Chính phủ và Bộ GTVT;

+ Tạo môi trường cạnh tranh bình đẳng, lành mạnh cho các doanh nghiệp tham gia hoạt động đường sắt.

**2. Tác động đến các cơ quan Nhà nước, hệ thống văn bản quy phạm pháp luật**

***2.1. Đối với hệ thống văn bản quy phạm pháp luật trong lĩnh vực đường sắt***

Sau khi Luật đường sắt (sửa đổi) có hiệu lực, từ nay đến hết năm 2017, Bộ Giao thông vận tải và Bộ Tài chính và các Bộ, ngành liên quan sẽ phải sửa đổi, bổ sung để hoàn thiện hệ thống văn bản dưới luật có liên quan trong lĩnh vực đường sắt như sau:

- Sửa đổi 03 Nghị định; bổ sung 03 Nghị định của Chính phủ (thực tế 03 Nghị định này vẫn đang còn thiếu trong quá trình thực hiện Luật Đường sắt 2005).

- Dự kiến sửa đổi 20 Thông tư; bổ sung mới 01 Thông tư.

*(Chi tiết danh mục văn bản quy phạm pháp luật trong lĩnh vực đường sắt cần sửa đổi, bổ sung tại các Phụ lục 2,3 kèm theo)*

***2.2. Đối với các chủ thể liên quan trong hoạt động quản lý, kinh doanh đường sắt***

- Xác định rõ các chủ thể liên quan đến hoạt động quản lý, khai thác đường sắt sẽ nâng cao trách nhiệm của các cơ quan QLNN trong việc kiểm tra, giám sát thực hiện các hoạt động về vốn và tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư.

- Tăng cường tính hiệu lực, hiệu quả công tác QLNN ngành Đường sắt mở ra cơ hội mới để phát triển và khôi phục vị thế ngành Đường sắt, mang lại lợi ích chung cho ngành Đường sắt và toàn xã hội, tạo dựng niềm tin của nhân dân vào chính sách của Đảng và Nhà nước.

- Tách bạch chức năng quản lý nhà nước về ngân sách và kinh doanh của doanh nghiệp, làm rõ trách nhiệm của từng chủ thể và minh bạch hoạt động quản lý ngân sách Nhà nước. Khi chuyển chủ thể quản lý từ doanh nghiệp sang cơ quan quản lý nhà nước, công tác quản lý tài chính, giao kế hoạch, thanh toán vốn sự nghiệp kinh tế đối với việc sản xuất và cung ứng sản phẩm, dịch vụ công ích trong lĩnh vực quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư quy định rõ ràng quyền và nghĩa vụ của từng chủ thể tham gia; nâng cao trách nhiệm quản lý của cơ quan QLNN cũng như việc tạo điều kiện thuận lợi cho các tổ chức, cá nhân tham gia quản lý.

**3. Tác động đến hoạt động giao thông vận tải**

***3.1. Hoạt động giao thông vận tải đường sắt***

Luật Đường sắt (sửa đổi) và các văn bản hướng dẫn thực hiện sẽ có tác động tích cực đối với hoạt động giao thông vận tải đường sắt như sau:

- Nâng cao năng lực quản trị các doanh nghiệp đường sắt thông qua quan hệ hợp đồng kinh tế trong kinh doanh đường sắt.

- Nâng cao năng lực cạnh tranh, chất lượng dịch vụ vận tải đường sắt so với các phương thức giao thông khác và hiệu suất khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt.

- Tạo lập môi trường cạnh tranh bình đẳng, không phân biệt đối xử trong hoạt động kinh doanh đường sắt theo cơ chế thị trường lành mạnh, hiệu quả;

- Tạo điều kiện thuận lợi để thu hút vốn đầu tư ngoài Nhà nước đầu tư vào lĩnh vực đường sắt; thu hút các nhà đầu tư, doanh nghiệp tham gia vào các lĩnh vực hoạt động đường sắt, từ đó tạo đà khôi phục và phát triển thị phần vận tải đường sắt, cũng như phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng đường sắt như quan điểm, mục tiêu của Chiến lược, quy hoạch phát triển GTVT đường sắt đã được phê duyệt theo chủ trương, chính sách của Đảng và Nhà nước.

- Mở ra nhiều cơ hội cho GTVTđường sắt hội nhập quốc tế để tăng cường sự gắn kết với các nước trong lĩnh vực đường sắt trên cơ sở chia sẻ về mục tiêu, lợi ích, giá trị, nguồn lực và tuân thủ các quy định chung trong khuôn khổ các điều ước quốc tế.

***3.2. Tác động đến các lĩnh vực GTVT khác***

- Tạo điều kiện phát triển đồng đều, cân đối, phát huy được ưu thế của các loại hình giao thông vận tải khác. Phát triển GTVT đường sắt góp phần hoàn chỉnh mạng lưới giao thông của Việt Nam trong tương lai, thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của đất nước.

- Phát triển GTVT đường sắt sẽ giảm gánh nặng vận tải cho các phương thức vận tải khác như trong lĩnh vực đường bộ, hàng không hiện nay.

**4. Tác động đến người dân**

- Được sử dụng dịch vụ với chất lượng tốt hơn và giá cước hợp lý, do:

+ Kết cấu hạ tầng, phương tiện giao thông đường sắt được đầu tư, phát triển dẫn đến rút ngắn thời gian chạy tàu, tăng độ an toàn;

+ Có sự cạnh tranh về chất lượng dịch vụ giữa các nhà cung cấp khác nhau.

- Được lựa chọn sử dụng dịch vụ với giá cả phù hợp cho từng phân khúc khách hàng.

- Giảm thiểu ô nhiễm môi trường khu vực ga và dọc tuyến đường sắt do được đầu tư công nghệ mới.

**5. Một số tác động hạn chế khi ban hành Luật Đường sắt (sửa đổi) cần tập trung giải quyết**

- Luật Đường sắt (sửa đổi) đòi hỏi phải sửa đổi một số cơ chế, chính sách và văn bản quy phạm pháp luật đang có hiệu lực, do đó cần có thời gian, lộ trình, kinh phí phù hợp.

- Trong giai đoạn chuyển tiếp, nếu không kịp thời có cơ chế ưu đãi, thuận lợi, công bằng, minh bạch, cạnh tranh lành mạnh trong kinh doanh đường sắt thì sẽ dẫn đến hạn chế sự hấp dẫn đối với các Nhà đầu tư tham gia đầu tư, kinh doanh đường sắt.

Tuy nhiên, những khó khăn trước mắt này sẽ được khắc phục trong thời gian ngắn vì đây là chủ trương lớn của Đảng và Nhà nước, các tác động tiêu cực của những khó khăn này gây ra là rất nhỏ so với những tác động tích cực mà Luật Đường sắt (sửa đổi) đem lại cho người dân, cộng đồng và xã hội.

**VII. GIÁM SÁT THỰC HIỆN PHƯƠNG ÁN ĐƯỢC LỰA CHỌN**

Việc giám sát thực hiện phương án có ý nghĩa quan trọng đối với cả quá trình đánh giá dự báo tác động pháp luật nhằm đảm bảo tính thực tiễn và hiệu quả của Luật Đường sắt (sửa đổi).

Để xây dựng một cơ chế giám sát cần thực hiện các hoạt động sau:

- Xây dựng cơ chế cho việc giám sát nhằm xác định mức độ đạt được các mục tiêu chính sách đặt ra đối với Luật Đường sắt (sửa đổi) khi Luật chính thức được ban hành và có hiệu lực thực hiện.

- Xác định rõ trách nhiệm của các cơ quan, đơn vị chịu trách nhiệm giám sát thực hiện Luật Đường sắt (sửa đổi).

- Các chỉ số giám sát phải đạt được các tiêu chí như: cụ thể, có thể đo lường được, có tính khả thi, phù hợp và có quy định về thời gian cụ thể.

- Xác định được phương thức, nguồn số liệu, dữ liệu để đánh giá việc tuân thủ thực hiện Luật Đường sắt (sửa đổi) theo các tiêu chí trên.

- Tập trung, tăng cường tuyền truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về đường sắt trên các phương tiện thông tin đại chúng sau khi Luật Đường sắt (sửa đổi) và các văn bản hướng dẫn được ban hành. Tập trung đầu mối là cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành đường sắt để tiếp thu, tham mưu xử lý kịp thời các khó khăn, vướng mắc (nếu có) nảy sinh trong quá trình thực thi Luật Đường sắt (sửa đổi).

- Xây dựng chế độ báo cáo tình hình thực hiện Luật Đường sắt (sửa đổi), đặc biệt chú trọng các nội dung đã được lựa chọn. Các báo cáo này có thể so sánh với các kết quả đã đưa ra trong báo cáo đánh giá tác động dự kiến, đồng thời đưa ra các khuyến nghị về khả năng điều chỉnh cho phù hợp với tình hình thực tiễn đối với từng giai đoạn nếu cần thiết.

**VIII. KẾT LUẬN**

Qua 10 năm thực hiện cho thấy Luật Đường sắt 2005 đã đạt được những thành tựu đáng kể, góp phần vào việc phát triển hoạt động giao thông vận tải đường sắt. Tuy nhiên cũng còn tồn tại một số khó khăn, vướng mắc trong quá trình thực hiện; một số nội dung không phù hợp; một số nội dung còn thiếu cần phải bổ sung. Do đó, việc ban hành Luật Đường sắt (sửa đổi) nhằm khắc phục những tồn tại và hạn chế nêu trên, phát triển hệ thống GTVT đường sắt đồng bộ về KCHT, tổ chức quản lý khai thác đường sắt, nguồn nhân lực có trình độ cao; tạo động lực thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội, phục vụ sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước. Đi cùng với các nhiệm vụ trên là việc xây dựng và ban hành các văn bản hướng dẫn luật, nhằm đảm bảo tính đồng bộ, thống nhất nhanh chóng kịp thời tránh chồng chéo, gây khó khăn cho quá trình thực hiện Luật.

  Trên đây là Báo cáo đánh giá tác động những nội dung sửa đổi, bổ sung của Dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi).

Kính trình Thủ tướng Chính phủ xem xét.

Trân trọng./.

|  |  |
| --- | --- |
|  | **BỘ TRƯỞNG** |

**Phụ lục 1**

Tổng hợp quỹ đất đường sắt hiện có phân theo tính chất sử dụng

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **TT** | **Loại đất theo mục đích sử dụng** | **Quy mô** | |
| **Diện tích (m2)** | **% tổng số** |
| 1 | Đất trụ sở làm việc, nhà điều hành sản xuất | 1.252.522 | 2,05 |
| 2 | Đất các công trình kết cấu hạ tầng Đường sắt | 55.082.949 | 90,62 |
| 3 | Đất cơ sở sản xuất không thuộc kết cấu hạ tầng ĐS | 2.560.929 | 4,21 |
| 4 | Đất trường học, y tế, nhà trẻ | 176.346 | 0,29 |
| 5 | Đất nhà ở tập thể, gia đình, lưu trú | 737.833 | 1,21 |
| 6 | Đất dịch vụ (Khách sạn, nhà nghỉ, thể thao văn hoá) | 55.941 | 0,09 |
| 7 | Đất liên doanh, liên kết | 97.509 | 0,16 |
| 8 | Đất cho thuê, cho mượn | 19.410 | 0,031 |
| 9 | Đất dự trữ phát triển sản xuất | 492.716 | 0,81 |
| 10 | Đất đang tranh chấp (do lịch sử để lại) | 177.256 | 0,29 |
| 11 | Đất khác (giao thông nội bộ, khuôn viên...) | 131.721 | 0,22 |
| **Tổng diện tích đất toàn ngành** | | **60.785.131** | **100** |

**Phụ lục 2: Danh mục các Nghị định cần sửa đổi, bổ sung**

**kèm theo Dự án Luật Đường sắt (sửa đổi)**

**I. Danh mục Nghị định:**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **TT** | **Danh mục Nghị định** | **Cơ quan chủ trì** |
| **I** | **Danh mục Nghị định cần sửa đổi** |  |
| 1 | Nghị định số 14/2015/NĐ-CP ngày 13/12/2015 quy định chi tiết và hướng dẫn một số điều của Luật Đường sắt. | Bộ GTVT |
| 2 | Nghị định số 171/2013/NĐ-CP ngày 13/11/2013 quy định xử phạt vi phạm hành chính đường bộ, đường sắt thay thế các Nghị định: số 44/2006/NĐ-CP; số 156/2007/NĐ-CP; số 34/2010/NĐ-CP và số 171/2012/NĐ-CP. | Bộ GTVT |
| 3 | Nghị định số 55/2006/NĐ-CP ngày 31/5/2006 quy định về tổ chức, nhiệm vụ, quyền hạn, trang thiết bị, trang phục, phù hiệu và công cụ hỗ trợ của lực lượng bảo vệ trên tàu hỏa. | Bộ GTVT |
| **II** | **Danh mục Nghị định cần bổ sung mới** |  |
| 1 | Nghị định quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường sắt. | Bộ Tài chính |
| 2 | Nghị định quy định chính sách hỗ trợ giá cho doanh nghiệp kinh doanh đường sắt. | Bộ Tài chính |
| 3 | Nghị định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường sắt. | Bộ GTVT |

**II. Nội dung chủ yếu của Nghị định**

1. Quy định chính sách ưu đãi, hỗ trợ trong phát triển giao thông vận tải đường sắt.

2. Quy định quản lý, sử dụng và kinh doanh tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư.

3. Quy định sử dụng, khai thác đất dành cho đường sắt.

4. Quy định cụ thể phạm vi bảo vệ công trình đường sắt.

5. Quy định cụ thể phạm vi hành lang an toàn giao thông đường sắt.

6. Quy định về niên hạn sử dụng và lộ trình thực hiện đối với phương tiện giao thông đường sắt.

7. Quy định về tổ chức, nhiệm vụ, quyền hạn, trang thiết bị, trang phục, phù hiệu và công cụ hỗ trợ của lực lư­ợng bảo vệ trên tàu hỏa.

8. Quy định trách nhiệm UBND các cấp về đảm bảo trật tự, an ninh, an toàn giao thông đường sắt.

9. Quy định về điều kiện kinh doanh đường sắt.

10. Quy định Danh mục hàng nguy hiểm và điều kiện vận tải hàng nguy hiểm trên đường sắt.

11. Quy định chính sách hỗ trợ giá cho doanh nghiệp kinh doanh đường sắt.

12. Quy định tiêu chuẩn đô thị được đầu tư xây dựng đường sắt đô thị.

13. Quy định hướng dẫn thi hành Luật này.

**Phụ lục 3: Danh mục dự kiến các Thông tư cần sửa đổi, bổ sung kèm theo Dự án Luật Đường sắt (sửa đổi)**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **TT** | **Danh mục Thông tư** | **Cơ quan xây dựng và ban hành** |
| **I** | **Danh mục Thông tư cần sửa đổi** |  |
| 1 | Thông tư số 81/2015/TT-BGTVT ngày 25/12/2015 của Bộ GTVT quy định về quản lý và bảo trì công trình đường sắt. | Bộ GTVT |
| 2 | Thông tư số 80/2015/TT-BGTVT ngày 11/12/2015 của Bộ GTVT quy định về cấp phép liên quan đến bảo vệ công trình đường sắt. | Bộ GTVT |
| 3 | Thông tư số 78/2015/TT-BGTVT ngày 09/12/2015 của Bộ GTVT quy định về xây dựng, ban hành, công bố công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ, biểu đồ chạy tàu trên đường sắt quốc gia. | Bộ GTVT |
| 4 | Thông tư số 76/2015/TT-BGTVT ngày 01/12/2015 của Bộ GTVT quy định về quản lý, sát hạch, cấp mới, cấp lại, thu hồi Giấy phép lái tàu trên đường sắt. | Bộ GTVT |
| 5 | Thông tư số 63/2015/TT-BGTVT ngày 05/11/2015 của Bộ GTVT quy định về kiểm tra chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông đường sắt. | Bộ GTVT |
| 6 | Thông tư số 62/2015/TT-BGTVTngày 04/11/2015 của Bộ GTVT quy định về đường ngang. | Bộ GTVT |
| 7 | Thông tư số 24/2015/TT-BGTVT ngày 16/6/2015 của Bộ GTVT ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phương tiện giao thông đường sắt – giá chuyển hướng toa xe – yêu cầu kỹ thuật. | Bộ GTVT |
| 8 | Thông tư số 12/2015/TT-BGTVT ngày 20/4/2015 của Bộ GTVT ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khai thác đường sắt. | Bộ GTVT |
| 9 | Thông tư số 83/2014/TT-BGTVT ngày 30/12/2014 của Bộ GTVT quy định về vận tải hàng hóa trên đường sắt quốc gia. | Bộ GTVT |
| 10 | Thông tư số 78/2014/TT-BGTVT ngày 24/12/2014 của Bộ GTVT quy định về vận tải hành khách, hành lý, bao gửi trên đường sắt quốc gia. | Bộ GTVT |
| 11 | Thông tư số 30/2014/TT-BGTVT ngày 31/7/2014 của Bộ GTVT quy định về cấp chứng chỉ an toàn đối với doanh nghiệp kinh doanh đường sắt. | Bộ GTVT |
| 12 | Thông tư số 01/2013/TT-BGTVT ngày 8/01/2013 của Bộ GTVT quy định về đăng ký phương tiện giao thông đường sắt. | Bộ GTVT |
| 13 | Thông tư số 58/2012/TT-BGTVT ngày 28/12/2012 của Bộ GTVT ban hành định mức vật tư cho một chu kỳ bảo trì KCHT đường sắt quốc gia. | Bộ GTVT |
| 14 | Thông tư số 67/2011/TT-BGTVT ngày 29/12/2011 của Bộ GTVT về việc ban hành 03 Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phương tiện giao thông đường sắt. | Bộ GTVT |
| 15 | Thông tư số 66/2011/TT-BGTVT ngày 28/12/2011 của Bộ GTVT về việc ban hành 03 Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về Đường sắt. | Bộ GTVT |
| 16 | Thông tư số 167/2011/TT-BTC ngày 18/11/2011 của Bộ Tài chính Hướng dẫn công tác quản lý tài chính, giao kế hoạch, thanh toán vốn sự nghiệp kinh tế đối với Công ty TNHH MTV thực hiện nhiệm vụ công ích trong lĩnh vực quản lý, bảo trì đường sắt quốc gia do nhà nước đầu tư. | Bộ Tài chính |
| 17 | Thông tư liên tịch số 76/2011/TTLT-BTC-BGTVT ngày 06/6/2011 giữa Bộ Tài chính và Bộ GTVT Hướng dẫn lập và quản lý giá sản phẩm, dịch vụ công ích trong lĩnh vực quản lý, bảo trì đường sắt quốc gia thực hiện theo phương thức đặt hàng, giao kế hoạch sử dụng nguồn vốn ngân sách nhà nước. | Bộ GTVT, Bộ Tài chính |
| 18 | Thông tư số 38/2010/TT-BGTVT ngày 17/12/2010 của Bộ GTVT quy định về tiêu chuẩn các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu, điều kiện cơ sở đào tạo và nội dung chương trình đào tạo nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu. | Bộ GTVT |
| 19 | Thông tư số 01/2010/TT-BGTVT ngày 11/01/2010 của Bộ GTVT quy định về phòng chống, khắc phục hậu quả lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn trong hoạt động đường sắt. | Bộ GTVT |
| 20 | Thông tư số 15/2009/TT-BGTVT ngày 4/8/2009 và số 29/2013/TT-BGTVTngày 7/10/2013 của Bộ GTVT quy định về giải quyết sự cố, tai nạn giao thông đường sắt. | Bộ GTVT |
| **II** | **Danh mục Thông tư cần bổ sung mới** |  |
| 1 | Thông tư quy định về định mức công tác quản lý KCHT đường sắt quốc gia. | Bộ GTVT |

|  |  |
| --- | --- |
| **BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**  Số /BC-BGTVT | **CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM**  **Độc lập – Tự do – Hạnh phúc**  *Hà Nội, ngày tháng năm 2016* |

BÁO CÁO

Tổng kết mười năm thực hiện Luật Đường sắt 2005

Luật Đường sắt 2005 được Quốc hội khoá XI thông qua tại kỳ họp thứ 7 ngày 14/6/2005, có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01/01/2006. Lần đầu tiên lĩnh vực đường sắt Việt Nam có Luật để điều chỉnh toàn diện mọi hoạt động.

Đây là văn bản pháp lý quan trọng đã thể chế hoá kịp thời các chủ trương, chính sách của Đảng và Nhà nước về phát triển đường sắt, đảm bảo vai trò của lĩnh vực đường sắt đối với sự phát triển kinh tế - xã hội của đất nước. Luật cũng thể hiện được tư duy mới trong hoạt động quản lý Nhà nước đối với lĩnh vực đường sắt, phân định công tác 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, đảm bảo tính minh bạch trong hạch toán tài chính, tạo môi trường cạnh tranh bình đẳng, không phân biệt đối xử trong hoạt động vận tải và dịch vụ hỗ trợ vận tải, tiến tới xã hội hóa, nhằm huy động nguồn vốn trong xã hội, giảm gánh nặng cho ngân sách nhà nước. Sau 10 năm, trên cơ sở Luật Đường sắt 2005 và các văn bản hướng dẫn Luật, nhiều chính sách, hoạt động quản lý nhà nước, hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp đã được triển khai thuận lợi.

Tuy nhiên, qua thực tế triển khai thực hiện Luật đã bộc lộ một số những bất cập: một số quy định của Luật quá chi tiết, cụ thể; một số quy định chưa triển khai thực hiện được; một số quy định chưa phù hợp; thực tiễn còn có những lĩnh vực mới chưa được điều chỉnh trong Luật, cần được bổ sung kịp thời.

**Phần thứ nhất**

**TÌNH HÌNH THI HÀNH LUẬT ĐƯỜNG SẮT 2005**

**I. Tình hình xây dựng văn bản quy phạm pháp luật hướng dẫn thi hành Luật**

Từ năm 2006 đến nay, Bộ Giao thông vận tải đã chủ trì, phối hợp cùng các đơn vị liên quan xây dựng, ban hành hoặc trình cơ quan có thẩm quyền ban hành hệ thống các văn bản quy phạm pháp luật hướng dẫn thi hành Luật. Kết quả cụ thể như sau:

Văn bản ban hành mới, sửa đổi bổ sung, thay thế: 07 Nghị định của Chính phủ, 01 Quyết định của Thủ tướng ; 48 Thông tư của Bộ trưởng *(Phụ lục số 1).*

Các văn bản QPPL này bước đầu đã có tác dụng trong việc điều chỉnh mọi hoạt động đường sắt, tạo điều kiện thuận lợi cho người dân và doanh nghiệp tham gia kinh doanh đường sắt. Mặt khác các văn bản này đã tạo ra bộ khung pháp lý phục vụ cho công tác quản lý nhà nước trong hoạt động đường sắt mà trước đây chưa có.

**II. Công tác tuyên truyền, phổ biến pháp luật**

Để Luật Đường sắt 2005 và những văn bản quy phạm pháp luật liên quan đi vào thực tế, Bộ Giao thông vận tải luôn chú trọng công tác tổ chức tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật rộng rãi, có chiều sâu để pháp luật đi vào cuộc sống, bằng các hình thức thiết thực như: tổ chức Hội nghị tuyên truyền, phổ biến Luật Đường sắt và các văn bản hướng dẫn thi hành ở cả 3 miền Bắc, Trung, Nam; mở các lớp tập huấn tại từng khu vực có sự tham gia của nhiều cơ quan, doanh nghiệp, trường học theo yêu cầu. Từ năm 2006 đến nay, Bộ Giao thông vận tải đã tổ chức 1.776 Hội nghị tuyên truyền các quy định của pháp luật về giao thông đường sắt, tập huấn về pháp luật đường sắt tại các khu vực với số lượng 1.088.600 lượt người tham dự, nhất là đại diện của các cơ quan chức năng liên quan, doanh nghiệp và hiệp hội. Hàng năm, Bộ Giao thông vận tải đã tổ chức in ấn, phát hành hàng chục nghìn tờ rơi và tổ chức các cuộc thi tìm hiểu pháp luật về trật tự an toàn giao thông đường sắt tới các tổ chức, cá nhân hoạt động đường sắt.

Mọi thông tin, văn bản quy phạm pháp luật mới về đường sắt đã được thông báo tới các tổ chức liên quan và đăng tải trên Website của Bộ GTVT, Cục Đường sắt Việt Nam, góp phần tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp trong và ngoài nước tiếp cận, xúc tiến hợp tác, đầu tư kinh doanh.

Qua công tác tuyên truyền, cán bộ, nhân viên, người lao động thuộc các doanh nghiệp đường sắt và người dân được tiếp cận với các quy định của pháp luật về đường sắt, giúp mọi đối tượng hiểu và chấp hành tốt pháp luật của Nhà nước, hạn chế các hành vi vi phạm pháp luật về giao thông đường sắt, góp phần bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường sắt.

**III. Hoạt động lĩnh vực đường sắt Việt Nam giai đoạn 2005-2015**

***1. Đối với đường sắt quốc gia***

***1.1. Về tổ chức và quản lý nhà nước***

#### *a) Về tổ chức*

- Từ năm 2005 đến nay, có hai chủ thể trực tiếp hoạt động trong lĩnh vực đường sắt đó là:

+ Cục Đường sắt Việt Nam được thành lập theo Nghị định số 34/2003/NĐ-CP ngày 04/4/2003 của Chính phủ, thực hiện chức năng quản lý nhà nước chuyên nghành về GTVT đường sắt trong phạm vi cả nước;

+ Tổng công ty ĐSVN là doanh nghiệp nhà nước được thành lập theo Quyết định số 34/2003/QĐ-TTg ngày 04/3/2003 của Thủ tướng Chính phủ. Theo đó, doanh nghiệp này thực hiện chức năng kinh doanh đường sắt đối với đường sắt quốc gia. Tổng công ty ĐSVN là đơn vị duy nhất xây dựng, công bố biểu đồ chạy tàu, công lệnh tốc độ, công lệnh tải trọng và trực tiếp điều hành giao thông vận tải đường sắt trên toàn mạng đường sắt quốc gia. Đến nay, chưa có doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt quốc gia độc lập với nhau mà chủ yếu vẫn tập trung vào các doanh nghiệp thuộc Tổng công ty ĐSVN.

- Bộ GTVT là đại diện chủ sở hữu vốn nhà nước đối với Tổng công ty ĐSVN, đồng thời là cơ quan quản lý trực tiếp đối với Cục Đường sắt Việt Nam và Hội đồng thành viên của Tổng công ty ĐSVN.

- Trong các năm 2014 và 2015, thực hiện “Đề án tái cơ cấu Tổng công ty ĐSVN”, Bộ GTVT đã tiến hành cổ phần hóa các doanh nghiệp trực thuộc Tổng công ty ĐSVN: Doanh nghiệp xây lắp, doanh nghiệp quản lý bảo trì KCHT đường sắt, doanh nghiệp vận tải đường sắt. Như vậy, trong tương lai các doanh nghiệp trực thuộc Tổng công ty ĐSVN sẽ được cổ phần hóa triệt để theo chủ trương của Đảng và Nhà nước.

#### *b) Công tác quản lý nhà nước*

Đến thời điểm năm 2015, toàn bộ tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt đang được giao cho Tổng công ty ĐSVN (Doanh nghiệp kinh doanh đường sắt) quản lý, sử dụng, khai thác. Điều này dẫn đến:

- Giảm hiệu lực, hiệu quả công tác QLNN đối với mọi hoạt động trong lĩnh vực đường sắt; hạn chế công tác kiểm tra, giám sát của cơ quan QLNN đối với mọi hoạt động đường sắt. Chưa tạo lập môi trường cạnh tranh bình đẳng, minh bạch cho các hoạt động kinh doanh đường sắt;

- Chưa thực hiện được tách bạch giữa công tác QLNN của cơ quan QLNN với quản lý kinh doanh của doanh nghiệp; giữa kinh doanh KCHT và kinh doanh vận tải trên đường sắt do Nhà nước đầu tư;

- Chưa tạo điều kiện thuận lợi cao nhất theo quy định của pháp luật để doanh nghiệp đường sắt hoạt động và kinh doanh có hiệu quả, nâng cao thị phần vận tải đường sắt, thúc đẩy ngành đường sắt phát triển.

Để khắc phục tình trạng trên và theo chủ trương chính sách của Đảng và Chính phủ, Bộ trưởng Bộ GTVT đã phê duyệt đề án “Đổi mới toàn diện công tác quản lý nhà nước của Cục Đường sắt Việt Nam”, đồng thời Chính phủ đã phê duyệt đề án “Tái cơ cấu Tổng công ty đường sắt Việt Nam”.

Đến nay đề án “Đổi mới toàn diện công tác quản lý nhà nước của Cục Đường sắt Việt Nam” đã và đang được tổ chức thực hiện có hiệu quả.

***1.2. Kết cấu hạ tầng đường sắt***

#### *a) Thực trạng kết cấu hạ tầng đường sắt*

- Tại thời điểm năm 2005

+ Đường sắt quốc gia Việt Nam là đường đơn, có tổng chiều dài đường chính tuyến là 2.609km, 633 km đường ga và 78,9 km đường nhánh, bao gồm 2 loại khổ đường: khổ đường 1000mm và khổ đường 1435mm. Bình quân vận tốc lữ hành khoảng: 50 km/h đối với tàu khách và 25 km/h đối với tàu hàng. Trong đó các hành lang vận tải: Hà Nội - Hải Phòng, Hà Nội - Lào Cai, đường sắt có nối với các cảng biển, cảng sông, cảng ICD tại các cảng: Vật Cách - Hải Phòng, Xuân Giao A - Lào Cai, Việt Trì...

+ Có 2 tuyến nối với đường sắt Trung Quốc tại Đồng Đăng và Lào Cai.

- Tại thời điểm năm 2015:

Kết cấu hạ tầng đường sắt hầu như không có gì thay đổi so với thời điểm năm 2005. Chỉ duy nhất xây dựng mới được 5,6 km đường sắt Hạ Long - Cái Lân và ga Cái Lân. Tốc độ chạy tàu có cải thiện hơn (bình quân vận tốc lữ hành khoảng 60 km/h đối với tàu khách và 30 km/hđối với tàu hàng). Đồng thời tình trạng xâm lấn hành lang an toàn giao thông và mở lối đi dân sinh trái phép vẫn diễn ra phổ biến, phát sinh nhiều yếu tố gia tăng gây mất an toàn chạy tàu.

*(Số lượng đường ngang, lối đi dân sinh tại thời điểm 2005 với thời điểm 2015; Số liệu vi phạm hành lang an toàn giao thông theo Phụ lục số 2).*

#### *b) Đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt*

- Tình hình vốn đầu tư xây dựng

+ Kinh phí đầu tư phát triển đường sắt được bố trí từ nguồn NSNN.

+ Vốn đầu tư phát triển KCHT đường sắt giai đoạn 2005 - 2014 là 23.504 tỷ VNĐ (bình quân mỗi năm là 2,612 tỷ VNĐ) chỉ chiếm tỷ lệ 10,3% trong cơ cấu tổng vốn đầu tư chung của toàn ngành GTVT và còn thấp rất nhiều so nhu cầu phát triển của ngành *(Phụ lục số 3).*

+ Thực hiện Nghị quyết số 11/NQ-CP ngày 24/02/2011 của Chính phủ,các dự án đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt phải dừng, đình hoãn, giãn tiến độ đã ảnh hưởng lớn đến việc phát triển kết cấu hạ tầng theo quy hoạch được duyệt[[1]](#footnote-1).

- Tình hình thực hiện các dự án

Từ năm 2005 đến nay, tiến độ các dự án trong kế hoạch thực hiện chiến lược, quy hoạch và Nghị Quyết số 13-NQ/TW ngày 16/01/2012 triển khai chưa đạt yêu cầu.

(1) Các dự án đã và đang triển khai thực hiện đầu tư: Tổng số có 08 dự án đầu tư phát triển cải tạo nhỏ, nâng cấp KCHT đường sắt trên một số tuyến và các dự án đảm bảo ATGT đường sắt theo quyết định 1856/QĐ-TTg ngày 27/12/2007 của Thủ tướng Chính phủ. Tiến độ các dự án này đều chậm từ 3-5 năm, thậm chí có dự án chậm đến 8-10 năm *(Phụ lục số 4).*

(2) Các dự án chưa được triển khai thực hiện đầu tư theo chiến lược, quy hoạch. *(Phụ lục số 5).*

*c) Thực trạng về quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt, bảo trì công trình đường sắt:*

- Quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt:

+ Luật Đường sắt 2005 chưa quy định rõ ràng các chủ thể trong công tác quản lý nhà nước về tài sản KCHTĐS và chủ thể trực tiếp quản lý tài sản KCHTĐS.

+ Việc thống kê phân loại tài sản KCHT đường sắt của từng tuyến theo tiêu chuẩn kỹ thuật của từng tài sản hạ tầng chưa đầy đủ.

+ Công tác thanh tra, kiểm travà xử lý vi phạm pháp luật về quản lý, sử dụng và khai thác tài sản KCHTĐS chưa được thực hiện triệt để. Nhà nước vẫn phải bổ sung kinh phí sửa chữa tài sản KCHTĐS bị hư hại do sự cố tai nạn đường sắt hoặc các chủ thể trực tiếp quản lý KCHTĐS gây nên.

+ Tại các ga đường sắt, doanh nghiệp được cấp quyền sử dụng đất.

+ Hiện nay, Tổng công ty ĐSVN đang thực hiện tái cơ cấu, cổ phần hóa các doanh nghiệp, đặc biệt là các doanh nghiệp vận tải, doanh nghiệp quản lý, bảo trì KCHTĐS theo chủ trương của Đảng và Nhà nước.

- Bảo trì công trình đường sắt:

+ Nguồn tài chính cho hoạt động bảo trì đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư bao gồm ngân sách nhà nước và các khoản thu khác theo quy định pháp luật.

+ Trung bình hàng năm nhà nước phải đầu tư khoảng 1.400 tỉ đồng để bảo trì kết cấu hạ tầng, trong khi đó các khoản thu từ phí sử dụng kết cấu hạ tầng và thu từ cho thuê kết cấu hạ tầng chỉ bù đắp được khoảng 21-24% nhu cầu cần thiết cho công tác bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt.

Qua thống kê các năm gần đây cho thấy nguồn vốn cấp cho công tác bảo trì mới chỉ đạt khoảng 38,6% so với yêu cầu của định mức kinh tế kỹ thuật *(Phụ lục số 6).*

- Về phân cấp trong công tác quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt, bảo trì công trình đường sắt:

+ Bộ Giao thông vận tải thực hiện giao kế hoạch cung ứng sản phẩm quản lý bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia Việt Nam cho Tổng công ty ĐSVN.

+ Tổng công ty ĐSVN kí hợp đồng với các công ty quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt thực hiện cung ứng sản phẩm công ích; định giá sản phẩm, dịch vụ công ích trong lĩnh vực quản lý, bảo trì đường sắt quốc gia thực hiện theo phương thức đặt hàng, giao kế hoạch, sử dụng nguồn vốn ngân sách nhà nước theo ủy quyền của Bộ GTVT và thực hiện các nhiệm vụ khác để nghiệm thu thanh quyết toán sản phẩm dịch vụ công ích.

+ Các công ty quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt trực tiếp thực hiện quản lý bảo trì theo hợp đồng với Tổng công ty ĐSVN.

#### *1.3. Kinh doanh đường sắt*

#### *a) Kinh doanh kết cấu hạ tầng*

- Đối với công trình không trực tiếp liên quan đến chạy tàu:

Tổng công ty ĐSVN kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia không trực tiếp liên quan đến chạy tàu để tổ chức hoạt động kinh doanh: Dịch vụ cho thuê kho, bãi, cho thuê khác....Theo đó, doanh nghiệp trích 20% tiền thu cho thuê sử dụng KCHT đường sắt (không bao gồm thuế giá trị gia tăng) để nộp NSNN. Phần trích nộp này được bố trí trong dự toán ngân sách hàng năm để chi cho công tác quản lý, bảo trì, sửa chữa hệ thống đường sắt quốc gia theo quy định của Luật Ngân sách nhà nước.

- Đối với công trình trực tiếp liên quan đến chạy tàu:

Việc điều hành giao thông vận tải đường sắt trên tất cả các tuyến đường sắt quốc gia do Trung tâm điều hành giao thông đường sắt thực hiện (bao gồm 03 phòng điều độ khu vực: Hà Nội, Đà Nẵng, TP Hồ Chí Minh).

Mức phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt do Thủ tướng Chính phủ quy định. Theo đó, doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt phải trích nộp 8% phần doanh thu vận tải trên để nộp vào ngân sách nhà nước *(Phụ lục số 7).*

Năng lực kết cấu hạ tầng đường sắt hiện nay vẫn còn dư thừa, chưa được khai thác triệt để. Hoạt động xã hội hóa kinh doanh chưa đa dạng về phương thức hợp tác kinh doanh, chủ yếu mới tập trung ở phân khúc cho thuê sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt, mang tính chất nhỏ lẻ. Do vậy chưa tận thu được kinh phí cho NSNN do hoạt động khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt đem lại. Nhà nước chỉ kiểm soát thực tế thu mà không giao chỉ tiêu thu trong hoạt động này.

Tổ chức kinh doanh hệ thống kết cấu hạ tầng đường sắt chưa đạt hiệu quả cao, nguồn thu từ phí và giá thuê kết cấu hạ tầng đường sắt thấp chỉ đạt bình quân 22% nhu cầu kinh phí bảo trì hàng năm, không tương xứng với giá trị khối tài sản cũng như nguồn kinh phí bảo trì và đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt.

#### *b) Kinh doanh vận tải đường sắt trong nước*

Trong 10 năm qua, Tổng công ty ĐSVN duy nhất là một doanh nghiệp nhà nước vừa quản lý toàn bộ kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, vừa kinh doanh vận tải đường sắt thông qua hai doanh nghiệp là Công ty vận tải đường sắt Hà Nội và Sài Gòn. Ngoài ra còn có Công ty Cổ phần vận tải và thương mại đường sắt (Ratraco) cũng tham gia vận tải đường sắt.

Hiện nay có 17 doanh nghiệp liên kết đầu tư nâng cấp toa xe khách để thuê trọn gói toa xe của Tổng công ty ĐSVN. Chưa có doanh nghiệp nào kinh doanh vận tải đường sắt độc lập với Tổng công ty ĐSVN.

*(Sản lượng và doanh thu vận tải đường sắt, sản lượng doanh thu hành khách trên từng tuyến xem Phụ lục số 8).*

Kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt và kinh doanh vận tải đường sắt chưa được tách bạch nên chưa có được một môi trường cạnh tranh lành mạnh, không phân biệt đối xử đối với doanh nghiệp tham gia kinh doanh đường sắt.

Hoạt động kinh doanh vận tải đường sắt đạt hiệu quả chưa cao, chưa tương xứng với giá trị khối tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do nhà nước đầu tư, tính cạnh tranh của phương thức vận tải đường sắt so với các loại hình vận tải khác không cao do chưa tổ chức kinh doanh vận tải khép kín từ kho đến kho, chưa tiếp cận mô hình vận tải đa phương thức, dịch vụ logistics trong vận tải hàng hóa. Phương tiện vận tải đường sắt chưa được khai thác triệt để.

Hoạt động kinh doanh dịch vụ hỗ trợ vận tải đường sắt thiếu tính tập trung do không có một đầu mối chuyên nghiệp thực hiện, công tác xếp dỡ thủ công, thiết bị xếp dỡ thiếu, lạc hậu. Dẫn đến chưa thu hút được nhiều nguồn hàng, thị phần vận tải đường sắt giảm, cước vận tải cao.

Thị phần vận tải đường sắt chiếm tỷ lệ rất nhỏ trong tổng sản lượng vận tải toàn ngành trong thời gian qua có xu thế giảm dần từ 1,3% năm 2008 xuống còn 0,7 % năm 2012 và có xu hướng tiếp tục giảm nếu không khắc phục được các tồn tại nêu trên.

(*Sản lượng vận tải hàng hóa ngành đường sắt so với toàn ngành giao thông trong những năm gần đây xem Phụ lục số 9)*

#### *c) Chạy tàu liên vận quốc tế*

Việt Nam đang tham gia tổ chức Hợp tác đường sắt (OSJD), ký kết Hiệp định đường sắt biên giới Việt - Trung và Nghị định thư Hội nghị đường sắt biên giới Việt - Trung hàng năm. Do nhiều hạn chế về hàng hóa, hành khách, sự khác biệt về khổ đường mà đặc biệt là Việt Nam chưa có đủ toa xe khổ 1.435 mm cũng như chất lượng đầu máy, toa xe của Việt Nam còn thấp chưa đạt yêu cầu nên trong 10 năm qua, việc chạy tàu quốc tế giữa Việt Nam - Trung Quốc chỉ dừng lại ở hai ga biên giới của 2 nước tại cửa khẩu Lào Cai và Đồng Đăng.

*(Số lượng vận chuyển hành khách và hàng hóa LVĐSQT giữa chiều đi và về 2005-2014 xem Phụ lục số 10).*

***1.4. Phương tiện vận tải và công nghiệp đường sắt quốc gia***

***a) Đầu máy, toa xe***

Hiện nay, trên đường sắt quốc gia đang quản lý sử dụng và khai thác 296 đầu máy; 4.947 toa xe hàng; 1.010 toa xe khách, 71 phương tiện chuyên dùng đường sắt.

- Sức kéo đầu máy với nhiều chủng loại, công suất khác nhau trong đó loại đầu máy có công suất thấp, cũ, lạc hậu vẫn còn nhiều (chiếm gần 60%), hạn chế tốc độ và tiêu hao nhiều nhiên liệu, cũng như khó khăn trở ngại trong vận dụng, bảo trì, sửa chữa.

- Toa xe khách có chất lượng cao có điều hòa không khí chỉ chiếm 24%, đa số là toa xe cũ.

- Việc đóng mới toa xe hàng chuyên dùng Container, xe hàng có mui… chưa đáp ứng được khi có nhu cầu vận tải. Chưa cải thiện được tiện nghi trang thiết bị toa xe khách, chất lượng toa xe khách thấp.

- Toa xe hàng gồm nhiều chủng loại khác nhau, đa số có thời gian khai thác từ 30-40 năm, tải trọng xếp hàng thấp chỉ từ 28-34 tấn/xe. Tự trọng toa xe cao thường chiếm 40% tổng trọng toa xe, gây lãng phí sức kéo.

*(Chi tiết về số lượng, chất lượng phương tiện giao thông đường sắt xem Phụ lục số 11).*

*b) Công nghiệp đường sắt*

Toàn ngành hiện có 18 cơ sở chế tạo, lắp ráp, sửa chữa và chỉnh bị đầu máy toa xe, 03 cơ sở sản xuất phụ kiện cầu đường, 01 cơ sở sản xuất phụ tùng linh kiện thông tin - tín hiệu, 09 cơ sở sản xuất đá.

Đầu tư của Tổng công ty ĐSVN cho phương tiện giao thông đường sắt (đầu máy, toa xe) còn rất khiêm tốn, chỉ hơn 100 tỷ đồng/năm, chưa tương xứng với mức đầu tư của Nhà nước vào KCHT (khoảng 4.000 tỷ đồng/năm). Đây cũng là lý do ngành công nghiệp đường sắt hoạt động cầm chừng. Nếu thực hiện xã hội hóa vận tải đường sắt, huy động được vốn đầu tư từ các thành phần kinh tế ngoài Nhà nước, hy vọng phương tiện đường sắt sẽ được cải thiện cả về chất lượng lẫn số lượng.

***1.5. Đào tạo phát triển nguồn nhân lực cho đường sắt***

Lực lượng lao động của doanh nghiệp kinh doanh đường sắt có gần 4 vạn người. *(Số lượng lao động các khối, cơ cấu trình độ, tay nghề xem Phụ lục số 12).*

Qua thống kê về nguồn nhân lực cho thấy: Khối vận tải chiếm tỷ trọng lớn nhất trong số lực lượng lao động quản lý khai thác đường sắt từ 48-49% tiếp sau đó là khối quản lý kết cấu hạ tầng: chiếm tỷ trọng 33-35%.

So sánh với các nước trong khu vực, đường sắt Việt Nam có: số nhân viên bình quân là 15 người/1km, cao gấp 3 lần so với Thái Lan và gấp 5 lần so với Nhật Bản.

Lực lượng lao động đông nhưng không mạnh, thiếu lao động có tay nghề cao, cũng như chuyên gia giỏi.

Hiện tại, trong các dự án phát triển Đường sắt đô thị tại Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh, nguồn lực tham gia chủ yếu là các kỹ sư tư vấn đường sắt chưa qua đào tạo hoặc đào tạo chưa sâu về Đường sắt đô thị nên còn nhiều hạn chế, chủ yếu đảm nhận vị trí trợ giúp cho kỹ sư nước ngoài. Với mặt bằng trình độ lao động thấp như hiện nay đã gặp phải rất nhiều khó khăn, lúng túng trong việc tiếp cận các công nghệ mới.

Trình độ, năng lực cán bộ quản lý và cán bộ kĩ thuật còn hạn chế, tính chuyên nghiệp chưa cao, nhất là trong kinh doanh vận tải Đường sắt còn tư tưởng ỷ lại, trông chờ, thiếu chủ động.

Chế độ đãi ngộ vật chất, tiền lương với người lao động còn bất cập chưa tương xứng nên chưa thu hút được người lao động có tay nghề cao, chuyên gia giỏi.

***1.6. Hợp tác quốc tế với các nước có chung biên giới và các tổ chức đường sắt quốc tế***

Chiến lược xây dựng hai hành lang, một vành đai kinh tế Việt - Trung tạo nhiều lợi thế cho sự phát triển kinh tế xã hội vùng và cho đường sắt Việt Nam. Chiến lược này đã được 2 Chính phủ Việt Nam, Trung Quốc chính thức đưa vào Chương trình nghị sự năm 2004. Tuy vậy cho đến nay, hai tuyến đường sắt Côn Minh - Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng và tuyến Nam Ninh - Đồng Đăng - Hà Nội - Hải Phòng chưa được nghiên cứu, thực hiện.

Trong tương lai đường sắt Việt Nam sẽ nối với đường sắt Campuchia (tuyến đường sắt Dĩ An - Lộc Ninh) và nối với đường sắt Lào (tuyến đường sắt Vũng Áng - Tân Ấp - Mụ Giạ).

Việt Nam đã và đang là thành viên của Tổ chức hợp tác đường sắt OSJD, Hiệp hội Đường sắt Tiểu vùng Mê Kông mở rộng (GMRA), đồng thời là quan sát viên của Tổ chức đường sắt quốc tế UIC.

Ngoài ra, đường sắt Việt Nam còn hợp tác với một số tổ chức hợp tác quốc tế như KOICA, JICA...

Trong 10 năm qua, hội nhập quốc tế trên lĩnh vực đường sắt đạt kết quả còn khiêm tốn, mờ nhạt.

***1.7. Ứng dụng khoa học công nghệ và bảo vệ môi trường đường sắt***

Trong 10 năm thực hiện Luật Đường sắt 2005, hoạt động KHCN đường sắt đã đạt được một số kết quả quan trọng:

*- Về công tác xây dựng tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật đường sắt:* đã tiến hànhrà soát, sửa đổi, bổ sung nhằm hoàn thiện hệ thống tiêu chuẩn, quy chuẩn lĩnh vực đường sắt về cấp đường sắt, đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị. Đến nay đã rà soát sửa đổi, bổ sung 03 quy chuẩn kỹ thuật, 05 Tiêu chuẩn quốc gia và 19 tiêu chuẩn cơ sở.

*- Về công nghệ xây dựng và bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt:* Đã triển khai ứng dụng công nghệ (như: hàn ray, thi công cơ giới, đóng đường tự động một phân khu, điện khí tập trung công nghệ kỹ thuật số…) nhằm nâng cao tốc độ chạy tàu đến 90 ~ 100 km/h; nghiên cứu sản xuất các sản phẩm dùng cho đường sắt (như: tà vẹt bê tông dự ứng lực, tấm lát đường ngang, ghi tốc độ cao lưỡi đàn hồi, thiết bị chèn đường...); ứng dụng công nghệ tiên tiến nâng cao an toàn chạy tàu tại các đường ngang (như: hệ thống giám sát từ xa thiết bị tín hiệu đường ngang, hệ thống cảnh báo đường ngang tự động, cần chắn tự động...).

*- Về vận tải:* Đã triển khai nghiên cứu hợp lý hóa tổ chức chạy tàu; nâng cao năng lực các ga lập tàu trên cơ sở ứng dụng hệ thống xử lý thông tin toa xe và hệ thống điều khiển quá trình tác nghiệp; nhằm giảm thiểu thời gian dừng toa xe, tăng nhanh vòng quay toa xe, rút ngắn thời gian xác lập các loại kế hoạch, bảo đảm tác nghiệp an toàn; ứng dụng công nghệ CNTT trong công tác lập biểu đồ và khai thác chạy tàu; mở rộng hệ thống quản lý đặt chỗ bán vé điện toán; xây dựng hệ thống tự động cung cấp thông tin chung về đường sắt tại các ga.

*- Về công nghệ lắp ráp, bảo dưỡng, sửa chữa đầu máy toa xe:* đã triển khaiứng dụng công nghệ trong đóng mới các đoàn tàu, lắp ráp đầu máy diezel, đóng mới các toa xe chở hàng chuyên dụng; nghiên cứu chế thử, ứng dụng vật liệu mới cải thiện tính năng động lực của đầu máy, toa xe (như: lò so không khí, hãm đĩa, chất cách âm, cách nhiệt mới..); tiêu chuẩn hoá các cụm chi tiết, phụ tùng nhằm giảm bớt tiếng ồn, xóc lắc.

*- Về công tác bảo vệ môi trường, ứng phó với biến đổi khí hậu:* đã triển khai nghiên cứu, chuyển giao, ứng dụng công nghệ nhằm giảm thiểu tác động môi trường (như: áp dụng công nghệ xử lý chất thải sinh hoạt bằng công nghệ vi sinh trên các đoàn tàu khách; lắp đặt thiết bị vệ sinh tự hoại trên toa xe khách; thử nghiệm sử dụng nhiên liệu diesel sinh học cho một số loại đầu máy; ứng dụng công nghệ phát điện kết hợp để khai thác nguồn năng lượng mặt trời, sức gió tại một số ga trên tuyến).

Tuy nhiên thực trạng khoa học công nghệ đường sắt vẫn chậm phát triển, chưa tương xứng với tiềm năng hiện có, chưa đáp ứng được yêu cầu công nghiệp hoá, hiện đại hoá.

Vì vậy, Luật Đường sắt (sửa đổi) cần bổ sung những quy định về cơ chế chính sách phát triển đường sắt, về phân định rõ chức năng quản lý nhà nước để tạo hành lang pháp lý liên quan đến công tác quản lý, phát triển KHCN và bảo vệ môi trường đường sắt.

***1.8. Chiến lược, quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường sắt***

*a) Về Chiến lược phát triển GTVT đường sắt:*

- Trước năm 2006 (thời điểm Luật Đường sắt 2005 chưa có hiệu lực): chưa có Chiến lược phát triển GTVT đường sắt.

- Từ 2006 đến nay:

+ Ngày 20/11/2008 Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 1686/QĐ-TTg về việc phê duyệt Chiến lược phát triển GTVT đường sắt Việt Nam đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2050;

+ Ngày 10/02/2015 Thủ tướng Chính phủ đã ký Quyết định số 214/QĐ-TTg phê duyệt điều chỉnh Chiến lược này làm cơ sở cho việc xây dựng Quy hoạch tổng thể.

*b) Về Quy hoạch:*

- Trước năm 2006 (thời điểm Luật Đường sắt 2005 chưa có hiệu lực): Ngày 07/01/2002 Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 06/2002/QĐ-TTg phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển ngành GTVT đường sắt đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030.

- Từ 2006 đến nay:

+ Ngày 10/9/2009 Thủ tướng đã ký Quyết định số 1436/QĐ-TTg điều chỉnh quy hoạch tổng thể phát triển GTVT đường sắt Việt Nam đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030;

+ Ngày 24/8/2015 Thủ tướng chính phủ đã ký Quyết định số 1468/QĐ-TTg phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển GTVT đường sắt Việt Nam đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030.

Qua thời gian triển khai Chiến lược, Quy hoạch tổng thể phát triển ngành GTVT đường sắt Việt Nam đã bộc lộ những bất cập như: khó khăn về nguồn vốn, đầu tư dàn trải, sự thay đổi chủ trương, ảnh hưởng khủng hoảng kinh tế thế giới… nên quá trình triển khai thực hiện là rất chậm.

Việc thực hiện Chiến lược, Quy hoạch không đạt được mục tiêu đề ra và chưa thực hiện được nhiệm vụ là: giảm tải cho đường bộ và giảm số vụ tai nạn giao thông đường bộ như hiện nay, cũng như tiết kiệm chi phí vận chuyển hành khách và hàng hóa, giảm chi phí đầu vào của nền kinh tế.

Để khắc phục tình trạng này, năm 2015 Chính phủ đã điều chỉnh mục tiêu phát triển ngành đường sắt Việt Nam phù hợp với tình hình thực tế hiện nay, đồng thời Bộ GTVT đã xây dựng đề án Huy động vốn xã hội hóa để đầu tư kết cấu hạ tầng lĩnh vực đường sắt và đang quyết liệt chỉ đạo các cơ quan, đơn vị liên quan triển khai thực hiện để huy động tối đa nguồn lực từ xã hội đầu tư phát triển KCHT đường sắt theo mục tiêu của Chiến lược, Quy hoạch đề ra.

***1.9. Thanh tra, kiểm tra, xử phạt vi phạm hành chính và an toàn giao thông đường sắt***

#### *a) Thanh tra, kiểm tra, xử phạt vi phạm hành chính*

Trong 10 năm qua, đã thực hiện được 840 cuộc thanh tra, kiểm tra các hoạt động trong lĩnh vực đường sắt; xử phạt và phối hợp xử phạt đối với 1.743 tổ chức, cá nhân có hành vi vi phạm hành chính trong lĩnh vực đường sắt, thu nộp ngân sách nhà nước 584.940.000 đồng.

Công tác này được thực hiện kịp thời, công khai và đúng trình tự, thủ tục theo quy định của pháp luật, góp phần tích cực trong việc nâng cao ý thức chấp hành pháp luật về giao thông đường sắt của các tổ chức, cá nhân; ngăn ngừa, đẩy lùi vi phạm và tai nạn giao thông đường sắt.

#### *b) Công tác an toàn giao thông đường sắt:*

Theo thống kê, trên 90% số vụ tai nạn giao thông đường sắt (TNGTĐS) xảy ra tại các điểm giao cắt giữa đường bộ với đường sắt, trong đó trên 80% xảy ra tại các đường ngang dân sinh bất hợp pháp.

(Tình hình tai nạn giao thông đường sắt từ năm 2005 đến năm 2014; So sánh số vụ TNGT xảy ra hàng năm trên địa bàn từng tỉnh; Tỉ lệ nguyên nhân tai nạn giao thông đường sắt; Tỉ lệ tai nạn giao thông ĐS theo hệ quản lý xem Phụ lục số 13).

Thời gian qua, tình hình TNGTĐS diễn biến phức tạp: giai đoạn 2005-2009 TNGTĐS mỗi năm ngày một gia tăng; giai đoạn 2009-2014, TNGTĐS giảm sâu trên cả 3 tiêu chí (số vụ, số người chết, số người bị thương). Trong năm 2015, TNGTĐS lại gia tăng trên cả 3 tiêu chí. Qua phân tích cho thấy do một số nguyên nhân sau:

- Hệ thống KCHT đường sắt tiêu chuẩn thấp và lạc hậu; giao cắt đường sắt và đặc biệt là lối đi dân sinh mở trái phép qua đường sắt nhiều.

- Phương tiện vận tải đường sắt còn một số chủng loại lạc hậu, thiếu đồng bộ, chất lượng kém.

- Luật Đường sắt 2005 và các VBQPPL chưa phân định rõ ràng trách nhiệm của các chủ thể liên quan đến công tác bảo vệ KCHT đường sắt, trật tự an toàn giao thông đường sắt. Các chủ thể liên quan tại một số nơi chưa thực sự quan tâm đến các quy định về công tác bảo đảm an ninh, trật tự và ATGT đường sắt, để người dân tự ý vi phạm phạm vi bảo vệ công trình và hành lang ATGT đường sắt mà không có biện pháp ngăn chặn kịp thời.

- Công tác phối hợp với các Ban ATGT các tỉnh, UBND các cấp nơi có đường sắt đi qua chưa đạt hiệu quả dẫn đến chưa kiểm soát, ngăn chặn được số lượng đường dân sinh trái phép mở qua đường sắt và hành vi vi phạm hành lang ATGT đường sắt. Tình trạng mở lối đi dân sinh trái phép qua đường sắt và xâm phạm hành lang ATGT đường sắt vẫn diễn ra.

- Ý thức chấp hành quy định pháp luật của người điều khiển phương tiện và tham gia giao thông đường bộ còn nhiều hạn chế.

**2. Đối với đường sắt chuyên dùng**

Hệ thống đường sắt chuyên dùng với tổng chiều dài 120km chủ yếu phục vụ kinh doanh, khai thác than, khoáng sản như: Apatit Lào Cai, Than Quảng Ninh, Than Cửa Ông... hệ thống đường sắt này do doanh nghiệp tư đầu tư, kinh doanh, khai thác trong nội bộ.

Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành đường sắt là Cục Đường sắt Việt Nam thực hiện chức năng quản lý nhà nước đối với một số hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp như: hướng dẫn, tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về đường sắt; tổ chức sát hạch, cấp đăng ký phương tiện, giấy phép lại tàu... hoạt động này bước đầu đã tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp kinh doanh trên đường sắt chuyên dùng.

Tương ứng với từng hệ thống đường sắt này có các các doanh nghiệp kinh doanh, khai thác đường sắt như: Tập đoàn Công nghiệp hóa chất Việt Nam, Tập đoàn Công nghiệp than khoáng sản Việt Nam.

**Phần thứ hai**

**NHỮNG TỒN TẠI, BẤT CẬP TRONG**

**QUÁ TRÌNH TRIỂN KHAI THI HÀNH LUẬT ĐƯỜNG SẮT 2005**

**I. Những vấn đề Luật Đường sắt 2005 nêu quá chi tiết cần chuyển thành các quy định trong văn bản quy phạm pháp luật dưới Luật**

Theo khoản 2 Điều 11 Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật số 17/2008/QH12 quy định Luật của Quốc hội quy định các vấn đề cơ bản thuộc lĩnh vực điều chỉnh của Luật, còn những nội dung chi tiết sẽ được quy định tại văn bản QPPL dưới Luật.

Việc quy định nội dung chi tiết của một số Điều trong Luật Đường sắt 2005 dễ dẫn đến trong quá trình thực thi khi thực tế thay đổi sẽ không linh hoạt trong quá trình điều chỉnh Luật. Vì vậy đề xuất một số nội dung quy định chi tiết tại các điều trong Luật Đường sắt 2005 sẽ được quy định và cập nhật tại các văn bản hướng dẫn dưới Luật, cụ thể như sau:

***1. Phạm vi bảo vệ công trình, hành lang an toàn giao thông đường sắt***

Tại các Điều 27, 28, 29, 31 của Luật Đường sắt 2005 đã quy định chi tiết, cụ thể các giá trị, phạm vi bảo vệ công trình đường sắt.

Tại điểm b khoản 1 Điều 35:“*Chiều rộng giới hạn hai bên đường sắt tính từ mép chân nền đường đắp, mép đỉnh mái đường đào, mép ray ngoài cùng của đường không đào, không đắp trở ra mỗi bên là 15 mét đối với đường sắt trong khu gian; tính từ mép ray ngoài cùng trở ra mỗi bên là 2 mét đối với đường sắt trong ga, trong cảng, trong tường rào.”*

*1.1. Những tồn tại, bất cập và nguyên nhân*

Tại Luật Đường sắt 2005 quy định mới, Phạm vi bảo vệ công trình đường sắt (Điều 27, 28, 29, 35) và hành lang an toàn giao thông đường sắt (Điều 35) được quy định chung cho các loại khổ đường sắt và cấp đường sắt khác nhau; chưa xét đến đặc thù cụ thể qua các khu vực dân cư, khu đô thị (ví dụ như khu vực đường sắt tại ga Hà Nội, ga Nha Trang, ga Sài Gòn...).

Việc quy định phạm vi bảo vệ công trình đường sắt, hành lang an toàn giao thông là cần thiết. Tuy nhiên, nếu quy định cụ thể trong Luật sẽ rất khó khăn khi cần điều chỉnh giá trị cụ thể đối với phạm vi bảo vệ công trình đường sắt, hành lang an toàn giao thông đường sắt mà khi có sự thay đổi thì sẽ không linh hoạt trong quá trình điều chỉnh.

Trước thời điểm Luật Đường sắt 2005 có hiệu lực thì phạm vi bảo vệ công trình đường sắt đã được cắm cọc mốc, quản lý theo Nghị định 39/CP. Sau thời điểm Luật Đường sắt 2005 có hiệu lực thì phạm vi bảo vệ công trình đường sắt cơ bản giữ nguyên theo Nghị định 39/CP và đã quy định bổ sung mới về hành lang an toàn giao thông đường sắt. Theo đó, mở rộng mỗi bên đường sắt bình quân là 9,5m (như vậy, toàn mạng đường sắt quốc gia sẽ tăng khoảng 4.940ha đất). Hầu hết hành lang an toàn giao thông đường sắt chưa được cắm cọc mốc, quản lý.

Trong Luật Đường sắt 2005 có quy định phạm vi hành lang an toàn giao thông đường sắt có giá trị 15m chung cho các loại nền đường đào (tính từ đỉnh mép taluy), đắp (tính từ chân taluy), không đào không đắp (tính từ mép ray ngoài cùng). Như vậy, đối với nền đường đào sâu, đắp cao có thay đổi lớn so với nền đường không đào không đắp hoặc đào, đắp thấp. Đồng thời quy định như trên có sự trùng lặp phạm vi bảo vệ công trình với hành lang an toàn giao thông đường sắt. Vì vậy cần phải xem xét quy định lại để phù hợp với thực tế về cấp đường sắt, các loại hình đường sắt phát triển trong tương lai và đạt được mục đích phục vụ đảm bảo an toàn giao thông đường sắt.

Phần diện tích hai bên đường sắt mở rộng thêm theo Luật Đường sắt 2005 được các tổ chức cá nhân quản lý, sử dụng theo Giấy chứng nhận sử dụng đất do địa phương cấp. Do nhiều lý do khác nhau, trong đó đặc biệt thiếu nguồn kinh phí giải tỏa. Vì vậy, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 03/2012/NĐ-CP ngày 19/01/2012 quy định bước 1 sẽ tổ chức đền bù giải phóng mặt bằng đối với đất trong phạm vi bảo vệ công trình đường sắt; bước 2 tiến hành đền bủ giải phóng mặt bằng đối với đất trong phạm vi hành lang an toàn giao thông đường sắt. Mặt khác Quyết định 994/QĐ-TTg ngày19/6/2014 để giải tỏa hành lang theo từng giai đoạn theo quy định của Nghị định số 03/2012/NĐ-CP ngày 19/01/2012 nhưng đến nay chưa thực hiện được vì những lý do nêu trên.

*1.2. Quy định tại một số luật chuyên ngành về Giao thông vận tải*

Tại Điều 43 Luật Giao thông đường bộ và Điều 16 Luật Giao thông đường thủy nội địa đều giao Chính phủ quy định phạm vi hành lang ATGT.

*1.3. Kinh nghiệm tại một số nước trên thế giới*

Theo quy định của các Bộ luật đường sắt các nước: Trung Quốc, Hàn Quốc, Triều Tiên... thì phạm vi khu vực cấm trong phạm vi đường sắt có giá trị: 25m (Điều 52 Luật ĐS Trung Quốc); 30m (Điều 45 đạo luật an toàn đường sắt Hàn Quốc; Điều 77 của Luật đường sắt Triều Tiên). Riêng Luật đường sắt Mông Cổ (tại Điều 9) giao Chính phủ quy định chi tiết.

*1.4. Đề xuất, kiến nghị*

- Trong Dự thảo Luật chỉ quy định định hướng, nguyên tắc cơ bản; không quy định giá trị cụ thể về phạm vi bảo vệ công trình đường sắt và hành lang an toàn giao thông đường sắt.

- Nghiên cứu, xác định lại giá trị cụ thể phạm vi bảo vệ công trình đường sắt, hành lang an toàn giao thông đường sắt cho phù hợp với thực tế, cấp đường sắt, loại hình đường sắt mới sẽ xuất hiện trong tương lai.

- Giao Chính phủ quy định cụ thể về phạm vi bảo vệ công trình đường sắt và hành lang an toàn giao thông đường sắt trên cơ sở kết quả đề tài nghiên cứu khoa học đối với từng hệ thống đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng và đường sắt đô thị.

Đề xuất trên trong Dự thảo Luật Đường sắt sẽ góp phần đảm bảo tính khả thi, linh hoạt trong quá trình thực hiện; vừa đảm bảo an toàn giao thông, vừa đảm bảo tiết kiệm đất và khắc phục được những tồn tại, bất cấp nêu trên.

***2. Về nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu***

Tại khoản 1 Điều 46, khoản 3 Điều 47, các khoản 5,6,7,8, Điều 48, các khoản 4,5,6,7,8 Điều 49, các Điều 51,52,53,54 Luật Đường sắt 2005 đều có nội dung quy định liên quan đến nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu.

*2.1. Tồn tại, bất cập và nguyên nhân*

- Mỗi loại hình đường sắt (như đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị, đường sắt tốc độ cao) có một số nhóm chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu (NVĐSTTPVCT) khác nhau để phù hợp với từng loại hình đường sắt. Việc quy định chi tiết về nhóm chức danh, về trách nhiệm cụ thể của từng nhóm chức danh NVĐSTTPVCT cũng như điều kiện để được cấp Giấy phép lái tàu chung cho tất cả các loại hình đường sắt trong Luật sẽ không đầy đủ, chính xác cho từng loại hình đường sắt và khó điều chỉnh khi có thay đổi;

- Chưa có quy định về sự ràng buộc trách nhiệm giữa doanh nghiệp với các chức danh NVĐSTTPVCT và ngược lại;

- Chưa quy định trách nhiệm của Lái tàu trong trường hợp đoàn tàu không có Trưởng tàu.

Thời điểm xây dựng Luật đường sắt 2005 trên đường sắt quốc gia, tất cả các đoàn tàu hàng đều phải bố trítoa xe trưởng tàu. Qua quá trình thực hiện cùng với sự phát triển của KHCN thì các đoàn tàu hàng hiện nay đa số là không bố trí trưởng tàu mà giao cho lái tàu kiêm nhiệm vụ này từ ngày 20/10/2015.

*2.2. Kinh nghiệm xử lý của Đường sắt các nước*

Tại các nước như Nhật Bản, Trung Quốc, Đức v.v.... trong Luật chỉ quy định chi tiết về chức danh lái tàu là phải có giấy phép lái tàu khi lái tàu. Các chức danh cụ thể khác không quy định trong Luật mà giao cho Bộ chủ quản căn cứ vào đặc điểm cụ thể của từng hệ thống đường sắt để quy định cụ thể chi tiết trong một văn bản QPPL dưới Luật.

Hiện đường sắt các nước đã bỏ toa trưởng tàu hàng và giao nhiệm vụ trưởng tàu của các đoàn tàu hàng này cho lái tàu đảm nhận.

*2.3. Đề xuất, kiến nghị*

***-*** Trong Dự thảo chỉ quy định những nguyên tắc cơ bản đối với các chức danh nhân viên trực tiếp phục vụ chạy tàu cần phải đáp ứng.

- Không quy định cụ thể trách nhiệm của từng nhóm chức danh vào Luật Đường sắt mà giao cho Bộ trưởng Bộ GTVT quy định cụ thể cho phù hợp trên từng hệ thống đường sắt: đường sắt thông thường, đường sắt tốc độ cao, đường sắt đô thị.

- Các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu phải có ràng buộc trách nhiệm với doanh nghiệp sử dụng họ và ngược lại thông qua hợp đồng lao động theo quy định của Luật Dân sự.

- Hiện nay, Đường sắt Việt Nam đang sử dụng thiết bị tín hiệu đuôi tàu tại các đoàn tàu hàng, thay thế toa xe trưởng tàu trước đây. Trong trường hợp này lái tàu phải thực hiện nhiệm vụ của trưởng tàu và phải được quy định trong Luật.

Đề xuất trên sẽ có tác dụng:

- Đảm bảo các yêu cầu khai thác an toàn; đảm bảo chất lượng nguồn nhân lực phù hợp với điều kiện thực tế của từng hệ thống đường sắt.

- Dễ điều chỉnh, linh hoạt khi thay đổi công nghệ khai thác và phù hợp với từng hệ thống đường sắt.

***3. Về quyền và nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh đường sắt và hành khách, người gửi bao gửi***

Tại các Điều 88, 89, 90, 91, 92, 93, 97, 98, 99, 100, 101, 109, 110, 111 đã nêu rất cụ thể về quyền và nghĩa vụ của doanh nghiệp, nội dung hợp đồng vận tải, giá vé, giá cước, trách nhiệm bảo hiểm, quyền và nghĩa vụ của người thuê vận chuyển...

- Hiện nay, Luật Doanh nghiệp năm 2014 đã nêu cụ thể quyền và nghĩa vụ của doanh nghiệp.

- Quyền và nghĩa vụ của hành khách, nội dung hợp đồng đã được quy định tại Luật Dân sự năm 2005.

- Trách nhiệm bảo hiểm đối với các bên tham gia hợp đồng vận chuyển đã được quy định tại các văn bản QPPL về Bảo hiểm.

Căn cứ Khoản 2 Điều 8 của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2015 đã quy định: *“Văn bản quy phạm pháp luật phải quy định cụ thể nội dung cần điều chỉnh, không quy định chung chung, không quy định lại các nội dung đã được quy định trong văn bản quy phạm pháp luật khác.”*.

Từ phân tích nêu trên, đề xuất:

- Trong Dự thảo chỉ quy định những nguyên tắc cơ bản đối với các nội dung quyền và nghĩa vụ của doanh nghiệp, nội dung hợp đồng vận tải, giá vé, giá cước, trách nhiệm bảo hiểm, quyền và nghĩa vụ của người thuê vận chuyển...

- Giao Chính phủ quy định điều kiện kinh doanh của doanh nghiệp kinh doanh đường sắt, vì kinh doanh đường sắt, kinh doanh đường sắt đô thị là các ngành nghề kinh doanh có điều kiện, theo quy định tại Điều 7 và Phụ lục IV Luật Đầu tư năm 2014.

***4. Quy định về phương tiện giao thông đường sắt***

- Tại khoản 2, Điều 43, Luật Đường sắt 2005 đã quy định:*“... tại vị trí làm việc của trưởng tàu phải có thiết bị đo tốc độ tàu, thiết bị thông tin liên lạc giữa trưởng tàu và lái tàu.”*

+ Tồn tại, bất cập: Hiện nay trên tất cả các phương tiện tại vị trí làm việc của trưởng tàu chưa được trang bị đầy đủ thiết bị này. Quy định này cũng cần xem xét lại đối với tàu hàng và phương tiện chuyên dùng đường sắt;

+ Nguyên nhân: do phương tiện giao thông vận tải đường sắt hiện nay đại đa số còn cũ kỹ, lạc hậu. Việc đầu tư lắp đặt thiết bị liên lạc giữa trưởng tàu và lái tàu, thiết bị đo tốc độ gặp khó khăn về kinh phí và chưa phù hợp với tình trạng phương tiện hiện tại.

Hiện nay các nước trên thế giới tất cả các toa xe khách đều có thiết bị báo tốc độ, có thiết bị liên lạc với toàn bộ nhân viên trên đoàn tàu và đầu máy.

Từ phân tích nêu trên, đề xuất:

- Trong Dự thảo chỉ quy định những nguyên tắc cơ bản đối với phương tiện GTVT đường sắt cần phải đáp ứng.

- Giao Bộ trưởng Bộ GTVT quy định các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật đối với phương tiện giao thông vận tải đường sắt.

***5. Quy định và hướng dẫn thực hiện tín hiệu, quy tắc giao thông đường sắt***

Tại Mục I Chương VI Luật Đường sắt 2005 quy định về Tín hiệu, quy tắc giao thông đường sắt.

Đây là những quy định về các thao tác kỹ thuật chuyên ngành; thực tế hiện nay, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khai thác đường sắt, tín hiệu giao thông đường sắt, chạy tàu và công tác dồn đường sắt; Thông tư quy định về đường ngang...

Từ phân tích nêu trên, đề xuất: Giao Bộ trưởng Bộ GTVT quy định chi tiết về tín hiệu, quy tắc giao thông đường sắt.

**II. Những vấn đề Luật Đường sắt 2005 đã quy định nhưng chưa triển khai thực hiện được**

***1. Quy định về nguyên tắc cơ bản trong hoạt động đường sắt***

Tại khoản 4, Điều 4, Luật Đường sắt 2005 quy định *“Phân định rõ giữa quản lý nhà nước của cơ quan nhà nước với quản lý kinh doanh của doanh nghiệp; giữa kinh doanh kết cấu hạ tầng và kinh doanh vận tải trên đường sắt do Nhà nước đầu tư”.*

Từ năm 2006 đến tháng 7/2014, nhiệm vụ quản lý nhà nước đều do cả cơ quan quản lý nhà nước và doanh nghiệp thực hiện*.*

Hiện nay, mặc dù doanh nghiệp đang thực hiện quá trình tái cơ cấu, tuy nhiên việc kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt và kinh doanh vận tải đường sắt trên đường sắt do Nhà nước đầu tư đều do một doanh nghiệp tổ chức quản lý và thực hiện. Hoạt động này gần như khép kín trong nội bộ doanh nghiệp dẫn đến hạn chế trong công tác quản lý, sử dụng, kiểm tra, giám sát việc sử dụng tài sản KCHT đường sắt do Nhà nước đầu tư, vốn ngân sách Nhà nước. Đặc biệt, hạn chế việc kêu gọi các thành phần kinh tế ngoài nhà nước tham gia đầu tư, kinh doanh đường sắt. Đây là một nguyên nhân cản trở và hạn chế sự phát triển của đường sắt trong thời gian qua.

Nguyên nhân chủ yếu gây ra các tồn tại bất cập nói trên là do nội dung phân định giữa kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt và kinh doanh vận tải mới dừng ở hạch toán kinh tế, chưa tách bạch độc lập về tổ chức và điều hành doanh nghiệp để đảm bảo nguyên tắc không phân biệt đối xử trong sử dụng kết cấu hạ tầng do Nhà nước đầu tư.

Vì vậy đề xuất phải xem xét, quy định tách bạch giữa quản lý nhà nước của cơ quan nhà nước với hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp; giữa kinh doanh kết cấu hạ tầng và kinh doanh vận tải trên đường sắt do Nhà nước đầu tư.

***2. Quy định về chính sách phát triển đường sắt***

*2.1. Chính sách phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt*

Luật Đường sắt 2005 (Điều 18) có nội dung ưu đãi về phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt: *“Giao đất không thu tiền sử dụng đất đối với đất dùng để xây dựng tuyến đường sắt; được thuê đất với mức ưu đãi nhất đối với đất dùng để xây dựng các công trình khác của kết cấu hạ tầng đường sắt; hỗ trợ toàn bộ kinh phí giải phóng mặt bằng đối với đất dành cho đường sắt để xây dựng tuyến đường.”*

Tuy nhiên trong thời gian qua còn tồn tại một số vấn đề chưa thực hiện được như:

- Chưa có văn bản dưới luật quy định cụ thể những ưu đãi và danh mục công trình được ưu đãi đối với thuê đất dùng để xây dựng các công trình khác của kết cấu hạ tầng đường sắt. Điều này dẫn đến không thu hút được các tổ chức, cá nhân ngoài nhà nước tham gia đầu tư vào kết cấu hạ tầng đường sắt.

- Hiện nay, vấn đề ưu đãi phát triển kết cấu hạ tầng nói chung có quy định tại các Luật: Đất đai, Đầu tư, Thuế và các Luật có liên quan khác nhưng lại chưa có quy định cụ thể cho phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt hoặc không đúng với đặc thù của kết cấu hạ tầng đường sắt, nên thực tế gặp nhiều bất cập, lúng túng khi áp dụng.

- Luật Đường sắt 2005 chưa quy định việc đầu tư các công trình dịch vụ, thương mại hỗn hợp tại các nhà ga, dẫn đến không có cơ sở pháp lý để kêu gọi các nhà đầu tư tham gia đầu tư xây dựng các công trình hỗn hợp tại các nhà ga đường sắt để tận dụng tối đa công năng sử dụng đất dành cho đường sắt tại khu vực này và tăng nguồn thu cho ngân sách.

Vì vậy, vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt chủ yếu vẫn do Nhà nước đầu tư, chưa thu hút được các nhà đầu tư tư nhân tham gia đầu tư.

Kinh nghiệm tại một số nước trên thế giới và các lĩnh vực khác:

(1) Đường sắt Hàn Quốc: Nhà đầu tư khi tham gia đầu tư, kinh doanh công trình hỗn hợp tại nhà ga đường sắt thì được Chính phủ ưu đãi không thu tiền sử dụng đất trong quá trình xây dựng và khi kinh doanh chưa có lãi. Thời gian tiếp theo sẽ thu tiền sử dụng đất khi bắt đầu kinh doanh có lãi.

(2) Theo Luật Vận tải đường sắt Mông Cổ 2007 quy định: Chính phủ điều tiết miễn giảm phí đất đai cho người sở hữu khu vực đất dành riêng cho đường sắt theo pháp luật có liên quan.

(3) Theo Luật Đất đai năm 2013 (Điều 156) quy định về đất cảng hàng không, sân bay dân dụng, trong đó có giao cho cơ quan nhà nước quản lý đất sử dụng đầu tư và các chính sách ưu đãi khác khi đầu tư cảng hàng không, sân bay.

Từ những tồn tại nêu trên đề xuất nội dung sửa đổi, bổ sung:

- Quy định cụ thể các công trình thương mại và dịch vụ trong phạm vi đất dành cho đường sắt nhằm thu hút các nhà đầu tư trong và ngoài nước đầu tư, kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, đặc biệt tại các ga đường sắt (công trình hỗn hợp cả nhà ga đường sắt và trung tâm thương mại, dịch vụ).

- Luật Đường sắt (sửa đổi) quy định chính sách ưu đãi phát triển KCHT đường sắt về thuế, đất đai và các vấn đề ưu đãi khác mà các Luật liên quan chưa quy định. Đồng thời, Chính phủ quy định hướng dẫn việc thực hiện chính sách ưu đãi và danh mục công trình xây dựng thuộc kết cấu hạ tầng đường sắt được ưu đãi.

Đề xuất trên nhằm ưu tiên dành quỹ đất phù hợp để phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt, đảm bảo công khai minh bạch và cụ thể hóa các ưu đãi cho nhà đầu tư khi tham gia xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt; góp phần thu hút các nhà đầu tư trong và ngoài nước đầu tư, kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt.

*2.2. Chính sách phát triển vận tải đường sắt*

Luật Đường sắt 2005 (Điều 5) mới chỉ nêu nguyên tắc là khuyến khích tổ chức cá nhân trong và ngoài nước đầu tư kinh doanh vận tải đường sắt; Nhà nước đảm bảo môi trường lành mạnh không phân biệt đối xử, bảohộ quyền và lợi ích hợp pháp của tổ chức, cá nhân tham gia đầu tư và kinh doanh đường sắt.

Tuy nhiên trong thời gian qua còn tồn tại một số vấn đề chưa thực hiện được:

Hiện nay, về bản chất hiện chỉ có một chủ thể vừa kinh doanh KCHT đường sắt, vừa kinh doanh vận tải đường sắt và vừa điều hành vận tải đường sắt; bên cạnh đó, chưa có cơ chế chính sách ưu đãi cho các doanh nghiệp trong và ngoài nước kinh doanh vận tải trên đường sắt quốc gia dẫn đến dịch vụ vận tải đường sắt trong thời gian qua không có sự cạnh tranh nên ngày một kém chất lượng, mất dần thị phần.

Luật Đầu tư 2014 (Điều 16) mới chỉ quy định phát triển vận tải hành khách công cộng tại các đô thị được ưu đãi đầu tư. Nhưng đối với phát triển vận tải hàng hóa, hành khách trên đường sắt quốc gia chưa được ưu đãi đầu tư.

Kinh nghiệm các lĩnh vực khác: Luật Hàng không dân dụng Việt Nam 2006 quy định Nhà nước tạo điều kiện thuận lợi để các hãng hàng không Việt Nam cung cấp dịch vụ vận chuyển hàng không, khai thác đường bay đến các vùng có điều kiện kinh tế - xã hội đặc biệt khó khăn, vùng núi, vùng sâu, vùng xa.

Từ những tồn tại nêu trên đề xuất nội dung sửa đổi, bổ sung:

Để thu hút các doanh nghiệp trong và ngoài nước tham gia đầu tư kinh doanh vận tải đường sắt nhằm đáp ứng mục tiêu của Chiến lược phát triển GTVT đường sắt Việt Nam, đề xuất bổ sung thêm vào Dự thảo Luật nội dung: *“Kinh doanh vận tải đường sắt là ngành, nghề được ưu đãi đầu tư.”*

Một số cơ chế chính sách ưu đãi định hướng đưa vào Luật để khuyến khích doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt như:

- Ưu tiên tiếp cận các nguồn vốn vay ưu đãi để mua sắm, đóng mới, hiện đại hóa phương tiện vận tải đường sắt.

- Chính sách ưu đãi về thuế cho các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức, kinh doanh dịch vụ logistic trong đó có vận tải đường sắt.

- Ưu đãi về giá thuê đất đầu tư xây dựng công trình để kinh doanh vận tải đường sắt.

Đề xuất trên cùng với việc cụ thể hóa các ưu đãi trong các VBQPPL hướng dẫn Luật sẽ góp phần thu hút các nhà đầu tư trong và ngoài nước đầu tư, kinh doanh vận tải đường sắt, từ đó tăng tính cạnh tranh trong cung cấp dịch vụ vận tải đường sắt làm tăng chất lượng dịch vụ, từng bước tăng thị phần vận tải đường sắt.

*2.3. Chính sách phát triển công nghiệp đường sắt*

Luật Đường sắt 2005 chưa có quy định về chính sách phát triển công nghiệp đường sắt.

Tuy nhiên trong thời gian qua còn tồn tại một số vấn đề chưa thực hiện được:

Để phát triển giao thông vận tải đường sắt theo hướng hiện đại thì ngoài việc phát triển kết cấu hạ tầng, kinh doanh vận tải đường sắt thì cần phải phát triển công nghiệp đường sắt đồng bộ.

Hiện nay, công nghiệp đường sắt của Việt Nam còn rất lạc hậu, chưa có các dây chuyền hiện đại, chưa có cơ sở sản xuất ray, ghi, phụ kiện... Mới đang chỉ có một số cơ sở lắp ráp đầu máy - toa xe, sản xuất một số linh kiện toa xe. Hầu hết các dự án đầu tư xây dựng công trình đường sắt hiện nay phải nhập khẩu vật tư: ray, ghi, phụ kiện và phương tiện đầu máy toa xe, dẫn đến chi phí xây dựng và thiết bị của dự án cao.

Phương tiện giao thông đường sắt hiện có thời gian sử dụng lâu với số lượng lớn, không đáp ứng được yêu cầu vận tải đường sắt trong tương lai theo Chiến lược và Quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường sắt. Các phương tiện này cần phải được thay mới hoặc nâng cấp, cải tạo mới đáp ứng được yêu cầu vận tải và đồng bộ với hạ tầng đường sắt. Tuy nhiên, công nghiệp đường sắt trong nước hiện nay chưa đáp ứng được nhu cầu.

Từ những tồn tại nêu trên đề xuất nội dung sửa đổi, bổ sung:

Để kêu gọi và thu hút các nhà đầu tư tham gia đầu tư kinh doanh phát triển công nghiệp đường sắt, đề xuất bổ sung thêm vào Dự thảo Luật nội dung: *“*Nhà nước khuyến khích và hỗ trợ phát triển công nghiệp đường sắt”.

Một số cơ chế chính sách ưu đãi định hướng đưa vào Luật để khuyến khích phát triển công nghiệp đường sắt như:

- Ưu tiên tiếp cận các nguồn vốn vay ưu đãi để nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ hiện đại và mua sắm dây truyền công nghệ, chuyển giao công nghệ trong công nghiệp đường sắt.

- Chính sách ưu đãi về thuế cho các doanh nghiệp tham gia đầu tư phát triển công nghiệp đường sắt.

- Ưu đãi về giá thuê đất đầu tư xây dựng công trình để phát triển công nghiệp đường sắt.

Đề xuất trên cùng với việc cụ thể hóa các ưu đãi trong các VBQPPL hướng dẫn Luật và các quy định của Dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi) về việc ưu tiên dành quỹ đất phù hợp để phát triển công nghiệp đường sắt sẽ góp phần thu hút các nhà đầu tư trong và ngoài nước đầu tư phát triển công nghiệp đường sắt, từ đó giảm giá thành sản phẩm đầu vào, tăng tính chủ động trong đầu tư phát triển KCHT và vận tải đường sắt.

*2.4. Đảm bảo cạnh tranh lành mạnh, chống phân biệt đối xử trong đầu tư, kinh doanh đường sắt*

Tại các khoản 3 Điều 5; điểm a khoản 1 Điều 74; khoản 1 Điều 76; khoản 3 Điều 78, Điều 84 của Luật Đường sắt 2005 đã có quy định về chống phân biệt đối xử, tuy nhiên cho đến nay vẫn chưa thực hiện được do:

- Các văn bản QPPL hướng dẫn Luật chưa đủ mạnh để loại bỏ độc quyền trong kinh doanh đường sắt.

- Hiện nay, mặc dù doanh nghiệp đang thực hiện quá trình tái cơ cấu, tuy nhiên công ty mẹ (doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt) vẫn nắm giữ cổ phần chi phối tại các doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường; mặt khác toàn bộ hệ thống sức kéo vẫn do doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt nắm giữ. Do đó, việc kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt và kinh doanh vận tải đường sắt trên đường sắt do Nhà nước đầu tư bản chất vẫn do một doanh nghiệp thực hiện.

Vấn đề này dẫn đến:

+ Chưa tạo lập được môi trường cạnh tranh lành mạnh, không phân biệt đối xử đối với mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư và kinh doanh đường sắt như nội dung đã quy định trong Luật Đường sắt 2005;

+ Cản trở và hạn chế sự phát triển của đường sắt trong thời gian qua;

+ Hạn chế việc kêu gọi các thành phần kinh tế ngoài nhà nước tham gia đầu tư, kinh doanh đường sắt.

Kinh nghiệm đường sắt Đức: Sau khi Luật Đường sắt liên bang ban hành năm 1993, đến năm 1997 Bộ GTVT ban hành "Quy chế loại bỏ độc quyền sử dụng cơ sở hạ tầng đường sắt và các nguyên tắc căn bản áp dụng tính cước phí sử dụng cơ sở hạ tầng".

Từ tồn tại và kinh nghiệm quốc tế nêu trên, đề xuất bổ sung mới trong Dự thảo Luật nội dung:

- Quy định chính sách loại bỏ độc quyền trong kinh doanh đường sắt, theo hướng:

+ Tiếp tục cổ phần hóa triệt để các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt, giảm chi phối của nhà nước đối với các doanh nghiệp này để giảm gánh nặng ngân sách nhà nước, tăng tính cạnh tranh bình đẳng giữa các doanh nghiệp tham gia kinh doanh đường sắt.

+ Bổ sung các chính sách ưu đãi nhằm thu hút các nhà đầu tư tham gia đầu tư, kinh doanh đường sắt.

- Sau này, khi xuất hiện nhiều nhà đầu tư, doanh nghiệp kinh doanh KCHT đường sắt theo từng tuyến khác nhau, thì mỗi tuyến này đều có một trung tâm điều hành giao thông vận tải của tuyến đó. Như vậy, khi đó cần phải có một tổ chức để kết nối phục vụ điều hành chỉ huy giao thông vận tải đường sắt trên toàn mạng đường sắt, tránh phân biệt đối xử trong kinh doanh đường sắt.

***3. Về trách nhiệm trong công tác quản lý nhà nước lĩnh vực giao thông vận tải đường sắt***

Luật Đường sắt 2005 mới chỉ đưa ra nguyên tắc phân định công tác quản lý nhà nước của cơ quan nhà nước với quản lý kinh doanh của doanh nghiệp (khoản 4 Điều 4) mà chưa tách bạch được hai hoạt động này. Đồng thời Luật Đường sắt 2005 cũng chưa làm rõ những nội dung cụ thể của công tác quản lý nhà nước trong lĩnh vực GTVT đường sắt. Theo phân tích tại điểm 1.2, khoản 1, Mục III, phần thứ nhất của Báo cáo này thì đây là một trong những nguyên nhân dẫn đến trong suốt 10 năm qua vẫn còn sự chồng chéo giữa chức năng quản lý nhà nước và hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp, làm giảm tính hiệu lực, hiệu quả công tác quản lý nhà nước trong lĩnh vực đường sắt.

Tại Luật Đường sắt 2005 mới chỉ đưa ra trách nhiệm của các cơ quan quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt (Điều 7, 8); chỉ quy định nguyên tắc phân định giữa công tác quản lý nhà nước của cơ quan nhà nước với hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp (khoản 4 Điều 4), mà chưa tách bạch được hai hoạt động này, đồng thời chưa quy định cụ thể những nội dung của công tác quản lý nhà nước trong lĩnh vực giao thông vận tải đường sắt.

Trong những năm qua nhiệm vụ quản lý nhà nước vẫn còn bị chồng lấn bởi doanh nghiệp cũng được giao thực hiện nhiệm vụ này.

Đây là một trong những nguyên nhân dẫn đến trong suốt 10 năm qua vẫn còn sự chồng lấn trong thực hiện nhiệm vụ quản lý nhà nước về đường sắt giữa cơ quan nhà nước và doanh nghiệp, làm giảm tính hiệu lực, hiệu quả công tác quản lý nhà nước trong lĩnh vực đường sắt như đã phân tích tại Mục I ở trên.

Mặt khác, do đặc thù cơ cấu tổ chức của Đường sắt Việt Nam từ trước đến nay còn cơ bản theo mô hình hoạt động khép kín. Mặc dù năm 2003, Cục Đường sắt Việt Nam ra đời với chủ trương tách hẳn hoạt động quản lý nhà nước chuyên ngành đường sắt do Cục đảm nhận. Tuy nhiên, thực tế việc quy định chức năng, nhiệm vụ, thẩm quyền của Cục vẫn còn một số bất cập; năng lực quản lý của Cục cũng còn nhiều vấn đề cần đổi mới, hoàn thiện.

Theo Hiến pháp năm 2013 (Điều 53), tài sản do Nhà nước đầu tư, quản lý là tài sản công thuộc sở hữu toàn dân do Nhà nước đại diện chủ sở hữu và thống nhất quản lý. Tuy nhiên, Luật Đường sắt 2005 chưa quy định rõ ràng các chủ thể trong công tác quản lý nhà nước về tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt và chủ thể trực tiếp quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt, dẫn đến vẫn xảy ra hành vi xâm phạm đất đai, tài sản thuộc kết cấu hạ tầng đường sắt và công tác thanh tra, kiểm tra, xử lý vi phạm pháp luật về quản lý, sử dụng, khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt chưa được thực hiện triệt để.

Theo chủ trương của Đảng, Chính phủ, lĩnh vực đường sắt đang đẩy mạnh việc thực hiện tái cơ cấu, cổ phần hóa, xã hội hóa đầu tư phát triển giao thông vận tải đường sắt và trong tương lai sẽ có nhiều nhà đầu tư ngoài nhà nước tham gia vào lĩnh vực quản lý, bảo trì, kinh doanh đường sắt.

Kinh nghiệm các lĩnh vực khác:

Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Hàng không dân dụng Việt Nam 2014 (khoản 2 Điều 1); Luật Giao thông đường bộ 2008 (Điều 84) đều có quy định rõ nội dung công tác quản lý nhà nước chuyên ngành để đảm bảo tách bạch công tác quản lý nhà nước của cơ quan nhà nước và hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp trong lĩnh vực hàng không, đường bộ. Hoạt động quản lý nhà nước trên hai lĩnh vực này đã và đang phát huy hiệu lực, hiệu quả.

Đề xuất nội dung sửa đổi, bổ sung:

Đề xuất bổ sung thêm vào Dự thảo Luật quy định nội dung quản lý nhà nước về giao thông vận tải đường sắt trong đó quy định rõ:

- Tách bạch giữa chức năng quản lý nhà nước của cơ quan nhà nước với hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp.

- Tăng cường hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước trong lĩnh vực giao thông vận tải đường sắt.

- Tạo môi trường cạnh tranh bình đẳng cho các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt; đẩy mạnh xã hội hóa trong hoạt động đầu tư và kinh doanh đường sắt.

***4. Về kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt do nhà nước đầu tư***

*4.1. Các chủ thể được quy định trong Luật Đường sắt 2005*

- Chính phủ:

+ Quy định cụ thể điều kiện, nội dung, trình tự cấp, sửa đổi, bổ sung, thu hồi giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh đường sắt (khoản 2 Điều 83);

+ Quy định mức và phương thức thu phí, giá thuê sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư (khoản 3 Điều 86);

+ Quy định việc quản lý, sử dụng nguồn tài chính từ ngân sách nhà nước cho quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt (khoản 2 Điều 87).

- Bộ Giao thông vận tải: ban hành điều kiện an toàn giao thông vận tải đường sắt đối với doanh nghiệp kinh doanh đường sắt (khoản 2 Điều 84).

a) Tồn tại, bất cập và nguyên nhân

- Khoản 1 Điều 85 Luật Đường sắt 2005 quy định: *“Kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt là hoạt động đầu tư, quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt để bán, khoán, cho thuê hoặc thu phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt, cung ứng dịch vụ phục vụ giao thông vận tải đường sắt và các dịch vụ khác trên cơ sở khai thác năng lực kết cấu hạ tầng đường sắt do doanh nghiệp quản lý”.*

- Quy định như trên là chưa phù hợp với Luật Doanh nghiệp 2014: Theo khoản 16 Điều 4 của Luật Doanh nghiệp 2014 *“Kinh doanh là việc thực hiện liên tục một, một số hoặc tất cả các công đoạn của quá trình, đầu tư, từ sản xuất đến tiêu thụ sản phẩm hoặc cung ứng dịch vụ trên thị trường nhằm mục đích sinh lợi.”* Thiếu quy định về cho thuê quyền khai thác, chuyển nhượng theo quan điểm chỉ đạo của Chính phủ tại Quyết định số 2174/QĐ-TTg ngày 12/11/2013 của Chính phủ.

Quy định như trên còn hạn chế việc xã hội hóa đầu tư. Mặt khác hiện nay nền kinh tế nước ta là kinh tế thị trường, vì vậy không còn nền kinh tế bao cấp như “khoán” vì vậy quy định “khoán” là không còn phù hợp.

Theo quy định của Luật Đường sắt 2005 mới chỉ giao cho Chính phủ quy định về giấy chứng nhận đăng ký kinh doanh đường sắt, phí, giá thuê sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư, nguồn tài chính từ ngân sách nhà nước cho quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt; giao cho Bộ Giao thông vận tải ban hành điều kiện an toàn giao thông vận tải đường sắt đối với doanh nghiệp kinh doanh đường sắt. Chưa quy định cụ thể trách nhiệm của cơ quan quản lý nhà nước trong hoạt động kinh doanh đường sắt do nhà nước đầu tư.

Tồn tại trên dẫn đến trong thời gian qua:

- Việc kiểm tra, giám sát của cơ quan nhà nước đối với hoạt động kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt rất hạn chế. Chưa ban hành cơ chế tổ chức đấu giá, cho thuê kết cấu hạ tầng đường sắt không liên quan đến công tác chạy tàu mà chủ yếu ký hợp đồng cho thuê theo giá tối thiểu do Bộ Tài chính ban hành. Việc này dẫn đến làm giảm nguồn thu ngân sách từ cho thuê kết cấu hạ tầng đường sắt không liên quan đến công tác chạy tàu. Cơ quan quản lý nhà nước về chuyên ngành đường sắt chưa được giao kiểm tra, giám sát hoạt động cho thuê này của doanh nghiệp. Kinh phí cho thuê kết cấu hạ tầng đường sắt không liên quan đến công tác chạy tàu chủ yếu dựa vào kết quả báo cáo hàng năm của doanh nghiệp và công tác kiểm tra cơ quan quản lý nhà nước chỉ thực hiện định kỳ vào cuối năm báo cáo.

Hiện nay, Chính phủ đã tiến hành cổ phần các công ty vận tải đường sắt trực thuộc Tổng công ty ĐSVN, mục đích tách kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt và kinh doanh vận tải đường sắt. Dẫn đến Công ty kinh doanh vận tải phải đi thuê sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt và thuê dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt để chạy tàu.

Dịch vụ điều hành GTVT đường sắt nếu thực hiện theo cơ chế giá, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ có quyền quyết định mức giá điều hành GTVT đường sắt, phù hợp với cơ chế thị trường, tạo tính chủ động cho doanh nghiệp trong quá trình kinh doanh. Nhưng hiện nay, chỉ có Tổng công ty ĐSVN cung cấp dịch vụ này, mang tính độc quyền, do vậy cần có cơ chế giám sát, quản lý giá dịch vụ này.

b) Đề xuất, kiến nghị

- Cần có cơ quan quản lý Nhà nước quy định giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt và giá điều hành giao thông vận tải đường sắt.

- Có thể giao doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt vừa kinh doanh KCHT vừa kinh doanh dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt nhưng phải tách bạch các nội dung công việc để giá thuê sử dụng KCHT đường sắt nộp vào ngân sách nhà nước, còn giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt, doanh nghiệp giữ lại để chi phí cho các công việc liên quan đến điều hành giao thông vận tải.

- Cơ quan quản lý nhà nước phải phê duyệt dự toán chi phí cho công tác tổ chức cho thuê KCHT đường sắt và phải kiểm tra, giám sát hoạt động này để khắc phục những tồn tại nêu trên.

- Chính phủ quy định chi tiết về quyền và trách nhiệm của cơ quan quản lý nhà nước trong hoạt động kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư.

*4.2. Vấn đề về giá, phí*

4.2.1. Quy định tại Luật Đường sắt 2005

- Phí cung cấp dịch vụ điều hành hoạt động giao thông vận tải đường sắt được quy định tại khoản 2 Điều 74 Luật Đường sắt năm 2005.

- Phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt là khoản tiền phải trả để được chạy tàu trên tuyến đường, đoạn tuyến đường sắt hoặc khu đoạn. Loại phí này được quy định tại khoản 1 Điều 86 Luật Đường sắt năm 2005.

4.2.2. Tồn tại, bất cập và nguyên nhân

a) Về phí cung cấp dịch vụ điều hành hoạt động giao thông vận tải đường sắt:

Trong 10 năm qua (từ năm 2005 đến năm 2015) chưa thu được phí dịch vụ này, vì trong thời gian dài vẫn tồn tại duy nhất một doanh nghiệp vừa kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, vừa kinh doanh vận tải đường sắt, vừa thực hiện việc điều hành giao thông vận tải. Do vậy, giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải chưa được xác định trong chi phí kinh doanh vận tải đường sắt. Doanh nghiệp này chưa tách bạch hạch toán giữa kinh doanh vận tải, kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt và điều hành giao thông vận tải đường sắt.

b) Về phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt:

*-* Từ trước đến năm 2015, khi chưa cổ phần hóa các Công ty vận tải đường sắt, chỉ có 1 đơn vị (Tổng công ty ĐSVN) được giao sử dụng KCHTĐS do nhà nước đầu tư.

Sau khi cổ phần hóa các Công ty vận tải đường sắt đến nay, chỉ có 1 nhóm Công ty mẹ - Công ty con Tổng công ty ĐSVN được giao sử dụng KCHTĐS do nhà nước đầu tư.

Mặt khác, với hình thức thu phí sử dụng KCHTĐS trực tiếp liên quan đến chạy tàu vẫn còn một số các tồn tại như:

+ Chưa phù hợp với cơ chế thị trường, chưa khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia đầu tư KCHTĐS.

+ Không phân tích, so sánh được mối quan hệ giữa chi phí đầu tư và nguồn thu từ đầu tư KCHTĐS, không đánh giá được hiệu quả của đầu tư KCHT giao thông đường sắt.

- Để thực hiện chủ trương tất yếu của Nhà nước về xã hội hóa đầu tư, kinh doanh đường sắt, trong tương lai sẽ có nhiều đơn vị tham gia đầu tư, khai thác KCHTĐS. Như vậy, sẽ có các trường hợp sau đây:

+ Đối với kết cấu hạ tầng đường sắt do nhà nước đầu tư sẽ có nhiều đơn vị tham gia khai thác, nếu áp dụng cơ chế phí sẽ thiếu linh hoạt, khó khăn trong việc lựa chọn được đơn vị có khả năng sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt hiệu quả nhất.

+ Đối với kết cấu hạ tầng đường sắt do doanh nghiệp đầu tư, nếu sử dụng cơ chế phí thì không phù hợp vì mức thu khó bù đắp chi phí đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt, không tạo môi trường cạnh tranh trong hoạt động cung cấp dịch vụ đường sắt, mặt khác khi các nhà đầu tư cho thuê kết cấu hạ tầng đường sắt do mình đầu tư thì đây là thỏa thuận giữa hai chủ thể cần áp dụng cơ chế giá mới phù hợp.

4.2.3. Đề xuất phương án giải quyết

a) Chuyển phí cung cấp dịch vụ điều hành hoạt động giao thông vận tải đường sắt thành giá.

b) Về phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt trực tiếp liên quan đến chạy tàu:

*\*Phương án 1: Giữ nguyên hình thức thu phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt trực tiếp liên quan đến chạy tàu*

- Ưu điểm: Đơn giản, dễ thực hiện; phù hợp với thực tế có một đơn vị được giao kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư như hiện nay.

- Nhược điểm: Như đã phân tích tại điểmb mục 4.2.2

*\* Phương án 2: Chuyển phí sử dụng thành giá cho thuê KCHTĐS trực tiếp liên quan đến chạy tàu.*

- Ưu điểm: Khắc phục được các nhược điểm của Phương án 1, cụ thể:

+ Phù hợp với cơ chế thị trường, linh hoạt, góp phần tạo môi trường bình đẳng trong kinh doanh đường sắt theo đúng định hướng của nhà nước về nguyên tắc hoạt động và chính sách phát triển đường sắt (Chương II Dự thảo Luật Đường sắt sửa đổi).

+ Thuận tiện trong việc phân tích, so sánh được mối quan hệ giữa chi phí đầu tư và nguồn thu từ đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt, đánh giá được hiệu quả của đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt.

+ Triển khai thuận lợi chủ trương của nhà nước về xã hội hóa đầu tư, kinh doanh đường sắt, trong tương lai có nhiều đơn vị tham gia đầu tư, khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt:

Đối với kết cấu hạ tầng đường sắt do nhà nước đầu tư sẽ có nhiều đơn vị tham gia khai thác, áp dụng cơ chế giá sẽ linh hoạt, thuận tiện trong việc lựa chọn được đơn vị có khả năng sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt hiệu quả nhất.

Đối với kết cấu hạ tầng đường sắt do doanh nghiệp đầu tư, sử dụng cơ chế giá mới có căn cứ và thuận tiện trong việc xây dựng được phương án hoàn vốn đầu tư. Đây là một căn cứ quan trọng để thu hút đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt.

- Nhược điểm: Giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt về cơ bản không đủ bù đắp chi phí đầu tư cho nên cần chính sách hỗ trợ về giá điều tiết khoản chênh lệch này.

4.2.4 Kiến nghị:

Từ những phân tích, đánh giá trên, phương án 2 phù hợp với chủ trương của nhà nước về xã hội hóa đầu tư, kinh doanh đường sắt, khắc phục triệt để những nhược điểm của phương án 1, phù hợp với Luật Giá 2013. Vì vậy, đề nghị lựa chọn Phương án 2 chuyển phí thành giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt trực tiếp liên quan đến chạy tàu.

Đồng thời với việc thực hiện theo phương án 2, Nhà nước có chính sách hỗ trợ giá cho doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia phù hợp với thực tế hiện nay như: Một số tuyến vẫn phải duy trì chạy tàu vì mục đích an sinh xã hội; có tuyến vẫn phải tồn tại mà không hoạt động vận tải (tuyến Kép – Lưu Xá, tuyến Cầu Giát – Nghĩa Đàn...); có tuyến kinh phí thu được từ kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, kinh doanh vận tải không đủ bù chi cho bộ máy quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt.

***5. Quy định về kinh doanh vận tải đường sắt***

- Tại điểm g khoản 1 Điều 90 Luật Đường sắt 2005 quy định về quyền của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt:*“Được bồi thường thiệt hại do lỗi của tổ chức điều hành giao thông vận tải đường sắt hoặc doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt gây ra”.*

Hiện nay, khi xảy ra tai nạn, sự cố, trở ngại làm ảnh hưởng đến hoạt động chạy tàu của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt thì chưa quy kết được trách nhiệm bồi thường theo quy định của Luật. Nguyên nhân là do mô hình khép kín do một chủ thể thực hiện như đã phân tích nêu trên.

Trên thế giới tại một số nước phát triển có mô hình tổ chức hoạt động đường sắt theo hướng tách bạch (như tại: Thụy Điển, Anh, Pháp...) các hoạt động kinh doanh vận tải đường sắt và kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt hiện đang hoạt động rất hiệu quả.

Từ phân tích nêu trên, đề xuất: Đồng thời với việc tách bạch giữa kinh doanh kết cấu hạ tầng và kinh doanh vận tải trên đường sắt do Nhà nước đầu tư, thì cần phải quy định rõ trách nhiệm cụ thể của các chủ thể tham gia hoạt động vận tải đường sắt.

***6. Về đăng kiểm phương tiện giao thông đường sắt***

- Điều 40 Luật Đường sắt 2005 mới chỉ quy định về: “Đăng kiểm phương tiện giao thông đường sắt” mà chưa điều chỉnh trường hợp đăng kiểm phương tiện giao thông đường sắt khi hoán cải phục hồi; chưa quy định rõ trách nhiệm của cơ quan đăng kiểm sau khi kiểm tra định kỳ là phải cấp giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường để xác nhận phương tiện đã được kiểm tra.

- Đề xuất quy định: Phương tiện giao thông đường sắt được sản xuất, lắp ráp hoặc hoán cải tại Việt Nam được cơ quan Đăng kiểm kiểm tra và cấp giấy chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phù hợp với quy chuẩn kỹ thuật quốc gia hiện hành.

***7. Về dịch vụ hỗ trợ vận tải đường sắt***

Tại Điều 96 đã quy định về nội dung này, tuy nhiên một số hoạt động dịch vụ không phù hợp (như: dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt thực chất thuộc hoạt động kinh doanh kết cấu hạ tầng; giao nhận vận tải là một khâu thuộc hoạt động kinh doanh dịch vụ hỗ trợ đại lý vận tải). Vì vậy cần xem xét, sửa đổi.

***8. Về đường sắt đô thị***

Tại Chương V Luật Đường sắt 2005 quy định về đường sắt đô thị chưa đầy đủ, mới chỉ quy định các nguyên tắc chung đối với đường sắt đô thị.

***8.1. Tồn tại, bất cập và nguyên nhân***

- Luật Đường sắt 2005 mới chỉ quy định những yêu cầu cơ bản khi xây dựng đường sắt đô thị mà chưa quy định đủ các nội dung cần thiết phải có như: công tác đảm bảo an toàn chạy tàu, công trình; bảo vệ môi trường; cung cấp điện sức kéo; hệ thống thu phí; tín hiệu giao thông đường sắt; chứng nhận an toàn hệ thống đường sắt đô thị...

Những tồn tại này dẫn đến chưa đầy đủ hành lang pháp lý trong quá trình lập dự án, xây dựng và khai thác.

- Chưa quy định rõ trách nhiệm của doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đô thị trong việc đầu tư các hạng mục công trình của đường sắt đô thị.

- Luật Đường sắt 2005 chưa quy định ưu đãi về đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị.

***8.2. Kinh nghiệm đường sắt đô thị của các nước trên thế giới***

- Hàn Quốc có một Đạo luật riêng viết về đường sắt đô thị. Theo đó:

+ Đường sắt đô thị được xây dựng và quản lý bởi chính quyền địa phương.Theo quy định của Đạo luật này được phép tiến hành các hoạt động kinh doanh đường sắt đô thị theo quy định tại Điều 4 của Luật này.

+ Các Tập đoàn có vốn đầu tư khi có đủ điều kiện thì được phép tiến hành các hoạt động kinh doanh đường sắt đô thị.

***8.3. Đề xuất, kiến nghị***

- Bổ sung một số quy định về đường sắt đô thị vào dự thảo để đảm bảo tính pháp lý khi triển khai đầu tư và khuyến khích tổ chức, cá nhân tham gia đầu tư, xây dựng đường sắt đô thị.

- Quy định rõ trách nhiệm của doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đô thị trong việc đầu tư các hạng mục công trình của đường sắt đô thị.

- Quy định rõ các nội dung ưu đãi trong việc đầu tư kết cấu xây dựng, quản lý, kinh doanh, khai thác, bảo trì đường sắt đô thị.

- Quy định những yêu cầu cơ bản khi xây dựng đường sắt đô thị mà chưa quy định đủ các nội dung cần thiết phải có như: công tác đảm bảo an toàn chạy tàu, công trình; bảo vệ môi trường; cung cấp điện sức kéo; hệ thống thu phí; tín hiệu giao thông đường sắt; chứng nhận an toàn hệ thống đường sắt đô thị...

**III. Những quy định của Luật chưa phù hợp, cần sửa đổi**

***1. Về giải thích từ ngữ***

Một số từ ngữ sử dụng trong Luật còn thiếu, chưa đầy đủ, chưa rõ nghĩa cần chỉnh sửa, bổ sung (như: bổ sung khái niệm “Đề - pô”, “Nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu”; “Kết cấu hạ tầng đường sắt trực tiếp liên quan đến chạy tàu”; “Kết cấu hạ tầng đường sắt không trực tiếp liên quan đến chạy tàu”. Làm rõ nghĩa khái niệm “nút giao khác mức”, “Công trình đường sắt”; “Đường ngang”; “Nút giao cùng mức đường sắt”).

***2. Về các hành vi bị nghiêm cấm***

- Tại khoản 18 Điều 12 của Luật Đường sắt 2005 quy định “Nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu trong khi làm nhiệm vụ có nồng độ cồn vượt quá 50 miligam/100 mililít máu hoặc 0,25 miligam/1 lít khí thở” là không hợp lý, không đảm bảo an toàn chạy tàu.

- Thực tế khi nồng độ cồn “40 miligam/1lít khí thở”, con người đã ở trạng thái say xỉn. Luật Giao thông đường bộ quy định: người điều khiển phương tiện với nồng độ cồn “0,25 miligam/1 lít khí thở” là đã vi phạm. Mặt khác trong Luật chưa quy định về việc cấm sử dụng các chất kích thích khác theo quy định của pháp luật khi đang làm nhiệm vụ.

- Trên thế giới đa số các Luật Giao thông đều quy định cấm sử dụng chất kích thích hoặc có nồng độ cồn khi đang làm nhiệm vụ.

- Vì vậy đề xuất quy định cấm nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu trong khi làm nhiệm vụ mà sử dụng chất kích thích hoặc có nồng độ cồn trong máu hoặc trong khí thở.

***3. Quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt***

*3.1. Quản lý đất dành cho đường sắt*

3.1.1. Về các chủ thể được giao quản lý đất dành cho đường sắt

a) Theo quy định tại Luật Đường sắt 2005, các chủ thể được giao quản lý đất dành cho đường sắt bao gồm:

- Ủy ban nhân dân các cấp: Quản lý đất dành cho đường sắt đã được quy hoạch (điểm b, khoản 3, Điều 17); tổ chức phòng ngừa, ngăn chặn và xử lý kịp thời hành vi xâm phạm kết cấu hạ tầng đường sắt (khoản 3, Điều 36).

- Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt: Chỉ được giao bảo vệ công trình đường sắt (khoản 1, Điều 36).

- Các Bộ, ngành: Bộ Tài nguyên và Môi trường chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải quản lý khai thác tài nguyên thuộc phạm vi đất dành cho đướng sắt (khoản 4, Điều 7); Bộ Giao thông vận tải, Bộ Công An, Bộ Quốc phòng tổ chức bảo vệ công trình đường sắt đặc biệt quan trọng (khoản 5, Điều 36).

b) Tồn tại, bất cập và nguyên nhân

Theo quy định của Luật Đường sắt 2005 mới chỉ giao cho Ủy ban nhân dân các cấp quản lý đất theo quy hoạch. Đối với đất dành cho đường sắt chưa giao cho chủ thể cụ thể để quản lý. Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt được nhà nước giao tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt nhưng lại không được giao nghĩa vụ phải quản lý đất dành cho đường sắt (là một phần thuộc kết cấu hạ tầng đường sắt).

Trong tương lai khi thực hiện chủ trương của Đảng và Nhà nước về XHH đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt sẽ xuất hiện nhiều doanh nghiệp, nhà đầu tư tham gia đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt. Nếu để cho doanh nghiệp là chủ quản lý, sử dụng, khai thác đất dành cho đường sắt như hiện nay sẽ cản trở lớn đối với việc kêu gọi XHH đầu tư, không đảm bảo cạnh tranh bình đẳng đối với các doanh nghiệp khi tham gia đầu tư.

c) Quy định tại một số luật trong nước và kinh nghiệm quốc tế

Theo Hiến pháp 2013 (Điều 53) quy định: tài sản do Nhà nước đầu tư, quản lý là tài sản công thuộc sở hữu toàn dân do Nhà nước đại diện chủ sở hữu và thống nhất quản lý. Đối với kết cấu hạ tầng đường sắt và đất dành cho đường sắt thì Bộ GTVT thay mặt Nhà nước là chủ sở hữu, quản lý, sử dụng khối tài sản này.

Đất dành cho xây dựng công trình đường sắt là đất công trình công cộng theo quy định tại điểm e, khoản 2 Điều 10 của Luật Đất đai 2013.

- Hiện nay, đối với lĩnh vực Hàng không, Luật Đất đai 2013 (Điều 156) đã quy định việc giao đất cho cơ quan quản lý nhà nước quản lý đất dành cho cảng, sân bay hàng không.

Trong lĩnh vực đường bộ đã quy định nội dung quản lý, khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, trong đó có nội dung quản lý nhà nước về tài sản này.

Theo kinh nghiệm các nước trên thế giới: Tại điều 12 của Luật Đường sắt Mông Cổ quy định về quyền của cơ quan quản lý nhà nước thực hiện nhiệm vụ đại diện cho nhà nước liên quan đến sử dụng tài sản nhà nước.

d) Đề xuất

Từ thực tiễn và để giải quyết các tồn tại, bất cập nêu trên, đề xuất bổ sung mới nội dung quy định trong Dự thảo Luật Đường sắt như sau:

- Cơ quan quản lý nhà nước có trách nhiệm tiếp nhận, tổ chức quản lý, sử dụng đất dành cho đường sắt tại ga và được Ủy ban nhân dân cấp tỉnh cấp Giấy chứng nhận quyền sử dụng đất.

- Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt có trách nhiệm trực tiếp sử dụng, khai thác đất dành cho đường sắt khi được cơ quan quản lý nhà nước giao.

- Ủy ban nhân dân các cấp có trách nhiệm quản lý đất dành cho đường sắt theo quy hoạch. Có trách nhiệm chủ trì bảo vệ, ngăn chặn các hành vi vi phạm đất dành cho đường sắt, đất tại các tuyến, ga đường sắt đang khai thác.

Việc giao quyền quản lý, sử dụng đất cho cơ quan quản lý nhà nước sẽ đạt được mục tiêu sau:

- Nhà nước thống nhất quản lý đất đai theo quy định của Hiến pháp 2013 và Luật Đất đai 2013.

- Cơ quan quản lý nhà nước sẽ thống nhất quản lý quy hoạch đất dành cho đường sắt đồng bộ với quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội của địa phương. Doanh nghiệp có nghĩa vụ khai thác, kinh doanh đất dành cho đường sắt theo đúng quy hoạch.

- Đảm bảo tính cạnh tranh, bình đẳng cho các doanh nghiệp, nhà đầu tư tham gia XHH đầu tư.

- Việc quy định cụ thể trách nhiệm của cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành đường sắt, doanh nghiệp và ủy ban nhân dân các cấp đối với đất dành cho đường sắt theo quy hoạch sẽ giúp cho việc khai thác hiệu quả quỹ đất; hạn chế được việc sử dụng đất không đúng mục đích, lấn chiếm đất.

4.1.2. Về việc sử dụng đất dành cho đường sắt

a) Theo quy định tại Luật Đường sắt 2005

- Đất dành cho đường sắt phải sử dụng đúng mục đích (khoản 2, Điều 17).

- Đất trong hành lang an toàn giao thông đường sắt chỉ được phép trồng cây thấp dưới 1,5 m và phải trồng cách mép chân nền đường đắp ít nhất 2 m, cách mép đỉnh mái đường đào ít nhất 5 m hoặc cách mép ngoài rãnh thoát nước dọc của đường, rãnh thoát nước đỉnh ít nhất 3 m (khoản 3, Điều 35).

- Khi bắt buộc phải xây dựng công trình trong phạm vi bảo vệ công trình đường sắt phải được cấp phép theo quy định của Bộ trưởng Bộ GTVT (khoản 1, Điều 33).

b) Tồn tại, bất cập và nguyên nhân

Với quy định nêu trên, dẫn đến:

- Gây lãng phí đất trong phạm vi hành lang an toàn giao thông đường sắt. Trong khi đó, thực tế có thể kinh doanh đất trong phạm vi này như: chôn cáp quang đi ngầm, cắm biển quảng cáo tại những vị trí không ảnh hưởng đến an toàn chạy tàu… phạm vi hành lang an toàn giao thông đường sắt.

- Luật Đường sắt 2005 quy định về phạm vi bảo vệ công trình đường sắt bị trùng lặp với một phần hành lang an toàn giao thông đường sắt.

- Mặt khác, Luật đường sắt 2005 chưa quy định tại các ga đường sắt, ngoài việc xây dựng các công trình trực tiếp phục vụ chạy tàu thì được phép xây dựng trung tâm thương mại tích hợp với nhà ga để khai thác tối đa đất dành cho đường sắt tại ga, thu hút các nhà đầu tư tham gia đầu tư kinh doanh khai thác chung với nhà ga này, giảm ngân sách cho nhà nước.

c) Kinh nghiệm tại một số nước trên thế giới

Thực tế hiện nay tại các ga lớn trên đường sắt như một số nước: Hàn Quốc, Nhật Bản… đều có các tổ hợp trung tâm thương mại xây dựng cùng với nhà ga.

d) Đề xuất trong Dự thảo như sau

- Từ thực tiễn và để giải quyết các tồn tại, bất cập nêu trên, đề xuất bổ sung mới nội dung quy định trong Dự thảo Luật Đường sắt như sau:

- Cho phép xây dựng các công trình trong phạm vi hành lang an toàn giao thông đường sắt mà không ảnh hưởng đến an toàn giao thông vận tải đường sắt như đã phân tích để khắc phục tồn tại trên.

- Cho phép xây dựng các trung tâm thương mại tại các nhà ga.

- Cho phép các công trình thiết yếu phục vụ an ninh quốc phòng, kinh tế xã hội trong phạm vi đất dành cho đường sắt.

Quy định bổ sung đối với trường hợp xây dựng các công trình trong phạm vi đất dành cho đường sắt như đề xuất trên sẽ tạo cơ hội cho các nhà đầu tư đầu tư vào các khu ga, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội và tăng thu cho ngân sách nhà nước.

3.1.3 Quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt, bảo trì công trình đường sắt

a) Hiện trạng, tồn tại bất cập

- Luật Đường sắt 2005 chưa quy định rõ ràng các chủ thể trong công tác quản lý nhà nước về tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt và chủ thể trực tiếp quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt.

- Tại các ga đường sắt, doanh nghiệp được cấp quyền sử dụng đất.

- Hiện nay, Tổng công ty ĐSVN đang thực hiện tái cơ cấu, cổ phần hóa các doanh nghiệp, đặc biệt là các doanh nghiệp vận tải, doanh nghiệp quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt theo chủ trương của Đảng và Nhà nước. Trong tương lai gần sẽ tiếp tục thực hiện thoái vốn của Nhà nước tại các doanh nghiệp này để tăng năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp. Đồng thời,sẽ có nhiều nhà đầu tư ngoài nhà nước tham gia vào lĩnh vực quản lý, bảo trì, kinh doanh đường sắt. Việc tách bạch vai trò, chức năng nhiệm vụ quản lý nhà nước trong lĩnh vực quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt là vấn đề cấp thiết.

b) Tham khảo một số Luật và các lĩnh vực giao thông khác

- Theo đạo luật khung về phát triển công nghiệp Hàn Quốc (2009) có các Điều: 19, 20, 26, 27quy định về chủ thể xây dựng và quản lý các công trình đường sắt; bảo dưỡng và sửa chữa, duy trì các điều kiện thích hợp cho các điều kiện thích hợp cho các thiết bị/công trình đường sắt là Bộ trưởng Bộ Đất đai, Giao thông và Hàng hải.

- Theo Luật Đường sắt Mông Cổ (2007) tại Điều 12 quy định: Cơ quan quản lý nhà nước chịu trách nhiệm về vận tải đường sắt thực hiện nhiệm vụ đại diện nhà nước theo quy định của pháp luật và các điều ước quốc tế trong các hoạt động liên quan đến việc sử dụng tài sản nhà nước trong lĩnh vực vận tải đường sắt .

- Theo Điều 6 của Luật Quản lý, sử dụng vốn nhà nước đầu tư vào sản xuất, kinh doanh tại doanh nghiệp (2014) quy định về hình thức đầu tư vốn nhà nước vào doanh nghiệp thì vốn nhà nước đầu tư để hình thành tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt không thuộc trường hợp này. Do đó, vốn nhà nước đầu tư để hình thành tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt không giao cho doanh nghiệp quản lý.

- Theo Điều 200 và 201 Bộ Luật Dân sự không quy định giao tài sản KCHTĐS cho doanh nghiệp do nhà nước nắm giữ 100% vốn điều lệ quản lý, bảo trì, khai thác.

- Theo quy định tại Điều 4 của Luật Đất đai *“đất đai thuộc sở hữu toàn dân do Nhà nước đại diện chủ sở hữu và thống nhất quản lý”.*

- Trong lĩnh vực hàng không dân dụng:

+ Tại Điều 59, 60 Luật Hàng không dân dụng Việt Nam có quy định *“cơ quản lý nhà nước (Cảng vụ hàng không) quản lý tài sản kết cấu hạ tầng tại các Cảng hàng không”*;

+ Điều 156 Luật Đất đai 2013 quy định “*Cảng vụ hàng không có trách nhiệm quản lý đất dành cho hàng không theo quy hoạch, kế hoạch sử dụng đất và quy hoạch cảng hàng không. Doanh nghiệp chỉ sử dụng, khai thác đất dành cho hàng không khi được Cảng vụ hàng không giao hoặc cho thuê đất”.*

+ Do trong lĩnh vực hàng không hiện nay không dùng ngân sách nhà nước để bảo trì mà doanh nghiệp tự bỏ vốn để bảo trì đặc biệt tại đường băng. Vì vậy, Cảng vụ hàng không thực hiện quản lý nhà nước như kiểm tra, giám sát định kỳ bảo trì, tiêu chuẩn, chất lượng hạ tầng sau bảo trì.

- Trong lĩnh vực đường bộ:

+ Tài sản hạ tầng đường bộ do nhà nước đầu tư đã được giao cho Bộ GTVT, Ủy ban nhân dân các cấp quản lý;

+ Vốn bảo trì KCHT đường bộ do nhà nước đầu tư hiện nay do Tổng cục Đường bộ Việt Nam là đơn vị trực tiếp quản lý. Doanh nghiệp trực tiếp thực hiện bảo trì theo hợp đồng với Tổng cục Đường bộ Việt Nam;

+ Có hai Tổng công ty 100% vốn nhà nước được giao nhiệm vụ đầu tư, kinh doanh khai thác KCHT đường bộ là Tổng công ty Đầu tư phát triển đường cao tốc Việt Nam (VEC) và Tổng công ty Đầu tư phát triển và quản lý dự án hạ tầng giao thông Cửu Long. Các đơn vị này được trực tiếp vay vốn để đầu tư và khai thác KCHT đường bộ. Những tài sản này thuộc quyền sở hữu của doanh nghiệp, do vậy doanh nghiệp có toàn quyền quản lý khai thác.

- Trong lĩnh vực hàng hải và đường thủy nội địa:

+ Đối với kết cấu hạ tầng đường sắt được đầu tư bằng ngân sách nhà nước được giao cho Cục Hàng hải Việt Nam, Cục Đường thủy nội địa Việt Nam trực tiếp tổ chức quản lý, bảo trì KCHT: quản lý vốn, tổ chức lựa chọn nhà thầu thực hiện bảo trì, kiểm tra, giám sát công tác bảo trì của các nhà thầu theo hợp đồng;

+ Đối với kết cấu hạ tầng đường sắt do các nhà đầu tư, doanh nghiệp đầu tư thì công tác quản lý, bảo trì do doanh nghiệp trực tiếp thực hiện. Khi đó, cơ quan quản lý nhà nước kiểm tra sự phù hợp với tiêu chuẩn, chất lượng công trình sau bảo trì.

c) Đề xuất phương án giải quyết

*\* Quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt:*

- Về chủ thể quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư:

- Bộ Giao thông vận tải thực hiện chức năng chủ sở hữu, tổ chức quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia.

- Ủy ban nhân dân cấp tỉnh thực hiện chức năng chủ sở hữu, tổ chức quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị.

- Chủ thể trực tiếp sử dụng, khai thác, kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt: Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt được giao, cho thuê hoặc chuyển nhượng quyền khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt do nhà nước đầu tư theo quy định của pháp luật.

- 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.

- Giao Chính phủ quy định quản lý, sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do nhà nước đầu tư.

*\* Bảo trì công trình đường sắt:*

- Bảo trì công trình đường sắt do Nhà nước đầu tư:

+ Bộ Giao thông vận tải: Thực hiện nhiệm vụ quản lý nhà nước đối với các hoạt động bảo trì công trình đường sắt quốc gia; Quy định việc bảo trì công trình đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng có nối ray với đường sắt quốc gia;

+ Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có trách nhiệm: Thực hiện nhiệm vụ quản lý nhà nước đối với các hoạt động bảo trì công trình đường sắt đô thị; Quy định việc bảo trì công trình đường sắt đô thị;

+ Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành đường sắt có trách nhiệm trực tiếp tổ chức bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt.

+ Doanh nghiệp trực tiếp thực hiện bảo trì công trình đường sắt theo hợp đồng với cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành.

- Tổ chức, cá nhân tự bảo trì công trình đường sắt do mình đầu tư theo quy định của pháp luật.

***4. Đảm bảo trật tự, an toàn giao thông đường sắt***

- Đối với UBND các cấp: Tại khoản 3, Điều 7; khoản 3, Điều 8; khoản 2, Điều 10 và Điều 82 của Luật ĐS 2005 đều quy định trách nhiệm trong việc đảm bảo trật tự, an toàn giao thông đường sắt nhưng không quy định trách nhiệm cho cấp cụ thể trong việc thực hiện nhiệm vụ này.

- Đối với doanh nghiệp: Tại khoản 1, Điều 10; Điều 80 đã quy định trách nhiệm của Doanh nghiệp kinh doanh đường sắt chủ trì phối hợp với các cơ quan công an trong việc đảm bảo trật tự, an toàn giao thông đường sắt.

- Đối với các Bộ, ngành: Tại Điều 7, Điều 10, Điều 81 đều giao cho các Bộ: Công An, Giao thông vận tải, Tài nguyên và Môi trường, Giáo dục và Đào tạo, Mặt trận Tổ quốc Việt Nam có trách nhiệm đảm bảo trật tự, an toàn giao thông đường sắt; tại Điều 9 quy định Thanh tra đường sắt thực hiện nhiệm vụ thanh tra chuyên ngành, đảm bảo an toàn giao thông đường sắt.

*4.1. Tồn tại, bất cập và nguyên nhân*

Từ những quy định trên tồn tại một số vấn đề sau:

- Do Luật Đường sắt 2005 không giao cho cấp cụ thể của địa phương trong việc thực hiện nhiệm vụ này dẫn đến: không có đầu mối để chủ trì thực hiện việc lập, dự trù kinh phí và kế hoạch triển khai cho công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường sắt; không có đầu mối chủ trì làm việc với các cấp, các cơ quan liên quan đến công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường sắt;

- Do không được quy định cụ thể trong Luật Đường sắt 2005, các cấp trực tiếp thực thi công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường sắt không xác định rõ, dẫn đến không chủ động được nguồn ngân sách địa phương hàng năm thực hiện công tác này. Qua thực tế kiểm tra, việc thực hiện Quy chế phối hợp giữa Bộ GTVT với các địa phương cho thấy việc này chỉ thực hiện được ở một số địa phương có nguồn thu lớn và được lãnh đạo địa phương quan tâm thì đáp ứng được; còn lại một số địa phương bị động trong việc thực hiện công tác này.

Trong thực tế, vai trò của Ủy ban nhân dân các cấp trong việc tổ chức đảm bảo an ninh, bảo vệ trật tự, an toàn, ngăn chặn các hành vi xâm phạm liên quan đến hoạt động đường sắt còn mờ nhạt. Tình trạng lấn chiếm đất dành cho đường sắt, quy hoạch sử dụng đất không đồng bộ giữa địa phương với ngành đường sắt, giao quyền sử dụng đất, cấp phép xây dựng trái quy định hoặc vượt quá thẩm quyền diễn ra ở nhiều địa phương.

- Việc giao cho Doanh nghiệp chủ trì, phối hợp với cơ quan công an, chính quyền địa phương để phòng ngừa, ngăn chặn và giải quyết theo thẩm quyền hành vi vi phạm pháp luật về đường sắt đến nay không khả thi vì Doanh nghiệp kinh doanh đường sắt không đủ thẩm quyền để chủ trì giải quyết các hành vi vi phạm pháp luật về đường sắt. Thực tế qua quá trình phối hợp kiểm tra doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt rất khó làm việc với địa phương trong việc thực hiện công tác này.

Mặc dù Bộ GTVT đã ký quy chế phối hợp với Ủy ban nhân dân các tỉnh có đường sắt đi qua trong việc bảo đảm trật tự an toàn giao thông tại các điểm giao cắt giữa đường sắt và đường bộ nhưng kết quả thực hiện chưa được như mong muốn. Tình trạng mở lối đi dân sinh trái phép ngày một gia tăng gây mất trật tự an toàn giao thông đường sắt.

Những vấn đề nêu trên sẽ không thể giải quyết dứt điểm nếu không quy định rõ trách nhiệm quyền hạn của Ủy ban nhân dân các cấp trong việc tổ chức đảm bảo an ninh, bảo vệ trật tự, an toàn, ngăn chặn các hành vi xâm phạm liên quan đến hoạt động đường sắt.

- Luật tổ chức Hội đồng nhân dân và Ủy ban nhân dân số 11/2003/QH11 ngày 26/11/2003 không quy định rõ nhiệm vụ quyền hạn của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh và cấp huyện, mà chỉ quy định nhiệm vụ quyền hạn của Ủy ban nhân dân cấp xã trong việc bảo vệ kiểm tra xử lý các hành vi xâm phạm đường giao thông và các công trình cơ sở hạ tầng giao thông ở địa phương theo quy định của pháp luật.

*4.2. Đề xuất, kiến nghị:*

- Quy định rõ trách nhiệm cụ thể của Ủy ban nhân dân các cấp, các cơ quan chức năng liên quan, các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt trong việc thực hiện công tác đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường sắt.

- Giao cho cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền chủ trì, phối hợp với chính quyền địa phương các cấp, các cơ quan chức năng, các cơ quan quản lý nhà nước liên quan và doanh nghiệp kinh doanh đường sắt để tổ chức, ngăn chặn, giải quyết theo thẩm quyền đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường sắt.

**IV. NHỮNG NỘI DUNG KHÁC CHƯA CÓ QUY ĐỊNH CẦN BỔ SUNG**

Luật Đường sắt 2005 còn thiếu các nội dung sau:

1. Nội dung ưu đãi, thu hút nhà đầu tư kinh doanh đường sắt.

2. Một số nội dung về QLNN trong hoạt động đường sắt.

3. Quy định về quản lý sử dụng, khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt.

4. Quy định về tải trọng,công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ.

5. Quy định về niên hạn sử dụng đối với phương tiện giao thông đường sắt.

6. Một số nội dung về đường sắt đô thị.

7. Quy định về đường sắt tốc độ cao.

**Phần thứ ba**

**ĐỊNH HƯỚNG SỬA ĐỔI, BỔ SUNG LUẬT ĐƯỜNG SẮT 2005**

1. Phù hợp với Hiến pháp 2013, chủ trương chính sách của Đảng và Nhà nước trong phát triển giao thông vận tải đường sắt, các bộ luật hiện hành; phù hợp với mô hình quản lý về các chuyên ngành giao thông vận tải khác, đảm bảo tính thống nhất trong quản lý, điều hành.

2. Phát huy những ưu điểm của Luật Đường sắt 2005, bổ sung thay thế các nội dung không phù hợp, cản trở sự phát triển của lĩnh vực giao thông vận tải đường sắt. Tiếp thu có chọn lọc kinh nghiệm phát triển của đường sắt các nước trên thế giới có điều kiện tương đồng với Việt Nam.

3. Phát triển giao thông vận tải đường sắt theo cơ chế thị trường, định hướng xã hội chủ nghĩa. Tạo cơ chế mở để thu hút các nguồn lực ngoài xã hội đầu tư kinh doanh đường sắt, giảm gánh nặng cho ngân sách Nhà nước, phát triển hệ thống đường sắt Việt Nam theo hướng hiện đại, hiệu quả theo Chiến lược quy hoạch đã được Chính phủ phê duyệt.

4. Tạo lập môi trường hoạt động kinh doanh thông thoáng, không phân biệt đối xử giữa các thành phần kinh tế, đặc biệt là trong hoạt động vận tải, dịch vụ hỗ trợ vận tải trên mạng lưới đường sắt quốc gia; cạnh tranh bình đẳng giữa vận tải đường sắt với các phương thức vận tải khác.

5. Tách bạch giữa chức năng quản lý nhà nước của cơ quan nhà nước với hoạt động sản xuất 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; tăng cường hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước trong lĩnh vực đường sắt; tăng cường công tác quản lý nguồn vốn nhà nước đầu tư cho đường sắt; tăng cường công tác kiểm tra, giám sát của cơ quan quản lý nhà nước đối với hoạt động đường sắt; tạo môi trường cạnh tranh bình đẳng cho các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt; đẩy mạnh xã hội hóa trong hoạt động đầu tư và kinh doanh đường sắt.

6. Quy định rõ trách nhiệm và nghĩa vụ của các tổ chức, cá nhân trong hoạt động đường sắt.

7. Tạo bước đột phá phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt; thúc đẩy hoạt động vận tải đường sắt theo hướng hiện đại, hiệu quả và an toàn; tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động sản xuất, kinh doanh của các doanh nghiệp, đảm bảo lưu thông hành khách, hàng hóa. Phục hồi và nâng cao thị phần vận tải đường sắt, tăng cường kết nối với các phương thức vận tải khác.

8. Tăng cường hội nhập quốc tế trong lĩnh vực giao thông vận tải đường sắt nhằm gắn kết với đường sắt các nước trên cơ sở chia sẻ về mục tiêu, lợi ích, giá trị, nguồn lực và tuân thủ các quy định chung trong khuôn khổ các điều ước quốc tế.

**KẾT LUẬN**

Luật Đường sắt 2005 và các văn bản hướng dẫn thi hành trong thời gian qua đã được triển khai nghiêm túc, quyết liệt và đạt được những kết quả nhất định. Điều này không những góp phần phát huy hiệu lực áp dụng Luật Đường sắt 2005 mà còn cơ bản nâng cao hiệu quả trong quản lý nhà nước về đường sắt.

Tuy nhiên, thực tế cho thấy việc áp dụng Luật Đường sắt 2005 và các văn bản hướng dẫn thi hành Luật đã phát sinh một số bất cập như đã phân tích tại phần trên, vì vậy việc ban hành Luật Đường sắt (sửa đổi) thay thế Luật Đường sắt 2005 là cần thiết vì:

- Phù hợp với Hiến pháp 2013, chủ trương chính sách của Đảng và Nhà nước trong phát triển giao thông vận tải đường sắt, các bộ luật hiện hành; phù hợp với mô hình quản lý về các chuyên ngành giao thông vận tải khác, đảm bảo tính thống nhất trong quản lý, điều hành.

- Phát huy những ưu điểm của Luật Đường sắt 2005, bổ sung thay thế các nội dung không phù hợp, cản trở sự phát triển của lĩnh vực giao thông vận tải đường sắt. Tiếp thu có chọn lọc kinh nghiệm phát triển của đường sắt các nước trên thế giới có điều kiện tương đồng với Việt Nam.

- Phát triển giao thông vận tải đường sắt theo cơ chế thị trường, định hướng xã hội chủ nghĩa. Tạo cơ chế mở để thu hút các nguồn lực ngoài xã hội đầu tư kinh doanh đường sắt, giảm gánh nặng cho ngân sách Nhà nước, phát triển hệ thống đường sắt Việt Nam theo hướng hiện đại, hiệu quả theo Chiến lược quy hoạch đã được Chính phủ phê duyệt.

- Tạo lập môi trường hoạt động kinh doanh thông thoáng, không phân biệt đối xử giữa các thành phần kinh tế, đặc biệt là trong hoạt động vận tải, dịch vụ hỗ trợ vận tải trên mạng lưới đường sắt quốc gia; cạnh tranh bình đẳng giữa vận tải đường sắt với các phương thức vận tải khác.

- Tách bạch giữa chức năng quản lý nhà nước của cơ quan nhà nước với hoạt động sản xuất 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; tăng cường hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước trong lĩnh vực đường sắt; tăng cường công tác quản lý nguồn vốn nhà nước đầu tư cho đường sắt; tăng cường công tác kiểm tra, giám sát của cơ quan quản lý nhà nước đối với hoạt động đường sắt; tạo môi trường cạnh tranh bình đẳng cho các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt; đẩy mạnh xã hội hóa trong hoạt động đầu tư và kinh doanh đường sắt.

- Quy định rõ trách nhiệm và nghĩa vụ của các tổ chức, cá nhân trong hoạt động đường sắt.

- Tạo bước đột phá phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt; thúc đẩy hoạt động vận tải đường sắt theo hướng hiện đại, hiệu quả và an toàn; tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động sản xuất, kinh doanh của các doanh nghiệp, đảm bảo lưu thông hành khách, hàng hóa. Phục hồi và nâng cao thị phần vận tải đường sắt, tăng cường kết nối với các phương thức vận tải khác.

- Tăng cường hội nhập quốc tế trong lĩnh vực giao thông vận tải đường sắt nhằm gắn kết với đường sắt các nước trên cơ sở chia sẻ về mục tiêu, lợi ích, giá trị, nguồn lực và tuân thủ các quy định chung trong khuôn khổ các điều ước quốc tế./.

**Phụ lục số 1: Danh mục văn bản Quy phạm pháp luật ban hành mới; sửa đổi, bổ sung, thay thế hướng dẫn thi hành Luật Đường sắt 2005**

Từ năm 2006 đến nay, Chính phủ đã ban hành 07 Nghị định và 01 Quyết định; Bộ GTVT, Bộ Tài chính đã ban hành, sửa đổi, bổ sung: 37 Thông tư, 10 Quyết định và 04 Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia. Cụ thể như sau:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **TT** | **Tên loại văn bản** | **Số, ký hiệu; ngày, tháng, năm ban hành văn bản** | **Trích yếu nội dung của văn bản** |
| 1 | Nghị định | số:[44/2006/NĐ-CP; ngày 25/4/2006](file:///C:\Documents%20and%20Settings\Admin\Local%20Settings\AppData\Local\Microsoft\Windows\Temporary%20Internet%20Files\Content.IE5\Luu%20dulieu\My%20Documents\AppData\Local\Temp\LuatVacaVBduoiLuat\55.2006.ND-CP.DOC) | Nghị định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực giao thông vận tải đường sắt |
| 2 | Nghị định | số: [55/2006/NĐ-CP; ngày 31/5/2006](file:///E:\Luu%20dulieu\My%20Documents\AppData\Local\Temp\LuatVacaVBduoiLuat\55.2006.ND-CP.DOC) | Nghị định quy định về tổ chức, nhiệm vụ, quyền hạn, trang thiết bị trang phục, phù hiệu và công cụ hỗ trợ của lực lượng bảo vệ trên tàu hỏa |
| 3 | Nghị định | số: 109/2006/NĐ-CP; ngày 22/9/2006 | Nghị định quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Đường sắt |
| 4 | Nghị định | số: 156/2007/NĐ-CP ngày 19/10/2007 | Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều Nghị định 44/2006/NĐ-CP ngày 25/4/2006 |
| 5 | Nghị định | số: 03/2012/NĐ-CP;  ngày 19/01/2012 | Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định 109/2006/NĐ-CP về quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành một số điều của Luật Đường sắt |
| 6 | Nghị định | số: 171/2013/NĐ-CP  Ngày 13/11/2013 | Nghị định quy định xử phạt VPHC đường bộ đường sắt thay thế các Nghị định số 34/2010/NĐ-CP, Nghị định 171/2012/NĐ-CP; 44/2006/NĐ-CP; 156/2007/NĐ-CP. |
| 7 | Nghị định | số: 14/2015/NĐ-CP  Ngày 13/2/2015 | Nghị định quy định chi tiết hướng dẫn một số điều của Luật Đường sắt (thay thế cho Nghị định số 109/2006/NĐ-CP, ngày 22/9/2006 và 03/2012/NĐ-CP) |
| 8 | Quyết định | số: 84/2007/QĐ-TTg; ngày 11/6/2007 | Quyết định về phương thức và mức thu phí, giá thuê sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư |
| 9 | Thông tư liên tịch | số: 76/2011/TTLT-BTC-BGTVT ngày 06/6/2011 | Hướng dẫn lập và quản lý giá sản phẩm, dịch vụ công ích trong lĩnh vực quản ly, bảo trì đường sắt quốc gia thực hiện theo phương thức đặt hàng, giao kế hoạch sử dụng nguồn vốn ngân sách nhà nước. |
| 10 | Thông tư | số: 167/2011/TT-BTC ngày 18/11/2011 | Hướng dẫn công tác quản lý tài chính, giao kế hoạch, thanh toán vốn sự nghiệp kinh tế đối với Công ty TNHH MTV thực hiện nhiệm vụ công ích trong lĩnh vực quản lý, bảo trì đường sắt quốc gia do nhà nước đầu tư. |
| 11 | Thông tư | số: 02/2009/TT-BGTVT; ngày 3/4/2009 | Thông tư quy định về việc kiểm tra chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông đường sắt |
| 12 | Thông tư | số: 15/2009/TT-BGTVT; ngày 4/8/2009 | Thông tư quy định về giải quyết sự cố, tai nạn giao thông đường sắt |
| 13 | Thông tư | số: 01/2010/TT-BGTVT; ngày 11/01/2010 | Thông tư quy định về phòng chống, khắc phục hậu quả lụt, bão; ứng phó sự cố, thiên tai và cứu nạn trong hoạt động đường sắt |
| 14 | Thông tư | số: 38/2010/TT-BGTVT; ngày 17/12/2010 | Thông tư quy định về tiêu chuẩn các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu, điều kiện cơ sở đào tạo và nội dung chương trình đào tạo nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu (thay thế cho các quyết định số 67/2005/QĐ-BGTVT; 32/2006/QĐ-BGTVT;21/2008/QĐ-BGTVT) |
| 15 | Thông tư | số: 05/2011/TT-BGTVT; ngày 22/02/2011 | Thông tư hướng dẫn về việc kết nối các tuyến đường sắt đô thị, đường sắt chuyên dùng vào đường sắt quốc gia |
| 16 | Thông tư | số: 09/2011/TT-BGTVT; ngày 11/3/2011 | Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều liên quan đến thủ tục hành chính của quy định về loại hình doanh nghiệp kinh doanh đường sắt phải có chứng chỉ an toàn và điều kiện, trình tự, thủ tục cấp chứng chỉ an toàn kèm theo Quyết định 61/2007/QĐ-BGTVT ngày 24/12/2007 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải |
| 17 | Thông tư | số: 28/2011/TT-BGTVT; ngày 14/4/2011 | Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của “Quy định về việc cấp giấy phép xây dựng, thực hiện hoạt động trong phạm vi đất dành cho đường sắt” kèm theo quyết định 60/2005/QĐ-BGTVT ngày 30/11/2005; “Điều lệ đường ngang” ban hành kèm theo Quyết định 15/2006/QĐ-BGTVT ngày 30/9/2006; “Quy định về công bố đóng, mở ga đường sắt” ban hành kèm theo Quyết định số: 53/2007/QĐ-BGTVT, ngày 6/11/2007 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải |
| 18 | Thông tư | số: 36/2011/TT-BGTVT; ngày 6/5/2011 | Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 02/2009/TT-BGTVT ngày 3/4/2009 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về việc kiểm tra chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông đường sắt |
| 19 | Thông tư | số: 66/2011/TT-BGTVT; ngày 28/12/2011 | Thông tư về việc ban hành 03 Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về Đường sắt (thay thế cho QĐ số: 74/2005/QĐ-BGTVT;75/2005/QĐ-BGTVT; 76/2005/QĐ-BGTVT |
| 20 | Thông tư | số: 67/2011/TT-BGTVT ngày 29/12/2011 | Thông tư về việc ban hành 03 Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phương tiện giao thông đường sắt. |
| 21 | Thông tư | số: 33/2012/TT-BGTVT; ngày 15/8/2012 | Thông tư quy định về đường ngang thay thế Quyết định số 15/2006/QĐ-BGTVT và Điều 2 Thông tư 28/2011/TT-BGTVT |
| 22 | Thông tư | số: 34/2012/TT-BGTVT; ngày 22/8/2012 | Thông tư quy định danh mục, biện pháp bảo đảm an toàn đối với phương tiện động lực chuyên dùng khi khai thác, vận dụng trên đường sắt không bắt buộc phải có thiết bị ghi tốc độ và các thông tin liên quan đến việc điều hành chạy tàu (hộp đen) |
| 23 | Thông tư | số: 38/2012/TT-BGTVT; ngày 19/9/2012 | Thông tư quy định về quản lý, khai thác cầu chung (thay thế Quyết định số 356-QĐ/PC ngày 22 tháng 3 năm 1982 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải) |
| 24 | Thông tư | số: 58/2012/TT-BGTVT;  ngày 28/12/2012 | Thông tư ban hành định mức vật tư cho một chu kỳ bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia ( thay thế quyết định số 1066/ĐS-KH của Liên Hiệp ĐSVN; QĐ số 11/QĐ-CHTcủa Liên Hiệp ĐSVN) |
| 25 | Thông tư | số: 01/2013/TT-BGTVT; ngày 8/01/2013 | Thông tư quy định về đăng ký phương tiện giao thông đường sắt (thay thế 55/2005/QĐ-BGTVT; QĐ số: 29/2006/QĐ-BGTVT; QĐ số: 26/2011/TT-BGTVT) |
| 26 | Thông tư | số: 20/2013/TT-BGTVT; ngày 16/8/2013 | Thông tư quy định về quản lý và bảo trì công trình đường sắt |
| 27 | Thông tư | số: 29/2013/TT-BGTVT; ngày 7/10/2013 | Thông tư sửa đổi, bổ sung Thông tư số 15/2009/TT-BGTVT ngày 4/8/2009 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về giải quyết sự cố, tai nạn giao thông đường sắt |
| 28 | Thông tư | số: [08/2014/TT-BGTVT](http://www.mt.gov.vn/vn/Pages/ChiTietVanBan.aspx?vID=24218&TypeVB=1) | [Quy định về 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](http://www.mt.gov.vn/vn/Pages/ChiTietVanBan.aspx?vID=24218&TypeVB=1) |
| 29 | Thông tư | số: 3[0/2014/TT-BGTVT](http://www.mt.gov.vn/vn/Pages/ChiTietVanBan.aspx?vID=24242&TypeVB=1) | [Thông tư quy định về cấp Chứng chỉ an toàn đối với doanh nghiệp kinh doanh đường sắt](http://www.mt.gov.vn/vn/Pages/ChiTietVanBan.aspx?vID=24242&TypeVB=1) |
| 30 | Thông tư | số: [37/2014/TT-BGTVT](http://www.mt.gov.vn/vn/Pages/ChiTietVanBan.aspx?vID=24249&TypeVB=1) | [Thông tư quy định về phạm vi bảo vệ công trình, hành lang an toàn giao thông đường sắt đô thị.](http://www.mt.gov.vn/vn/Pages/ChiTietVanBan.aspx?vID=24249&TypeVB=1) |
| 31 | Thông tư | số: [78/2014/TT-BGTVT](http://www.mt.gov.vn/vn/Pages/ChiTietVanBan.aspx?vID=26962&TypeVB=1) | [Thông tư quy định về việc vận tải hành khách, hành lý, bao gửi trên đường sắt quốc gia](http://www.mt.gov.vn/vn/Pages/ChiTietVanBan.aspx?vID=26962&TypeVB=1) |
| 32 | Thông tư | số: [83/2014/TT-BGTVT](http://www.mt.gov.vn/vn/Pages/ChiTietVanBan.aspx?vID=26964&TypeVB=1) | [Thông tư quy định về vận tải hàng hóa trên đường sắt quốc gia](http://www.mt.gov.vn/vn/Pages/ChiTietVanBan.aspx?vID=26964&TypeVB=1) |
| 33 | Thông tư | số: 05/2015/TT-BGTVT | [Thông tư quy định về tiêu chuẩn chức danh nhân viên trực tiếp phục vụ chạy tàu đường sắt đô thị](http://www.mt.gov.vn/vn/Pages/ChiTietVanBan.aspx?vID=26980&TypeVB=1) |
| 34 | Thông tư | số: [11/2015/TT-BGTVT](http://www.mt.gov.vn/vn/Pages/ChiTietVanBan.aspx?vID=26986&TypeVB=1) | [Thông tư quy định kiểm tra thiết bị tín hiệu đuôi tàu thay thế toa xe trưởng tàu trên các đoàn tàu hàng](http://www.mt.gov.vn/vn/Pages/ChiTietVanBan.aspx?vID=26986&TypeVB=1) |
| 35 | Thông tư | số: 12/2015/TT-BGTVT | Ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khai thác đường sắt (Bãi bỏ QCVN 08:2011/BGTVT ban hành kèm theo Thông tư số 66/2011/TT-BGTVT ngày 28/11/2011) |
| 36 | Thông tư | số: [21/2015/TT-BGTVT](http://www.mt.gov.vn/vn/Pages/ChiTietVanBan.aspx?vID=26995&TypeVB=1) | [Thông tư quy định về thời giờ làm việc và thời giờ nghỉ ngơi đối với những người lao động làm các công việc có tính chất đặc biệt trong vận tải đường sắt](http://www.mt.gov.vn/vn/Pages/ChiTietVanBan.aspx?vID=26995&TypeVB=1) (thay thế Thông tư 23/1998/TT-BGTVT ngày 7/2/1998) |
| 37 | Thông tư | số: 24/2015/TT-BGTVT | về Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phương tiện giao thông đường sắt - Giá chuyển hướng toa xe - Yêu cầu kỹ thuật |
| 38 | Thông tư | số: [31/2015/TT-BGTVT](http://www.mt.gov.vn/vn/Pages/ChiTietVanBan.aspx?vID=27006&TypeVB=1) | [Thông tư quy định về nội dung, quy trình sát hạch cấp giấy phép lái tàu trên đường sắt đô thị](http://www.mt.gov.vn/vn/Pages/ChiTietVanBan.aspx?vID=27006&TypeVB=1) (bãi bỏ Quyết định số 37/2006/QĐ-BGTVT) |
| 39 | Thông tư | số: 62/2015/TT-BGTVT  Ngày 04/11/2015 | Thông tư quy định về đường ngang (thay thế Thông tư số 33/2012/TT-BGTVT) |
| 40 | Thông tư | số: [63/2015/TT-BGTVT](http://www.mt.gov.vn/vn/Pages/ChiTietVanBan.aspx?vID=27039&TypeVB=1) | [Thông tư quy định về việc kiểm tra chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông đường sắt](http://www.mt.gov.vn/vn/Pages/ChiTietVanBan.aspx?vID=27039&TypeVB=1) |
| 41 | Thông tư | số: [74/2015/TT-BGTVT](http://www.mt.gov.vn/vn/Pages/ChiTietVanBan.aspx?vID=27051&TypeVB=1) | [Thông tư quy định về giải quyết sự cố, tai nạn giao thông trên đường sắt đô thị](http://www.mt.gov.vn/vn/Pages/ChiTietVanBan.aspx?vID=27051&TypeVB=1) |
| 42 | Thông tư | số: 76/2015/TT-BGTVT | Đào tạo, sát hạch, cấp giấy phép điều khiển PTGT |
| 43 | Thông tư | số: 77/2015/TT-BGTVT | Quy định về việc vận tải hành khách, hành lý trên đường sắt đô thị |
| 44 | Thông tư | số: 78/2015/TT-BGTVT | [Thông tư quy định về xây dựng, ban hành, công bố công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ, biểu đồ chạy tàu trên đường sắt quốc gia](http://www.mt.gov.vn/vn/Pages/ChiTietVanBan.aspx?vID=27055&TypeVB=1) |
| 45 | Thông tư | số: 80/2015/TT-BGTVT ngày 11/12/2015 | Thông tư quy định về cấp giấy phép liên quan đến hoạt động trong phạm vi bảo vệ công trình đường sắt (thay thế Quyết định số 60/2005/TT-BGTVT) |
| 46 | Thông tư | số: 81/2015/TT-BGTVT ngày 25/12/2015 | Thông tư quản lý và bảo trì công trình đường sắt (thay thế Thông tư số 20/2013/TT-BGTVT) |
| 47 | Quyết định | số: 01/2006/QĐ-BGTVT; ngày 4/01/2006 | Quyết định ban hành Quy định về việc vận tải hành khách, hành lý, bao gửi trên đường sắt quốc gia |
| 48 | Quyết định | số: 05/2006/QĐ-BGTVT; ngày 13/01/2006 | Quyết định ban hành Quy định về việc vận tải hàng hoá trên đường sắt quốc gia |
| 49 | Quyết định | số: 29/2006/QĐ-BGTVT;  ngày 01/8/2006 | Về việc sửa đổi, bổ sung quy định về đăng ký phương tiện giao thông đường sắt ban hành theo Quyết định 55/2005/QĐ-BGTVT ngày 28/10/2005 của Bộ trưởng Bộ GTVT. |
| 50 | Quyết định | số: 37/2006/QĐ-BGTVT;  ngày 01/11/2006 | Quyết định ban hành Quy định nội dung và quy trình sát hạch cấp giấy phép lái tàu trên đường sắt |
| 51 | Quyết định | số: 30/2007/QĐ-BGTVT; ngày 29/6/2007 | Quyết định ban hành Quy định về bồi dưỡng nghiệp vụ an toàn giao thông đường sắt cho lực lượng bảo vệ trên tàu hỏa |
| 52 | Quyết định | số: 37/2007/QĐ-BGTVT;  ngày 7/8/2007 | Quyết định về việc sửa đổi, bổ sung "Quy chế quản lý sát hạch, cấp, đổi, thu hồi Giấy phép lái tàu" ban hành kèm theo Quyết định số 44/2005/QĐ-BGTVT ngày 22/9/2005 và "Quy định nội dung và quy trình sát hạch cấp Giấy phép lái tàu trên đường sắt" ban hành kèm theo Quyết định số 37/2006/QĐ-BGTVT ngày 01/11/2006 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải |
| 53 | Quyết định | số: 53/2007/QĐ-BGTVT; ngày 6/11/2007 | Quyết định về việc ban hành quy định về công bố đóng, mở ga đường sắt |
| 54 | Quyết định | số: 61/2007/QĐ-BGTVT; ngày 24/12/2007 | Quyết định về việc ban hành quy định về loại hình doanh nghiệp kinh doanh đường sắt phải có chứng chỉ an toàn và điều kiện, trình tự, thủ tục cấp chứng chỉ an toàn |
| 55 | Quyết định | số: 32/2008/QĐ-BGTVT; ngày 26/12/2008 | Quyết định ban hành Chương trình đào tạo các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu |
| 56 | Quyết định | số: 26/2011/TT-BGTVT;  ngày 13/4/2011 | Về việc sửa đổi, bổ sung quy định về đăng ký phương tiện giao thông đường sắt ban hành theo Quyết định 55/2005/QĐ-BGTVT ngày 28/10/2005 của Bộ trưởng Bộ GTVT. |

**Phụ lục số 2: So sánh đường ngang, lối đi dân sinh (2005 và 2015)**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Năm** | **Đường ngang** | **Lối đi dân sinh** |
|
| 2005 | 1456 | 3867 |
| 2015 | 1498 | 4309 |
| So sánh | + 42 | + 442 |

*Theo Dự án lập lại trật tự hành lang an toàn trên các tuyến đường sắt quốc gia năm 2009 theo quyết định số 1856/QĐ- TTg ngày 27/12/2007 của Thủ tướng Chính phủ cho thấy các vị trí vi phạm giới hạn đảm bảo an toàn giao thông đường sắt như sau:*

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **TT** | **Hạng mục vi phạm** | **Theo NĐ39/CP** | **Theo Luật Đường sắt** |
| 1 | Nhà cửa cấp 4- 3 tầng | 837.091 m2 | 1.929.062 m2 |
| 2 | Đất các loại | 20.457.716 m2 | 45.766.810m2 |

**Phụ lục số 3: Kinh phí đầu tư phát triển KCHT đường sắt hàng năm**

Triệu VNĐ

Năm

*Nguồn: Tổng Cty ĐSVN*

**Phụ lục số 4: Một số dự án cải tạo, nâng cấp KCHT đường sắt chậm tiến độ**

| **TT** | **Danh mục** | **Tình hình thực hiện** | **Giải ngân**  **(Tỷ đồng)** | **TMĐT**  **(Tỷ đồng)** | **Chiếm tỷ lệ**  **(%)** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **I** | **Dự án nâng cấp cải tạo trên hành lang Bắc Nam** | | | | |
| 1 | Thay tà vẹt bê tông K1, K2, tà vẹt sắt thay bằng tà vẹt bê tông dự ứng lực, kéo dài đường ga, đặt thêm đường số 3 đối với các ga chỉ có 02 đường, đoạn Vinh - Nha Trang, giai đoạn I | Đang triển khai thi công | 802,5 | 1.414 | 56,75 |
| 2 | Hiện đại hóa thông tin tín hiệu Vinh - Sài Gòn | Đang triển khai thi công | 392,3 | 2.393,8 | 16,4 |
| 3 | Hiện đại hóa thông tin tín hiệu Hà Nội - Vinh, giai đoạn II | Đang triển khai thi công | 679,9 | 1.082,3 | 62.8 |
| 4 | Nâng cao An toàn cầu đường sắt tuyến Hà Nội - Tp.HCM | Đang triển khai thi công | 2.158,4 | 10.337,7 | 20,9 |
| 5 | Cải tạo, Nâng cấp cải tạo các cầu yếu còn lại trên tuyến đường sắt Hà Nội - TP. Hồ Chí Minh | Đang triển khai thi công | 216,7 | 1.432,8 | 15,1 |
| 6 | Dự án hiện đại hóa thông tin tín hiệu 3 tuyến phía Bắc và khu đầu mối Hà Nội | Đang triển khai thi công | 664,7 | 2.227,7 | 29,8 |
| **II** | **Dự án nâng cấp cải tạo trên hành lang Đông Tây** | | | | |
| 1 | Nâng cấp tuyến đường sắt hiện tại, dự án đường sắt Yên Viên - Lào Cai | Đang triển khai thi công | 716 | 3.434,1 | 20,85 |
| 2 | Yên Viên - Phả Lại - Hạ Long - Cái Lân | Hoàn thành xây dựng mới đoạn Hạ Lọng - Cái Lân; Tiểu dự án 2: Lim - Phả Lại đang thi công nhưng hiện đang phải dừng do thiếu vốn; các tiểu dự án khác mới triển khai thiết kế cơ sở hoặc thiết kế kỹ thuật | | | |

**Phụ lục số 5: Các dự án chưa được triển khai thực hiện đầu tư theo chiến lược quy hoạch**

|  |  |
| --- | --- |
| **TT** | **Danh mục các dự án** |
| 1 | Nâng cấp hiện đại hóa đường sắt Bắc Nam về việc xây dựng mới hầm Khe Nét, hầm Hải Vân và chống ngập lụt đường sắt miền Trung |
| 2 | Dự án tuyến đường sắt Biên Hòa - Vũng Tàu nối đường sắt quốc gia với khu vực cảng biển Cái Mép, Thị Vải |
| 3 | Dự án tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội và Đồng Đăng - Hà Nội thuộc chiến lược hai hành lang, một vành đai kinh tế kinh tế Việt nam - Trung Quốc |
| 4 | Các dự án đầu tư mới đường sắt nối các khu vực cảng biển lớn như Đình Vũ, Lạch Huyện (Hải Phòng) |
| 5 | Dự án đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam vẫn chưa được thông qua về chủ trương (hiện nay dự án đang dừng lại ở bước Báo cáo đầu tư) |

**Phụ lục số 6: Kinh phí bảo trì KCHT đường sắt từ năm 2006 - 2015**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Số**  **TT** | **Năm** | **Tổng kinh phí**  ***(Đơn vị tính: triệu đồng)*** |
| 1 | 2006 | 801.000 |
| 2 | 2007 | 897.800 |
| 3 | 2008 | 1.142.900 |
| 4 | 2009 | 1.111.295 |
| 5 | 2010 | 1.246.000 |
| 6 | 2011 | 1.424.100 |
| 7 | 2012 | 1.542.300 |
| 8 | 2013 | 1.782.400 |
| 9 | 2014 | 1.900.802. |
| 10 | 2015 | 2.013.000 |

*(Nguồn: Tổng công ty ĐSVN)*

**Phụ lục số 7:**

**Về phí và giá thuê sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt**

**a) Phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt 2008-2014**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **TT** | **Năm** | **Doanh thu vận tải** | **Phí sử dụng KCHTĐS phải nộp NSNN**  **(8% doanh thu vận tải)** |
| 1 | 2008 | 2.978.288 | 238.263 |
| 2 | 2009 | 2.823.463 | 225.877 |
| 3 | 2010 | 3.079.475 | 246.358 |
| 4 | 2011 | 3.999.725 | 319.978 |
| 5 | 2012 | 4.348.250 | 347.860 |
| 6 | 2013 | 4.451.675 | 356.134 |
| 7 | 2014 | 4.854.088 | 388.327 |
|  | **Cộng** | **26.534.963** | **2.122.797** |

**b) Thực hiện nộp 20% tiền thuê kết cấu hạ tầng đường sắt**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Số TT** | **Năm** | **Tiền thuê sử dụng KCHTĐS phải nộp NSNN (VNĐ)** |
| 1 | 2008 | 74,440,456 |
| 2 | 2009 | 516,969,048 |
| 3 | 2010 | 1,190,265,874 |
| 4 | 2011 | 2,691,050,232 |
| 5 | 2012 | 4,386,414,410 |
| 6 | 2013 | 6,546,113,031 |
| 7 | 2014 | 6,630,195,897 |
|  | **Tổng cộng** | **22 035 448 947** |
| **Bình quân 1 năm** | | **3.147.921.278** |

*Nguồn: Tổng công ty ĐSVN*

**Phụ lục số 8:**

**Sản lượng và doanh thu vận tải đường sắt trên từng tuyến**

*1. Thống kê sản lượng doanh thu hàng hóa hàng năm trên các tuyến*

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Tuyến** | **2011** | | **2012** | | **2013** | |
| **Tấn xếp** | **Doanh thu**  **(tỷ)** | **Tấn xếp** | **Doanh thu**  **(tỷ)** | **Tấn xếp** | **Doanh thu**  **(tỷ)** |
| Hà Nội - Hải Phòng | 413.917 | 39.89 | 411.930 | 56.30 | 517.715 | 80.90 |
| Hà Nội - Đồng Đăng | 1.096.919 | 127.22 | 839.048 | 128.75 | 750.382 | 114.99 |
| Hà Nội - Quán Triều | 120.865 | 11.18 | 64.694 | 8.80 | 117.054 | 16.91 |
| Hà Nội - Lào Cai | 2.400.925 | 414.85 | 2.499.047 | 500.00 | 2.373.747 | 492.33 |
| Kép - Hạ Long | 343.977 | 12.11 | 298.542 | 12.94 | 177.796 | 8.11 |
| Hà Nội - Sài Gòn | 3.011.952 | 769.29 | 2.871.943 | 840.26 | 2.517.627 | 845.73 |
| **Tổng** | **7.388.555** | **1.374.54** | **6.985.204** | **1.547.05** | **6.454.321** | **1.558.97** |

**2.** **Thống kê sản lượng doanh thu hành khách trên các tuyến**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Tuyến** | **2011** | | **2012** | | **2013** | |
| **Hành khách** | **Doanh thu (tỷ)** | **Hành khách** | **Doanh thu (tỷ)** | **Hành khách** | **Doanh thu (tỷ)** |
| Hà Nội - Hải Phòng | 1,372,154 | 32.36 | 1,409,267 | 36.00 | 1,305,796 | 40.56 |
| Hà Nội - Đồng Đăng | 254,196 | 17.10 | 223,287 | 19.21 | 201,159 | 21.52 |
| Hà Nội - Quán Triều | 94,820 | 1.80 | 94,674 | 2.07 | 115,280 | 2.82 |
| Hà Nội - Lào Cai | 3,324,144 | 482.91 | 3,258,536 | 551.53 | 3,266,943 | 605.44 |
| Kep - Hạ Long | 52,437 | 0.72 | 49,235 | 0.95 | 44,697 | 0.95 |
| Hà Nội - Sài Gòn | 6,882,773 | 2,068.10 | 7,182,645 | 2,351.75 | 7,195,585 | 2,554.46 |
| **Tổng** | **11,980,524** | **2,602.99** | **12,217,644** | **2,961.51** | **12,129,460** | **3,225.75** |

*Nguồn cung cấp: Tổng công ty ĐSVN*

**Phụ lục số 9:**

**Sản lượng vận tải hàng hóa ngành đường sắt so với toàn ngành giao thông trong những năm gần đây**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **TT** | **Tên ngành** | **Năm (Nghìn tấn)** | | | | |
| 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 |
| 1 | Đường sắt | 8,481.1 | 8,247.5 | 7,861.5 | 7,234.1 | 7003.5 |
| 2 | Đường bộ | 455,898.4 | 513,629.9 | 587,014.2 | 663,913.1 | 722,156.4 |
| 3 | Đường sông | 133,027.9 | 137,714.5 | 144,227.0 | 157,207.4 | 168,493.0 |
| 4 | Đường biển | 55,696.5 | 55,790.9 | 61,593.2 | 64,672.8 | 61,476.1 |
| 5 | Đường không | 131.4 | 139.6 | 190.1 | 199.2 | 178.7 |
| **Tổng cộng** | | **653,235.3** | **715,522.4** | **800,886.0** | **893,226.6** | **959,307.7** |
| Tỷ lệ so với toàn ngành (%) | | 1.3 | 1.2 | 1.0 | 0.8 | 0.7 |

**Phụ lục số 10:**

**Khối lượng vận tải Hàng hóa và Hành khách trong liên vận đường sắt quốc tế**

*Biểu đồ biểu diễn số lượng vận chuyển Hành khách LVĐSQT giữa chiều đi và về 2005-2014*

*Biểu đồ biểu diễn số lượng vận chuyển hàng hóa LVĐSQT giữa Nhập và Xuất 2005-2014*

**Phụ lục số 11:**

**Số lượng, chất lượng phương tiện giao thông đường sắt**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **TT** | **Phương tiện** | **Tổng số** | **Niên hạn sử dụng (chiếc)** | | | |
| **Trên 40 năm** | **Từ 30 -40 năm** | **Từ 20-30 năm** | **Dưới 20 năm** |
| 1 | Đầu máy | 296 | 44 | 86 | 48 | 118 |
| 2 | Toa xe khách | 1010 | 92 | 254 | 116 | 548 |
| 3 | Toa xe hàng | 4947 | 1431 | 1733 | 187 | 1596 |

|  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Về chất lượng toa xe hàng** | | | | | | | |
| **Số TT** | **Phương tiện** | **Toa xe có thời gian khai thác dưới 10 năm** | **Toa xe có thời gian khai thác từ 10-20 năm** | **Toa xe có thời gian khai thác từ 20-30 năm** | **Toa xe có thời gian khai thác từ 30-40 năm** | **Toa xe có thời gian khai thác từ 40-45 năm** | **Toa xe có thời gian khai thác trên 45 năm** |
| 1 | Toa xe hàng | 827  (16,7%) | 769  (15,5%) | 187  (3,8%) | 1733  (35%) | 541  (11%) | 890  (18%) |

**Phụ lục số 12:**

**Thống kê lao động theo các khối của ngành từ năm 2006-2012**

*Cơ cấu trình độ, tay nghề như sau: Tiến sĩ chiếm 0,04%; Thạc sĩ chiếm 0,43%;*

*Đại học chiếm 15,42%; Cao đẳng và trung cấp chuyên nghiệp chiếm 13,95%;*

*còn lại là công nhân kỹ thuật chiếm 70,16%.*

*Nguồn: Tổng công ty Đường sắt Việt Nam*

**Thống kê số lượng nhân lực trong ngành đường sắt**

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Năm** | **Nhân viên trực tiếp phục vụ chạy tàu** | **Nhân viên không trực tiếp phục vụ chạy tàu** | **Tổng** |
| 2015 | 13,034 | 18,539 | 31,573 |
| 2014 | 13,207 | 19,602 | 32,809 |
| 2013 | 14,624 | 24,135 | 38,759 |
| 2012 | 14,879 | 23,755 | 38,634 |
| 2011 | 13,611 | 25,619 | 39,230 |
| 2010 | 14,103 | 27,422 | 41,525 |
| 2009 | 11,968 | 30,367 | 42,355 |

**Phụ lục số 13:**

**Tình hình tai nạn giao thông đường sắt từ năm 2005 đến năm 2014**

*So sánh số vụ TNGT xảy ra hàng năm trên địa bàn từng tỉnh*

*Nguồn cung cấp: Cục ĐSVN; Tổng công ty ĐSVN*

1. Quyết định số 06/2002/QĐ-TTg ngày 07/01/2002 của Thủ tướng Chính phủ. [↑](#footnote-ref-1)