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

**TỜ TRÌNH**

**DỰ THẢO**

**Dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày 12/5/2018 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đường sắt và Nghị định số 01/2022/NĐ-CP ngày 04/01/2022 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày 12/5/2018 của Chính phủ**

Kính gửi: Chính phủ

Thực hiện quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật ngày 22/6/2015; Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật ngày 18/6/2020*;*

Thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại Quyết định số 1015/QĐ-TTg ngày 30/8/2022 về việc phê duyệt phương án phân cấp trong giải quyết thủ tục hành chính thuộc phạm vi quản lý của các bộ, cơ quan ngang bộ; ý kiến chỉ đạo của Phó Thủ tướng Chính phủ Trần Hồng Hà tại Văn bản số 3244/VPCP-CN ngày 09/5/2023 của Văn phòng chính phủ về việc niên hạn sử dụng phương tiện giao thông đường sắt, đề xuất sửa Nghị định 65/2018/NĐ-CP và Nghị định 01/2022/NĐ-CP.

Thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại Chỉ thị số 12/CT-TTg ngày 6/5/2023 về nhiệm vụ, giải pháp đối mới hoạt động của Ủy ban Quản lý vốn nhà nước tại doanh nghiệp và nâng cao hiệu quả hoạt động, phát huy nguồn lực đầu tư của 19 tập đoàn kinh tế, tổng công ty nhà nước trực thuộc, trong đó giao Bộ GTVT chủ trì “Rà soát, nghiên cứu điều chỉnh quy định về niên hạn sử dụng phương tiện giao thông đường sắt tại Điều 18, Điều 19 Nghị định số 65/2018/NĐ-CP của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đường sắt, khoản 2 Điều 1 Nghị định số 01/2022/NĐ-CP ngày 04 tháng 01 năm 2022 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số [65/2018/NĐ-CP](https://thuvienphapluat.vn/van-ban/giao-thong-van-tai/nghi-dinh-65-2018-nd-cp-huong-dan-luat-duong-sat-356280.aspx) ngày 12/5/2018 của Chính phủ”.

Bộ Giao thông vận tải (Bộ GTVT) trình Chính phủ dự thảo “Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày 12/5/2018 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đường sắt và Nghị định số 01/2022/NĐ-CP ngày 04/01/2022 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày 12/5/2018 của Chính phủ” (sau đây gọi chung là Dự thảo Nghị định), với các nội dung như sau:

**I. SỰ CẦN THIẾT BAN HÀNH NGHỊ ĐỊNH**

**1. Về phân cấp giải quyết TTHC**

Nghị định 65/2018/NĐ-CP ngày 12/5/2018 quy định thẩm quyền giải quyết thủ tục hành chính (TTHC) chấp thuận chủ trương xây dựng đường ngang trên đường sắt quốc gia và đường ngang công cộng trên đường sắt chuyên dùng liên quan đến quốc lộ là Bộ GTVT, quá trình thực hiện cho đến nay cơ bản chưa xuất hiện tồn tại, bất cập và không mâu thuẫn với quy định tại các văn bản quy phạm pháp luật khác.

Tuy nhiên, nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho tổ chức, cá nhân khi thực hiện TTHC, việc tổ chức phân cấp giải quyết TTHC từ Bộ GTVT về Cục Đường sắt Việt Nam (Cục ĐSVN) là cần thiết và phù hợp. Việc sửa đổi Nghị định 65/2018/NĐ-CP liên quan đến nội dung phân cấp giải quyết TTHC của Bộ GTVT được thực hiện theo đúng phương án phân cấp trong giải quyết TTHC thuộc phạm vi quản lý của các bộ, cơ quan ngang bộ đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1015/QĐ-TTg ngày 30/8/2022[[1]](#footnote-1).

**2. Về niên hạn phương tiện giao thông đường sắt**

2.1. Tình hình thực hiện quy định về niên hạn phương tiện giao thông đường sắt (PTGTĐS):

Theo quy định tại khoản 2 Điều 32 Luật Đường sắt 2017 PTGTĐS trong quá trình khai thác sử dụng phải bảo đảm còn niên hạn sử dụng theo quy định của Chính phủ.

Tại khoản 1, khoản 2 Điều 18 Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày 12/5/2018 của Chính phủ quy định niên hạn sử dụng đối với đầu máy, toa xe chở khách không quá 40 năm; đối với toa xe chở hàng không quá 45 năm. Sau một thời gian áp dụng quy định nêu trên, đặc biệt là do ảnh hưởng của dịch bệnh Covid - 19 giai đoạn từ năm 2020 – 2022, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam (Tổng công ty ĐSVN) đã nhiều lần báo cáo về các khó khăn vướng mắc và đề xuất kiến nghị trong quá trình thực hiện.

Do ảnh hưởng của dịch bệnh Covid - 19 và căn cứ vào tình hình thực tế của doanh nghiệp kinh doanh đường sắt, ngày 04/01/2022 Chính phủ đã ban hành Nghị định số 01/2022/NĐ-CP sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày 12/5/2018 của Chính phủ nhằm tháo gỡ các khó khăn vướng mắc của doanh nghiệp khắc phục các khó khăn do ảnh hưởng của dịch bệnh Covid-19. Theo đó, Nghị định này tiếp tục cho phép kéo dài thời gian thực hiện niên hạn sử dụng của PTGTĐS thêm 03 năm. Quy định này đã kịp thời hỗ trợ doanh nghiệp kinh doanh đường sắt khắc phục khó khăn, từng bước ổn định và phát triển sản xuất.

2.2. Thực trạng sử dụng phương tiện giao thông đường sắt.

Theo báo cáo của Tổng công ty ĐSVN:

1. Về số lượng phương tiện giao thông đường sắt:

Tại thời điểm 31/12/2022, các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đang khai thác tổng cộng 258 đầu máy, 980 toa xe khách và 4.318 toa xe hàng. Tuy nhiên, số liệu tính toán đến ngày 31/12/2025, các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đường sắt sẽ phải dừng hoạt động khoảng 114 đầu máy, 1.472 toa xe hàng và 168 toa xe khách *(Số lượng Đầu máy, toa xe hết niên hạn sử dụng đến năm 2050 tại Phụ lục số 01 gửi kèm)*

1. Về chất lượng phương tiện giao thông đường sắt:

Tổng công ty ĐSVN đã thành lập hội đồng đánh giá chất lượng kỹ thuật phương tiện giao thông đường sắt có thời gian sử dụng trên 40 năm[[2]](#footnote-2). Hội đồng đánh giá chất lượng kỹ thuậtPTGTĐS đã thống nhất phương pháp đánh giá thông qua một số kết quả Đề tài nghiên cứu khoa học cấp Bộ về đánh giá tuổi bền mỏi kết cấu bộ phận chạy đầu máy, toa xe sử dụng trong ngành đường sắt (mã số B2010-04-111, B2012-04-07) và Hồ sơ kỹ thuật nghiệm thu ở các cấp sửa chữa đầu máy, toa xe. Hội đồng[[3]](#footnote-3) đã đánh giá kết quả: Các phương tiện đầu máy, toa xe hiện nay được bảo dưỡng, sửa chữa tuân thủ nghiêm ngặt theo các Quy chuẩn, Quy trình sửa chữa bảo dưỡng hiện hành đảm bảo điều kiện an toàn kỹ thuật, do đó các phương tiện trên 40 năm vẫn còn đảm bảo yêu cầu kỹ thuật và đảm bảo an toàn trong vận dụng*.*

Thực tế, theo thống kê của Tổng công ty ĐSVN trong thời gian trước đây nhiều PTGTĐS có thời gian khai thác nhiều hơn quy định về niên hạn sử dụng PTGTĐS nhưng vẫn đảm bảo các điều kiện kỹ thuật và sử dụng an toàn *(Chi tiết theo Phụ lục số 02).*

*(Chi tiết nội dung tại Báo cáo đánh giá chất chất lượng kỹ thuật phương tiện giao thông đường sắt có thời hạn khai thác trên 40 năm của Tổng công ty ĐSVN và Biên bản họp hội đồng đánh giá chất lượng phương tiện giao thông đường sắt có thời gian khai thác trên 40 năm được thành lập theo Quyết định số 380/QĐ-ĐS ngày 04/4/2023 của Tổng giám đốc Tổng công ty ĐSVN)*

2.3. Về kinh nghiệm quốc tế.

a) Tại thời điểm xây dựng Luật Đường sắt 2017 và Nghị định số 65/2018/NĐ–CP, Ban soạn thảo đã nghiên cứu kinh nghiệm quốc tế của một số nước có quy định về niên hạn sử dụng PTGTĐS, trong đó có Mỹ[[4]](#footnote-4), Hàn Quốc[[5]](#footnote-5).

Nhằm đổi mới công nghệ, thúc đẩy đưa đường sắt tiến thẳng lên hiện đại đồng thời đẩy nhanh việc phát triển công nghiệp đường sắt thông qua việc loại bỏ để thay thế các phương tiện cũ[[6]](#footnote-6), do đó Ban soạn thảo đã đề xuất quy định niên hạn sử dụng PTGTĐS trong Luật Đường sắt 2017.

b) Tại thời điểm hiện nay, về cơ bản các nước trên thế giới không quy định về niên hạn sử dụng của PTGTĐS trong các văn bản quy phạm pháp luật[[7]](#footnote-7), chỉ quy định khung về an toàn, quản lý khai thác và chính sách phát triển đường sắt. Ngay như Hàn Quốc sau một thời gian áp dụng quy định về niên hạn sử dụng PTGTĐS (từ năm 2012 đến năm 2018), đến năm 2019 Luật An toàn đường sắt Hàn Quốc cũng đã sửa đổi và bỏ quy định này.

Thời gian sử dụng của PTGTĐS của các nước được quy định tại các văn bản của Tổ chức/doanh nghiệp quản lý phương tiện, cụ thể như quy định về khai thác kinh doanh của liên minh châu Âu (Anh, Pháp, ...), hoặc quy định tại tiêu chuẩn thiết kế phương tiện như Trung Quốc, Nhật Bản, Thái Lan, ...

Kinh nghiệm quốc tế cho thấy các nước có đường sắt phát triển đều cơ bản không quy định niên hạn sử dụng PTGTĐS trong quy định của pháp luật.

2.4. Về hiệu quả đầu tư mới các đầu máy, toa xe

Nếu đầu tư ngay tại thời điểm này, toàn bộ đầu máy, toa xe sẽ phải đầu tư loại sử dụng động cơ điezen, do hạ tầng chưa được điện khí hóa; đầu máy sử dụng năng lượng xanh đang ở giai đoạn thử nghiệm.

Đặc biệt, theo cam kết của Việt Nam tại Hội nghị lần thứ 26 các bên tham gia Công ước khung của Liên hợp quốc về biến đổi khí hậu (COP26) đến năm 2050: Chuyển đổi 100% đầu máy, toa xe phát điện đường sắt sử dụng nhiên liệu sạch, nhiên liệu tổng hợp (không phát thải khí nhà kính)[[8]](#footnote-8). Theo đó, toàn bộ các đầu máy, toa xe hiện có và đầu tư mới đều phải dừng hoạt động và thay thế mới toàn bộ trước năm 2050. Bên cạnh đó, do đầu máy, toa xe của Việt Nam sử dụng khổ đường 1000 mm, đến nay trên thế giới không còn sử dụng rộng rãi nên không có sẵn trên thị trường mà phải đặt hàng nhà sản xuất, do đó thời gian triển khai dự án đầu tư mới mất ít nhất 05 năm. Như vậy, nếu đầu tư mới thì thời gian sử dụng của PTGTĐS tối đa còn lại 22 năm (thấp hơn niên hạn sử dụng PTGTĐS) không đem lại hiệu quả kinh tế và gây lãng phí.

Đồng thời, theo báo cáo của Tổng công ty ĐSVN, do ảnh hưởng của đại dịch Covid-19 trong các năm 2020, 2021 và 2022 sản lượng vận tải đường sắt giảm mạnh, lỗ sản xuất kinh doanh 3 năm liên tiếp khiến các doanh nghiệp kinh doanh đường sắt gặp khó khăn trong việc huy động các nguồn lực để phục hồi sản xuất kinh doanh[[9]](#footnote-9) dẫn đến Tổng công ty ĐSVN cơ bản không còn vốn tự có để đầu tư, việc vay vốn của các tổ chức tín dụng để đầu tư cũng rất khó khăn.

2.5. Nhận xét, đánh giá và đề xuất kiến nghị:

a) Về sự cần thiết kéo dài niên hạn sử dụng phương tiện giao thông đường sắt:

Trên cơ sở kinh nghiệm quốc tế, hiệu quả việc đầu tư đóng mới đầu máy, toa xe, kết quả đánh giá một cách khoa học, cẩn trọng, kỹ lưỡng của các chuyên gia, nhà khoa học về chất chất lượng kỹ thuật PTGTĐS có thời hạn khai thác trên 40 năm, việc quy định niên hạn sử dụng PTGTĐS trong Luật đường sắt là không hợp lý, gây lãng phí. Quá trình tổng kết Luật Đường sắt 2017, các cơ quan liên quan cũng đều thống nhất nhận định này và đề xuất không quy định niên hạn sử dụng PTGTĐS trong Luật đường sắt sửa đổi. Theo tiến độ dự kiến, Bộ GTVT sẽ gửi Bộ Tư pháp thẩm định đề xuất xây dựng dựng Luật đường sắt sửa đổi trong tháng 10/2023 để trình cấp có thẩm quyền.

Trong khi chưa sửa đổi Luật Đường sắt 2017, việc sửa đổi Nghị định 65/2018/NĐ-CP theo hướng kéo dài thời gian áp dụng quy định niên hạn sử dụng đối với PTGTĐS đến sau thời điểm Luật Đường sắt sửa đổi có hiệu lực là cần thiết và cấp bách.

b) Về thời gian kéo dài niên hạn sử dụng phương tiện giao thông đường sắt:

Theo kế hoạch xây dựng dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi), tháng 10/2025 trình dự thảo để Quốc hội thông qua và dự kiến có hiệu lực thi hành vào đầu năm 2027.

Vì vậy, đề xuất kéo dài thời gian áp dụng niên hạn sử dụng PTGTĐS đến 2030 khi Luật Đường sắt (sửa đổi) có hiệu lực thi hành được 03 năm để doanh nghiệp kinh doanh đường sắt có thời gian thích ứng với quy định mới.

c) Trong trường hợp nếu được kéo dài niên hạn sử dụng PTGTĐS, cần phải thực hiện các nội dung sau:

- Bộ GTVT sẽ ban hành Thông tư thay thế Thông tư số 29/2018/TT-BGTVT ngày 12/5/2018 của Bộ trưởng Bộ GTVT quy định về việc kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông đường sắt và các Thông tư sửa đổi, bổ sung Thông tư số 29/2018/TT-BGTVT, theo hướng rút ngắn chu trì kiểm tra đối với các đầu máy, toa xe khách trên 40 năm và toa xe hàng trên 45 năm nhằm tăng cường kiểm soát chất lượng, an toàn kỹ thuật của các phương tiện.

*-* Tổng công ty ĐSVN và các doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt:

+ Chịu trách nhiệm sửa chữa, bảo dưỡng PTGTĐS để bảo đảm chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của PTGTĐS giữa hai kỳ kiểm tra của cơ quan đăng kiểm;

+ Xây dựng, công bố các tiêu chuẩn cơ sở về công tác kiểm tra, sửa chữa định kỳ PTGTĐS theo quy định của Luật Tiêu chuẩn quy chuẩn, đặc biệt chú trọng công tác kiểm tra, sửa chữa đối với các PTGTĐS được kéo dài niên hạn sử dụng. Hiện nay, Tổng công ty ĐSVN đã tiến hành công bố 4/4 Tiêu chuẩn cơ sở (TCCS) về công tác kiểm tra, sửa chữa định kỳ toa xe (2 TCCS về toa xe hàng, 02 TCCS về toa xe khách), 09/10 TCCS về công tác kiểm tra, sửa chữa định kỳ các loại đầu máy (còn 01 TCCS dự kiến công bố trong tháng 10/2023).

+ Tổ chức xây dựng và thực hiện các giải pháp về kỹ thuật tăng cường bảo dưỡng, sửa chữa rút ngắn chu kỳ sửa chữa, thay thế các bộ phận quan trọng nếu không đảm bảo chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường (như khung giá chuyển hướng, trục bánh xe của các phương tiện) đặc biệt là toa xe khách, đầu máy kéo chính tuyến sử dụng trên 40 năm theo quy định của nhà sản xuất.

+ Chỉ đạo các đơn vị tăng cường công tác kiểm tra, giám sát chất lượng sửa chữa khi đầu máy, toa xe vào cấp sửa chữa theo đúng các quy định; giám sát công tác chỉnh bị, bảo dưỡng, khám chữa toa xe dọc đường để đảm bảo an toàn chạy tàu trong quá trình khai thác, vận hành.

+ Cam kết chịu trách nhiệm toàn diện trước pháp luật về công tác đảm bảo an toàn của PTGTĐS khi được kéo dài niên hạn sử dụng.

**II. MỤC ĐÍCH, QUAN ĐIỂM XÂY DỰNG NGHỊ ĐỊNH**

**1. Mục đích**

a) Phân cấp giải quyết TTHC đối với chấp thuận chủ trương xây dựng đường ngang trên đường sắt quốc gia từ Bộ GTVT về Cục ĐSVN để triển khai phù hợp với phương án phân cấp theo Quyết định số 1015/QĐ-TTg ngày 30/8/2022 của Thủ tướng Chính phủ.

b) Sử dụng có hiệu quả các PTGTĐS có thời gian sử dụng trên 40 năm nhưng vẫn đảm bảo chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường được tiếp tục khai thác kinh doanh vận tải đường sắt.

**2. Quan điểm xây dựng Nghị định**

a) Tuân thủ các quy định hiện hành của Luật Đường sắt và các văn bản Quy phạm pháp luật có liên quan.

b) Thực hiện Quyết định số 1015/QĐ-TTg ngày 30/8/2022 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt phương án phân cấp trong giải quyết thủ tục hành chính thuộc phạm vi quản lý của các bộ, cơ quan ngang bộ; Văn bản số 301/TTg-PL ngày 06/4/2022 của Thủ tướng chính phủ về công tác xây dựng thể chế, pháp luật; Quyết định số 1814/QĐ-BGTVT ngày 30/12/2022 của Bộ trưởng Bộ GTVT ban hành Chương trình xây dựng văn bản quy phạm pháp luật năm 2023 của Bộ GTVT; Quyết định số 388/QĐ-BGTVT ngày 31/3/2023 của Bộ trưởng Bộ GTVT về việc điều chỉnh, bổ sung Chương trình xây dựng văn bản quy phạm pháp luật 06 tháng đầu năm 2023 của Bộ GTVT.

c) Kế thừa các nội dung đã và đang thực hiện ổn định của Nghị định 65/2018/NĐ-CP và Nghị định số 01/2022/NĐ-CP của Chính phủ.

d) Đảm bảo tính tương thích, tuân thủ quy định các điều ước quốc tế trong lĩnh vực đường sắt mà Việt Nam là thành viên.

đ) Đảm bảo tính hợp lý, thống nhất giữa các điều khoản của Nghị định, tính thống nhất của hệ thống pháp luật và tính khả thi trong thực hiện.

e) Các quy định của Dự thảo Nghị định phải cụ thể, chi tiết, khả thi để có thể thi hành ngay.

**III. QUÁ TRÌNH XÂY DỰNG DỰ THẢO NGHỊ ĐỊNH**

Thực hiện sự phân công của Chính phủ, thời gian vừa qua, Bộ GTVT đã phối hợp với các Bộ, ngành hữu quan thực hiện các hoạt động xây dựng dự thảo Nghị định theo quy định của Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật, cụ thể như sau:

**1. Thành lập Ban soạn thảo, Tổ biên tập**

Theo Chương trình xây dựng pháp luật năm 2023 của Bộ trưởng Bộ GTVT ban hành kèm theo Quyết định số 388/QĐ-BGTVT ngày 31/3/2023 điều chỉnh, bổ sung Chương trình xây dựng văn bản quy phạm pháp luật 06 tháng đầu năm 2023, Bộ trưởng Bộ GTVT đã ban hành Quyết định số 535/QĐ-BGTVT ngày 08/5/2023 thành lập Ban soạn thảo và Tổ biên tập xây dựng dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày 12/5/2018 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đường sắt và Nghị định số 01/2022/NĐ-CP ngày 04/01/2022 của Chính phủ.

**2. Tổ chức lấy ý kiến và tiếp thu, chỉnh lý dự thảo Nghị định**

Ngày 03/7/2023, Bộ GTVT có Công văn số 6998/BGTVT-KHCN&MT gửi các Bộ, ngành, địa phương, các tổ chức chính trị - xã hội đang tải lên Cổng thông tin điện tử Chính phủ, Cổng thông tin điện tử Bộ GTVT để lấy ý kiến góp ý rộng rãi trong nhân dân theo quy định của Luật ban hành văn bản QPPL.

Bộ GTVT đã nhận được ý kiến góp ý của của 57 cơ quan, đơn vị góp ý đối với Hồ sơ dự thảo Nghị định. Trong đó có 07 cơ quan, đơn vị có ý kiến góp ý đối với một số nội dung cụ thể của Hồ sơ dự thảo Nghị định[[10]](#footnote-10); 50 cơ quan, đơn vị còn lại không có ý kiến cụ thể hoặc có ý kiến thống nhất với Hồ sơ dự thảo Nghị định. Trên cơ sở góp ý của các cơ quan, đơn vị, Ban soạn thảo đã tổng hợp tiếp thu, giải trình, chỉnh lý dự thảo Nghị định.

Ngày 13/9/2023, Bộ GTVT tổ chức cuộp họp với sự tham gia của đại diện các Bộ: Công Thương, Tài Chính, Kế hoạch và Đầu tư, Khoa học và Công nghệ, Tư Pháp, Lao động – Thương binh và Xã hội và thành viên Ban soạn thảo, Tổ biên tập[[11]](#footnote-11). Trên cơ sở ý kiến của các cơ quan, đơn vị tại cuộc họp, Ban soạn thảo tổng hợp tiếp thu, giải trình, chỉnh lý Hồ sơ Dự thảo Nghị định.

Ngày …/…/2023, Bộ Tư pháp đã tổ chức thẩm định dự thảo Nghị định (Báo cáo thẩm định số …/BC-BTP ngày …/…/2023).

Trên cơ sở ý kiến thẩm định, Bộ GTVT đã tiến hành tiếp thu, chỉnh lý và hoàn thiện dự thảo Nghị định trình Chính phủ xem xét ban hành.

**IV. BỐ CỤC VÀ NHỮNG NỘI DUNG CƠ BẢN CỦA DỰ THẢO NGHỊ ĐỊNH**

Về bố cục: Nghị định gồm 02 điều cụ thể như sau:

Điều 1. Sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 65/2018/NĐ - CP ngày 12/5/2018 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đường sắt và Nghị định số 01/2022/NĐ-CP ngày 04/01/2022 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày 12/5/2018 của Chính phủ.

Điều 2. Điều khoản thi hành.

**V. Ý KIẾN CỦA CÁC BỘ, NGÀNH VÀ ĐỊA PHƯƠNG**

Đến nay, tất cả ý kiến của Bộ, ngành, địa phương và doanh nghiệp đều cơ bản thống nhất với dự thảo Nghị định (chi tiết tại Bản tiếp thu, giải trình ý kiến của các cơ quan, đơn vị).

Trên đây là Tờ trình Dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày 12/5/2018 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đường sắt và Nghị định số 01/2022/NĐ-CP ngày 04/01/2022 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày 12/5/2018 của Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải kính trình Chính phủ xem xét, quyết định./.

Xin gửi kèm theo:

1. *Dự thảo Nghị định;*
2. *Bản tiếp thu, giải trình ý kiến của các cơ quan, đơn vị và bản chụp văn bản tham gia ý kiến của cơ quan, đơn vị;*
3. *Báo cáo đánh giá tác động của thủ tục hành chính;*
4. *Báo cáo Tổng kết việc thi hành pháp luật liên quan đến Dự thảo Nghị định;*
5. *Báo cáo đánh giá tác động của Dự thảo Nghị định;*
6. *Báo cáo rà roát các văn bản QPPL có liên quan đến Dự thảo Nghị định;*
7. *Bảng so sánh nội dung dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung với Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày 12/5/2018 và Nghị định số 01/2022/NĐ-CP ngày 04/01/2022 của Chính phủ;*
8. *Văn bản thẩm định của Bộ Tư pháp;*
9. *Bản tiếp thu, giải trình ý kiến thẩm định của Bộ Tư pháp;*

*10. Chỉ đạo của Chính phủ về đề nghị xây dựng Nghị định: Quyết định số 1015/QĐ-TTg ngày 30/8/2022 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt phương án phân cấp trong giải quyết thủ tục hành chính thuộc phạm vi quản lý của các bộ, cơ quan ngang bộ; Chỉ thị số 12/CT-TTg ngày 6/5/2023 của Thủ tướng Chính phủ về nhiệm vụ, giải pháp đối mới hoạt động của Ủy ban Quản lý vốn nhà nước tại doanh nghiệp và nâng cao hiệu quả hoạt động, phát huy nguồn lực đầu tư của 19 tập đoàn kinh tế, tổng công ty nhà nước trực thuộc; Văn bản số 3244/VPCP-CN ngày 09/5/2023 của Văn phòng chính phủ về việc niên hạn sử dụng phương tiện giao thông đường sắt, đề xuất sửa Nghị định 65/2018/NĐ-CP và Nghị định 01/2022/NĐ-CP theo ý kiến chỉ đạo của Phó Thủ tướng Chính phủ Trần Hồng Hà;*

*11. Báo cáo đánh giá chất lượng phương tiện phương tiện đường sắt có thời gian khai thác sau 40 năm và Biên bản họp Hội đồng.*

|  |  |
| --- | --- |
| ***Nơi nhận:***  - Thủ tướng Chính phủ (để báo cáo);  - Các Phó Thủ tướng Chính phủ (để báo cáo);  - Văn phòng Chính phủ;  - Bộ Tư pháp;  - Các Thứ trưởng;  - Vụ Pháp chế;  - Cục ĐSVN;  - Lưu: VT, KHCN&MT(D). | **BỘ TRƯỞNG**  **Nguyễn Văn Thắng** |

**Phụ lục số 01.**

**Bảng kê số lượng đầu máy, toa xe hết niên hạn sử dụng đến năm 2050**

*(Kèm theo Tờ trình số / TTr – BGTVT ngày / /2023 của Bộ GTVT)*

| **TT** | **Thời điểm** | **Đầu máy** | | **Toa xe khách** | | **Toa xe hàng** | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **Hết niên hạn** | **Còn lại** | **Hết niên hạn** | **Còn lại** | | **Hết niên hạn** | **Còn lại** |
| 1 | 1-1-2022 |  | **258** |  | **980** | |  | **4318** |
| 2 | 1-1-2024 | 38 | 220 | 74 | 906 | | 391 | 3927 |
| 3 | 1-1-2025 | 18 | 202 | 50 | 856 | | 0 | 3927 |
| 4 | 1-1-2026 | 58 | 144 | 44 | 812 | | 1081 | 2846 |
| 5 | 1-1-2027 | 0 | 144 | 16 | 796 | | 19 | 2827 |
| 6 | 1-1-2028 | 8 | 136 | 11 | 785 | | 0 | 2827 |
| 7 | 1-1-2029 | 0 | 136 | 41 | 744 | | 461 | 2366 |
| 8 | 1-1-2030 | 10 | 126 | 13 | 731 | | 16 | 2350 |
| 9 | 1-1-2031 | 8 | 118 | 10 | 721 | | 1 | 2349 |
| 10 | 1-1-2032 | 0 | 118 | 4 | 717 | | 6 | 2343 |
| 11 | 1-1-2033 | 0 | 118 | 5 | 712 | | 0 | 2343 |
| 12 | 1-1-2034 | 0 | 118 | 1 | 711 | | 0 | 2343 |
| 13 | 1-1-2035 | 0 | 118 | 6 | 705 | | 106 | 2237 |
| 14 | 1-1-2036 | 0 | 118 | 49 | 656 | | 0 | 2237 |
| 15 | 1-1-2037 | 0 | 118 | 42 | 614 | | 0 | 2237 |
| 16 | 1-1-2038 | 0 | 118 | 20 | 594 | | 1 | 2236 |
| 17 | 1-1-2039 | 0 | 118 | 55 | 539 | | 0 | 2236 |
| 18 | 1-1-2040 | 0 | 118 | 34 | 505 | | 70 | 2166 |
| 19 | 1-1-2041 | 0 | 118 | 88 | 417 | | 1 | 2165 |
| 20 | 1-1-2042 | 20 | 98 | 37 | 380 | | 8 | 2157 |
| 21 | 1-1-2043 | 15 | 83 | 85 | 295 | | 2 | 2155 |
| 22 | 1-1-2044 | 2 | 81 | 28 | 267 | | 0 | 2155 |
| 23 | 1-1-2045 | 20 | 61 | 55 | 212 | | 0 | 2155 |
| 24 | 1-1-2046 | 0 | 61 | 19 | 193 | | 0 | 2155 |
| 25 | 1-1-2047 | 18 | 43 | 5 | 188 | | 201 | 1954 |
| 26 | 1-1-2048 | 23 | 20 | 30 | 158 | | 137 | 1817 |
| 27 | 1-1-2049 | 0 | 20 | 0 | 158 | | 226 | 1591 |
| 28 | 1-1-2050 | 0 | **20** | 0 | **158** | | 299 | **1292** |

*(Nguồn cung cấp: Tổng công ty Đường sắt Việt Nam)*

**Phụ lục số 02.**

**Bảng kê số lượng đầu máy, toa xe có thời gian**

**khai thác trên 40 năm (đối với đầu máy, toa xe khách)**

**và trên 45 năm (đối với toa xe hàng) tính đến 31/12/2022**

*(Kèm theo Tờ trình số / TTr – BGTVT ngày / /2023 của Bộ GTVT)*

| **TT** | **Loại phương tiện** | **Thời gian khai thác** | |
| --- | --- | --- | --- |
| **Trên 40 năm** | **Trên 45 năm** |
| 1 | Đầu máy | 58 |  |
| 2 | Toa xe khách | 163 |  |
| 3 | Toa xe hàng |  | 1491 |

*(Nguồn cung cấp: Tổng công ty Đường sắt Việt Nam)*

***Ghi chú:***

*Tổng công ty Đường sắt Việt Nam đã thực hiện việc đánh giá đối với các phương tiện nêu trên và cho kết quả các phương tiện vẫn hoạt động bình thường.*

1. Khoản 5 Điểm E Lĩnh vực đường sắt: “Chấp thuận chủ trương xây dựng đường ngang (đối với đường sắt có tốc độ thiết kế nhỏ hơn 100 km/h giao nhau với đường bộ; đường sắt giao nhau với đường bộ từ cấp IV trở xuống”. [↑](#footnote-ref-1)
2. Quyết định 380/QĐ – ĐS ngày 04/4/2023 của Tổng công ty ĐSVN, gồm 11 Tiến sỹ (trong đó có 05 Giáo sư, 02 Phó Giáo sư) và các chuyên gia có kinh nghiệm về cơ khí động lực về Đầu máy, toa xe. [↑](#footnote-ref-2)
3. Biên bản họp Hội đồng ngày 05/4/2023. [↑](#footnote-ref-3)
4. “khoản a Điều 203 của Luật giao thông vận tải 49 CFR phần 215 - Tiêu chuẩn an toàn toa xe hàng đường sắt, quy định: cấm vận chuyển mọi toa xe hàng khi có thời gian sử dụng trên 50 năm, tính từ ngày chế tạo. Ngoài ra, theo quy định AAR Rule 90 của Hiệp hội vận tải đường sắt Mỹ; Toa xe và các bộ phận của toa xe bị cấm hoán cải, đổi lẫn các toa xe có tuổi thọ trên 40 năm, tính từ năm chế tạo mới”. [↑](#footnote-ref-4)
5. Luật An toàn đường sắt của Hàn Quốc từ năm 2012 tại Điều 37 có quy định về thời hạn sử dụng phương tiện giao thông đường sắt (PTGTĐS) và giao cho Bộ Tài nguyên đất đai, giao thông vận tải quy định hướng dẫn chi tiết về việc này. [↑](#footnote-ref-5)
6. sử dụng trên 40 năm đối với đầu máy và toa xe khách; 45 đối với toa xe hàng. [↑](#footnote-ref-6)
7. Trung Quốc, Nhật Bản, Thái Lan, Anh, Pháp, Úc, Đài Loan, liên minh EU… [↑](#footnote-ref-7)
8. Quyết định 876/QĐ-TTg ngày 22/7/2022 của Thủ tướng Chính phủ Phê duyệt Chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí các-bon và khí mê-tan của ngành giao thông vận tải  [↑](#footnote-ref-8)
9. Báo cáo số 1739/ĐS-KTKT ngày 06/6/2023 của Tổng công ty ĐSVN. [↑](#footnote-ref-9)
10. Sở GTVT Hà Giang, Sở GTVT Ninh Thuận, Sở GTVT Quảng Nam, Vụ Kế hoạch Đầu tư, UBND tỉnh Lạng Sơn, Bộ Tài nguyên và Môi trường, Bộ Tư Pháp [↑](#footnote-ref-10)
11. Quyết định số 535/QĐ-BGTVT ngày 08/5/2023 của Bộ trươnmgr Bộ GTVT thành lập Ban soạn thảo và Tổ biên tập xây dựng dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày 12/5/2018 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đường sắt và Nghị định số 01/2022/NĐ-CP ngày 04/01/2022 của Chính phủ [↑](#footnote-ref-11)