**BẢNG GIẢI SO SÁNH NỘI DUNG DỰ THẢO**

**Nghị định** **sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày 12 tháng 5 năm 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 tháng 01 năm 2022 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 65/2018/NĐ - CP ngày 12 tháng 5 năm 2018 của Chính phủ**

| **Nội dung Nghị định 65/2018/NĐ-CP và Nghị định số 01/2022/NĐ - CP** | **Nội dung sửa đổi, bổ sung** | **Giải thích lý do** |
| --- | --- | --- |
| **I. Nghị định số 65/2018/NĐ - CP** | | |
| 1. Sửa đổi điểm a khoản 2 của Điều 12 như sau: |  |  |
| a) Bộ Giao thông vận tải đối với đường ngang xây dựng trên đường sắt quốc gia, đường ngang công cộng xây dựng trên đường sắt chuyên dùng liên quan đến quốc lộ; | a) ***Cục Đường sắt Việt Nam*** đối với đường ngang xây dựng trên đường sắt quốc gia, đường ngang công cộng xây dựng trên đường sắt chuyên dùng liên quan đến quốc lộ; | Đề nghị sửa đổi điểm này để thực hiện phân cấp giải quyết TTHC từ Bộ GTVT chuyển về Cục ĐSVN theo chủ trương về phân cấp, phân quyền của Chính phủ tại khoản 5 *Mục E Lĩnh vực đường sắt* tại Quyết định số 1015/QĐ-TTg ngày 30/8/2022 của Thủ tướng Chính phủ. |
| **II. Nghị định số 01/2022/NĐ - CP** | | |
| Sửa đổi Điều 19 như sau:  **“Điều 19. Lộ trình thực hiện niên hạn sử dụng của phương tiện giao thông đường sắt** | Sửa đổi Điều 19 như sau:  **“Điều 19 . Lộ trình thực hiện niên hạn sử dụng của phương tiện giao thông đường sắt** |  |
| 1. Các phương tiện hết niên hạn sử dụng trước ngày 31 tháng 12 năm 2018: Được phép hoạt động đến hết ngày 31 tháng 12 năm 2023.  2. Các phương tiện hết niên hạn sử dụng từ 01 tháng 01 năm 2019 đến ngày 31 tháng 12 năm 2019: Được phép hoạt động đến hết ngày 31 tháng 12 năm 2024.  3. Các phương tiện hết niên hạn sử dụng từ 01 tháng 01 năm 2020 đến ngày 31 tháng 12 năm 2025: Được phép hoạt động đến hết ngày 31 tháng 12 năm 2025.  4. Các phương tiện hết niên hạn sử dụng từ ngày 01 tháng 01 năm 2026: Không được kéo dài thời gian hoạt động.”. | ***Các phương tiện hết niên hạn sử dụng trước ngày 31 tháng 12 năm 2030: Được phép hoạt động đến hết ngày 31 tháng 12 năm 2030.*** | a) Về sự cần thiết kéo dài niên hạn sử dụng phương tiện giao thông đường sắt:  Để hỗ trợ Tổng công ty ĐSVN và các doanh nghiệp vận tải đường sắt tận dụng các phương tiện giao thông đường sắt sắp hết niên hạn sử dụng nhưng vẫn đảm bảo chất lượng, điều kiện khai thác an toàn, cần có giải pháp tháo gỡ theo hướng kéo dài niên hạn sử dụng phương tiện giao thông đường sắt.  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.  Hiện nay, Bộ GTVT đang hoàn thiện Báo cáo tổng kết 5 năm thi hành Luật Đường sắt 2017, trong đó có định hướng sửa đổi quy định về niên hạn sử dụng phương tiện giao thông đường sắt. Vì vậy, thời gian đề xuất kéo dài niên hạn sử dụng phương tiện giao thông đường sắt 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 phương tiện giao thông đường sắt, cần phải thực hiện các nội dung sau:  - Sửa đổi, bổ sung Thông tư số 01/2022/TT-BGTVT ngày 12/01/2022 của Bộ GTVT nhằm tăng cường kiểm soát chất lượng, an toàn kỹ thuật của các phương tiện có tuổi thọ trên 40 năm đối với đầu máy, toa xe chở khách, trên 45 năm đối với toa xe chở hàng theo hướng rút ngắn chu kỳ kiểm tra cấp giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường.  *-* Tổng công ty ĐSVN và các doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt:  + Chịu trách nhiệm sửa chữa, bảo dưỡng phương tiện để bảo đảm chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện 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 phương tiện GTĐS theo quy định của Luật Tiêu chuẩn quy chuẩn đặc biệt chú trọng công tác kiểm tra, sửa chữa đối với các phương tiện được kéo dài niên hạn sử dụng.  + Tổ chức xây dựng và thực hiện các giải pháp về kỹ thuật tăng cường bảo dưỡng sửa chữa (đặc biệt đối với bộ phận chạy như giá chuyển hướng), rút ngắn chu kỳ sửa chữa đối, thay thế các bộ phận quan trọng nếu đánh giá ảnh hưởng đến an toàn (như các giá chuyển hướng, trục bánh của các phương tiện) đặc biệt là toa xe khách, đầu máy kéo chính tuyến sử dụng trên 40 năm.  + 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 phương tiện GTĐS khi được kéo dài niên hạn sử dụng.  d) Thực hiện ý kiến chỉ đạo của Bộ GTVT tại văn bản số 10100/BGTVT-KHCN ngày 30/9/2022 và Thông báo số 424/TB-BGTVT ngày 07/10/2022 của Bộ GTVT. Trong đó **y**êu cầu Tổng công ty Đường sắt Việt Nam cần chủ động phối hợp với Cục Đăng kiểm Việt Nam,CụcĐSVN và các chuyên gia chủ động đánh giá tình trạng kỹ thuật, tính năng sử dụngvà khai thác còn lại của các phương tiện giao thông đường sắt hiện có để phân nhóm cho phù hợp.  - Ngày 05/4/2022 Hội đồng đánh giá đã tiến hành Hội nghị với sự tham gia của toàn thể các thành viên của Hội đồng theo Quyết định số 380/QĐ-ĐS ngày 04/4/2023 của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam; các chuyên gia, giáo sư, tiến sỹ chuyên ngành Cơ khí, Động lực, Đầu máy Toa xe. Tham dự hội đồng còn có đại diện của Vụ KHCN&MT - Bộ Giao thông Vận tải, Phòng Đường sắt - Cục Đăng kiểm Việt Nam, Phòng VT.KHCN - Cục Đường sắt Việt Nam. .Hội đồng đã kết luận như sau: *“Qua kết quả đánh giá Hội đồng thống nhất rằng, các phương tiện đầu máy toa xe hiện nay có chất lượng bảo dưỡng, sửa chữa được đảm bảo và tuân thủ nghiêm ngặt theo các Quy chuẩn, Quy trình sửa chữa bảo dưỡng, sửa chữa hiện hành, do đó các phương tiện trên 40 năm vẫn còn đảm bảo yêu cầu kỹ thuật và đảm bảo an toàn trong vận dụng”*  - Căn cứ một số kết quả của các Đề tài nghiên cứu khoa học cấp Bộ đánh giá tuổi bền mỏi kết cấu bộ phận chạy đầu máy toa xe sử dụng trong ngành đường sắt Việt Nam, mã số B2010-04-111[[1]](#footnote-1), B2012-04-07[[2]](#footnote-2), cho thấy các kết cấu được thiết kế chế tạo với độ bền mỏi dài hạn và có tuổi bền mỏi rất lớn, cho phép khai thác sử dụng trong thời gian dài; Căn cứ kết quả nghiên cứu các đề tài cấp Bộ của Trường Đại học Giao thông vận tải về độ bền mỏi kết cấu bộ phận chạy đầu máy, toa xe khẳng định chất lượng phương tiện còn đảm bảo chất lượng, làm cơ sở để đề xuất sửa đổi Luật Đường sắt 2017 và Nghị định hướng dẫn các nội dung liên quan đến niên hạn PTGTĐS. |

1. Đề tài NCKH cấp Bộ: Nghiên cứu, thử nghiệm độ bền thùng xe, bệ xe và giá chuyển hướng toa xe khách Rumani sử dụng tại Xí nghiệp toa xe Sài Gòn [↑](#footnote-ref-1)
2. Đề tài NCKH cấp Bộ: Nghiên cứu đánh giá độ bền và độ mỏi kết cấu bộ phận chạy đầu máy, toa xe sử dụng trong ngành đường sắt Việt Nam. [↑](#footnote-ref-2)