

Số: /TTr-BGTVT

Hà Nội, ngày tháng năm 2025

**TỜ TRÌNH**  
**Dự án Luật Đường sắt (sửa đổi)**  
*(Tài liệu gửi Bộ Tư pháp thẩm định)*

Kính gửi: Chính phủ

Luật Đường sắt số 06/2017/QH14 được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam khóa XIV thông qua tại kỳ họp thứ 03 ngày 16/6/2017, có hiệu lực thi hành từ ngày 01/7/2018 (sau đây gọi là Luật Đường sắt 2017) và được sửa đổi, bổ sung bằng Luật Sửa đổi, bổ sung một số điều của 37 Luật có liên quan đến quy hoạch số 35/2018/QH14 ngày 20/11/2018, có hiệu lực thi hành từ ngày 01/9/2019. Đây là văn bản pháp lý quan trọng, đã kịp thời thể chế hoá các chủ trương, chính sách của Đảng và Nhà nước đối với mọi hoạt động trong lĩnh vực giao thông vận tải đường sắt. Sau hơn 06 năm triển khai thực hiện, Luật Đường sắt 2017 đã phát huy hiệu quả, từng bước đáp ứng yêu cầu phát triển của lĩnh vực đường sắt, đáp ứng yêu cầu quản lý nhà nước, làm rõ hơn trách nhiệm và quyền hạn của từng chủ thể tham gia trong lĩnh vực đường sắt; đã đưa ra các chính sách ưu đãi để khuyến khích doanh nghiệp đầu tư, kinh doanh vận tải đường sắt. Tuy nhiên, bên cạnh kết quả đạt được, trong quá trình thực hiện, Luật Đường sắt 2017 cũng đã bộc lộ những tồn tại, bất cập đòi hỏi sớm phải nghiên cứu sửa đổi, bổ sung để đáp ứng yêu cầu thực tiễn.

Thực hiện Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật 2015 (được sửa đổi, bổ sung năm 2020), Nghị quyết số 129/2024/QH15 ngày 08/6/2024 của Quốc hội ban hành Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2025, điều chỉnh Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2024 và Quyết định số 568/QĐ-TTg ngày 26/6/2024 của Thủ tướng Chính phủ phân công cơ quan chủ trì soạn thảo, thời hạn trình các dự án luật, pháp lệnh được điều chỉnh trong Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2024 và các dự án luật thuộc Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2025, Bộ Giao thông vận tải kính trình Chính phủ dự án Luật Đường sắt (sửa đổi) như sau:

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

**1. Cơ sở chính trị, pháp lý**

**1.1. Cơ sở chính trị**

Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng xác định hoàn thiện, nâng cao chất lượng thể chế kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa đầy đủ, đồng bộ, hiện đại, hội nhập và xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng là hai trong ba khâu đột phá chiến lược. Đồng thời, Đại hội cũng đã xác định phương hướng, nhiệm vụ, giải pháp để hoàn thiện, nâng cao chất lượng thể chế kinh tế thị trường

và phát triển đường sắt: *“Tiếp tục hoàn thiện và nâng cao chất lượng thể chế, pháp luật đầy đủ, đồng bộ, hiện đại, hội nhập, ổn định, cụ thể, minh bạch”, “Xây dựng, hoàn thiện khung khổ pháp lý, thử nghiệm cơ chế, chính sách đặc thù để thúc đẩy quá trình chuyển đổi số, kinh tế số, phát triển các mô hình kinh tế mới, khởi nghiệp sáng tạo, cung cấp dịch vụ công, quản lý và bảo vệ môi trường”; “Quan tâm đúng mức phát triển giao thông đường sắt, triển khai xây dựng một số đoạn đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam. Kết nối đồng bộ hệ thống giao thông với các khu kinh tế, khu công nghiệp, cảng hàng không, cảng biển. Đẩy nhanh tiến độ xây dựng các tuyến đường sắt đô thị tại Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh, giải quyết các điểm nghẽn về hạ tầng giao thông”.*

Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII về việc tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hoá, hiện đại hoá đất nước đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 đã xác định rõ nhiệm vụ, giải pháp: *“Rà soát, hoàn thiện luật chuyên ngành về du lịch, thương mại, đường sắt...”; “Hoàn thiện cơ chế, chính sách, thí điểm thực hiện các cơ chế phù hợp để tạo đột phá cho phát triển kết cấu hạ tầng, nhất là đường bộ, đường sắt”; “Ban hành cơ chế, chính sách về phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao cho các ngành công nghiệp nền tảng, công nghiệp ưu tiên, công nghiệp mũi nhọn thông qua tăng cường đặt hàng đào tạo và thực hiện hỗ trợ tài chính của Nhà nước đối với cơ sở đào tạo và người học”...*

Nghị quyết số 57-NQ/TW ngày 22/12/2024 của Bộ Chính trị về đột phá phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số quốc gia, trong đó đã xác định nhiệm vụ, giải pháp: *“Khẩn trương, quyết liệt hoàn thiện thể chế; xoá bỏ mọi tư tưởng, quan niệm, rào cản đang cản trở sự phát triển; đưa thể chế thành một lợi thế cạnh tranh trong phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số”; “Phát triển, trọng dụng nhân lực chất lượng cao, nhân tài đáp ứng yêu cầu phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số quốc gia”;...*

Kết luận số 49-KL/TW ngày 28/02/2023 của Bộ Chính trị về định hướng phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 (sau đây gọi là Kết luận số 49) đã xác định: *“Thống nhất nhận thức của cả hệ thống chính trị về vị trí, vai trò, tầm quan trọng, sự cần thiết của vận tải đường sắt”; “Huy động tối đa các nguồn lực, tập trung ưu tiên đầu tư phát triển hệ thống giao thông vận tải đường sắt hiện đại, đồng bộ, bền vững, có trọng tâm, trọng điểm, có lộ trình, bước đi cụ thể, phù hợp với điều kiện và kế hoạch, chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của đất nước”; “Tập trung ưu tiên phát triển công nghiệp đường sắt đồng bộ với các ngành công nghiệp khác; từng bước tự chủ trong bảo trì, sản xuất một số loại phương tiện, vật tư, trang thiết bị cho đường sắt” và cùng với đó là một số nhiệm vụ, giải pháp như: “Hoàn thiện hệ thống pháp luật, cơ chế, chính sách ưu đãi, tạo môi trường thuận lợi, khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia đầu tư phát triển giao thông vận tải đường sắt. Ban hành cơ chế, chính sách pháp luật về sử dụng đất cho xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt và cho thuê kết cấu hạ tầng đường sắt. Nghiên cứu, ban hành các cơ*

*ché, chính sách, giải pháp phù hợp để tháo gỡ vướng mắc, đẩy nhanh tiến trình đầu tư các tuyến đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị”; “Ban hành và triển khai thực hiện chính sách ưu tiên phát triển công nghiệp đường sắt và công tác đào tạo, phát triển nguồn nhân lực đường sắt. Đẩy mạnh nghiên cứu ứng dụng tiến bộ khoa học - công nghệ; tăng cường, đa dạng hoá liên kết, hợp tác quốc tế chuyển giao công nghệ trong lĩnh vực giao thông vận tải đường sắt, đặc biệt là công nghệ đường sắt đô thị và đường sắt tốc độ cao”.*

Chỉ thị số 23-CT/TW ngày 25/5/2023 của Ban Bí thư về tăng cường sự lãnh đạo của Đảng đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông trong tình hình mới xác định: *“Tập trung rà soát, hoàn thiện đồng bộ hệ thống pháp luật về giao thông theo hướng quy định rõ trách nhiệm quản lý nhà nước đối với công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông gắn với bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn xã hội, xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông và phát triển kinh tế - xã hội”; “Đẩy mạnh phân cấp, phân quyền, xác định rõ phạm vi quản lý nhà nước giữa các bộ, ngành với chính quyền địa phương, giữa trách nhiệm tập thể với trách nhiệm cá nhân; thực hiện nghiêm công tác quản lý nhà nước, khắc phục tình trạng chồng chéo, buông lỏng quản lý. Xây dựng cơ chế, chính sách huy động, sử dụng các nguồn lực xây dựng, phát triển kết cấu hạ tầng và bảo đảm trật tự, an toàn giao thông”.*

Vì vậy, để thể chế hóa quan điểm, đường lối, chính sách của Đảng và Nhà nước, tạo được đột phá về thể chế cho phát triển đường sắt thì việc sửa đổi Luật Đường sắt là yêu cầu cấp bách và cần thiết.

## **1.2. Cơ sở pháp lý**

Ngày 08/6/2024, Quốc hội ban hành Nghị quyết số 129/2024/QH15 ngày 08/6/2024 về Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2025, điều chỉnh Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2024. Theo đó, dự án Luật Đường sắt (sửa đổi) trình Quốc hội cho ý kiến tại kỳ họp thứ 9 (tháng 5/2025) và trình Quốc hội thông qua tại kỳ họp thứ 10 (tháng 10/2025).

Đồng thời, ngày 26/6/2024 Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 568/QĐ-TTg phân công cơ quan chủ trì soạn thảo, thời hạn trình các dự án luật, pháp lệnh được điều chỉnh trong Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2024 và các dự án luật thuộc Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2025. Theo đó, dự án Luật Đường sắt (sửa đổi) được Thủ tướng Chính phủ phân công Bộ Giao thông vận tải chủ trì soạn thảo; trình Chính phủ trong tháng 02/2025 và trình Ủy ban Thường vụ Quốc hội trong tháng 3/2025

Ngoài ra, nhiều quy định pháp luật mới như Luật Quy hoạch, Luật Đầu tư, Luật Đầu tư công, Luật Giá, Luật Đất đai, Luật Bảo vệ môi trường, Luật Xây dựng, Luật Doanh nghiệp, Bộ luật Lao động, Luật Đấu thầu... có liên quan đến hoạt động đường sắt được ban hành sau có nhiều điểm đổi mới so với Luật Đường sắt 2017.

## **2. Cơ sở thực tiễn**

Sau hơn 06 năm triển khai thực hiện Luật Đường sắt 2017 đã đạt được một số kết quả cụ thể như: xác định rõ các cơ chế, chính sách ưu đãi cho các tổ chức,

cá nhân kinh doanh đường sắt, phát triển công nghiệp đường sắt; trách nhiệm của Nhà nước trong việc đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt; vai trò, trách nhiệm của từng cơ quan, tổ chức, cá nhân trong hoạt động đảm bảo trật tự an toàn giao thông đường sắt; quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt... Bên cạnh đó, quá trình triển khai thi hành Luật Đường sắt 2017 đã bộc lộ một số tồn tại, hạn chế; đồng thời, các yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội trong tình hình mới đặt ra nhiều vấn đề cần giải quyết đòi hỏi phải sớm sửa đổi, bổ sung Luật Đường sắt 2017, cụ thể như sau:

*Thứ nhất*, Luật Đường sắt 2017 chưa có quy định về: (i) đầu tư xây dựng đường sắt vùng, đường sắt nội tỉnh nhằm huy động nguồn lực của địa phương cho việc phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt và quy định việc quản lý, bảo trì, khai thác đối với các loại hình đường sắt này; (ii) quy định về khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt để phát triển các khu đô thị, dịch vụ thương mại ... nhằm mở ra không gian mới cho phát triển kinh tế mà còn tạo ra nguồn lực từ khai thác quỹ đất, tối ưu hóa nhu cầu đi lại; (iii) quy định việc đầu tư xây dựng công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối với công trình đường sắt và sử dụng chung với đường sắt nhằm khai thác hiệu quả kết cấu hạ tầng đường sắt; (iv) quy định yêu cầu ràng buộc về kết nối đường sắt với trung tâm các đô thị lớn, cảng biển, cảng hàng và kết nối đường sắt với các phương thức vận tải hành khách công cộng tại các trung tâm đô thị nhằm gom và giải tỏa hành khách; (v) quy định cơ chế triển khai thực hiện đầu tư xây dựng, quản lý, khai thác các tuyến đường sắt nhằm đẩy nhanh tiến độ dự án đường sắt và nâng cao hiệu quả khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt; (vi) quy định về đặt hàng, giao nhiệm vụ cho tổ chức, doanh nghiệp trong nước thực hiện một số nhiệm vụ có tính chiến lược, làm tiền đề để phát triển công nghiệp đường sắt; (vii) quy định ràng buộc về chuyển giao công nghệ, đào tạo đào tạo nguồn nhân lực cho đội tác Việt Nam để làm chủ công tác quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì và những ưu đãi, hỗ trợ cụ thể cho tổ chức, cá nhân thực hiện nhiệm vụ khoa học, công nghệ phục vụ phát triển công nghiệp đường sắt.

*Thứ hai*, một số quy định trong Luật Đường sắt 2017 không còn phù hợp với thực tiễn như: (i) quy định về phân loại tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt và phân loại ga đường sắt; (ii) chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu và quy định về độ tuổi được cấp giấy phép lái tàu; (iii) quy định về đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống đối với các tuyến đường sắt khi đầu tư xây dựng mới, nâng cấp.

*Thứ ba*, một số quy định đã được quy định tại pháp luật khác có liên quan đến hoạt động đường sắt cần đưa ra khỏi Luật nhằm bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất trong hệ thống pháp luật như: quy định về vận tải động vật sống, hợp đồng vận tải hành khách, hành lý và hợp đồng vận tải; quy định quản lý, sử dụng nguồn thu từ phí, giá cho thuê hoặc chuyển nhượng có thời hạn tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư.

*Thứ tư*, một số quy định còn mang tính chi tiết kỹ thuật chuyên ngành cần đưa ra khỏi Luật và giao Chính phủ, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định như: yêu cầu kỹ thuật ga đường sắt, các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp

phục vụ chạy tàu, quy tắc giao thông đường sắt, điều hành giao thông vận tải đường sắt, biểu đồ chạy tàu... để bảo đảm tính linh hoạt trong quá trình áp dụng văn bản quy phạm pháp luật. Ngoài ra, quy định tại một số điều, khoản tại Chương về đường sắt đô thị, đường sắt tốc độ cao còn trùng lặp về nội dung, chưa rõ nội hàm và cần phải được nghiên cứu sửa đổi, bổ sung cho phù hợp.

Như vậy, để thể chế hóa các quan điểm, đường lối, chính sách của Đảng và Nhà nước; bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật trong lĩnh vực đường sắt và khắc phục những tồn tại, hạn chế trong thực tiễn thi hành thì việc nghiên cứu sửa đổi, bổ sung Luật Đường sắt 2017 là hết sức cần thiết. Việc xây dựng dự án Luật Đường sắt (sửa đổi) được Bộ Giao thông vận tải thực hiện nghiêm túc, tuân thủ theo quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật và các văn bản hướng dẫn thi hành.

## **II. MỤC ĐÍCH BAN HÀNH, QUAN ĐIỂM XÂY DỰNG LUẬT ĐƯỜNG SẮT (SỬA ĐỔI)**

### **1. Mục đích ban hành**

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

### **2. Quan điểm xây dựng**

(1) Tiếp tục thể chế hoá quan điểm, chủ trương của Đảng về hoàn thiện thể chế, xây dựng chính sách phát triển đường sắt đảm bảo phát huy vai trò giao thông vận tải đường sắt, đáp ứng yêu cầu hiện đại, đồng bộ trên cơ sở phù hợp với Hiến pháp 2013. Đặc biệt là chỉ đạo của Tổng Bí thư tại Phiên khai mạc Kỳ họp thứ 8, Quốc hội khoá XV (ngày 21/10/2024) và các văn bản chỉ đạo của Chủ tịch Quốc hội, Thủ tướng Chính phủ<sup>1</sup>.

(2) Đảm bảo sự tương thích với các Điều ước quốc tế về đường sắt mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên. Tăng cường hội nhập quốc tế trong lĩnh vực đường sắt trên cơ sở chia sẻ về mục tiêu, lợi ích, giá trị, nguồn lực; tiếp thu có chọn lọc kinh nghiệm phát triển đường sắt của các nước trên thế giới có điều kiện tương đồng với Việt Nam.

(3) Hoàn thiện các quy định về phát triển kết cấu hạ tầng, kinh doanh đường sắt, công nghiệp đường sắt trên cơ sở kế thừa những ưu điểm của Luật Đường sắt 2017, sửa đổi, bổ sung các nội dung không phù hợp; tăng cường công tác phân

<sup>1</sup> (1) Công thư số 15/CTQH ngày 29/10/2024 của Chủ tịch Quốc hội về việc đổi mới tư duy trong công tác xây dựng pháp luật; (2) công văn số 868/TTg-TKBT ngày 25/10/2024 của Thủ tướng Chính phủ về việc đẩy mạnh xây dựng, hoàn thiện thể chế đáp ứng các yêu cầu phát triển đất nước trong kỷ nguyên mới theo tinh thần chỉ đạo của Tổng Bí thư, Chủ tịch nước Tô Lâm tại Phiên khai mạc Kỳ họp thứ 8, Quốc hội XV; (3) công thư số 17/CTQH ngày 11/11/2024 của Chủ tịch Quốc hội về việc tiếp tục quán triệt, thực hiện đồng bộ các giải pháp đổi mới trong quá trình tiếp thu, chỉnh lý dự thảo luật, nghị quyết tại Kỳ họp thứ 8.

quyền trong hoạt động đường sắt.

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

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

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

#### **1. Phạm vi điều chỉnh**

Luật này quy định về hoạt động đường sắt; quyền, nghĩa vụ của tổ chức, cá nhân có liên quan đến hoạt động đường sắt.

#### **2. Đối tượng áp dụng**

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

### **IV. QUÁ TRÌNH XÂY DỰNG LUẬT ĐƯỜNG SẮT (SỬA ĐỔI)**

Dự án Luật Đường sắt (sửa đổi) được xây dựng đảm bảo các yêu cầu của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2015 (được sửa đổi, bổ sung năm 2020), cụ thể như sau:

1. Tổng kết đánh giá thi hành Luật Đường sắt 2017 trên toàn quốc.

2. Lập Hồ sơ đề nghị xây dựng Luật Đường sắt trình Chính phủ tại Tờ trình số 2113/TTr-BGTVT ngày 29/02/2024 và đã được Chính phủ thông qua tại Nghị quyết số 26/NQ-CP ngày 29/02/2024 về Phiên họp chuyên đề xây dựng pháp luật tháng 02/2024. Ngày 08/6/2024, Quốc hội đã ban hành Nghị quyết số 129/2024/QH15 về Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2025, điều chỉnh Chương trình xây dựng luật, pháp lệnh năm 2024, theo đó, dự án Luật Đường sắt (sửa đổi) sẽ trình Quốc hội cho ý kiến tại Kỳ họp thứ 9 và thông qua tại Kỳ họp thứ 10.

3. Ngày 12/8/2024, Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Quyết định số 999/QĐ-BGTVT thành lập Ban soạn thảo, Tổ biên tập dự án Luật Đường sắt (sửa đổi) gồm đại diện của Văn phòng Chính phủ, Bộ Tư pháp, các bộ, ngành, Ủy ban nhân dân thành phố Hà Nội, Ủy ban nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh, doanh nghiệp có liên quan và các cơ quan, đơn vị thuộc Bộ.

4. Tổ chức các hoạt động phục vụ cho việc nghiên cứu xây dựng dự án Luật Đường sắt (sửa đổi) như: tọa đàm, hội thảo, hội nghị với các Bộ, ngành, địa phương, các chuyên gia, nhà khoa học; tổ chức khảo sát, học hỏi kinh nghiệm trong nước và nước ngoài; tổ chức họp Ban soạn thảo, Tổ biên tập và lấy ý kiến các Thành viên Ban soạn thảo, Tổ biên tập trong quá trình xây dựng dự án Luật.

5. Ngày 20/8/2024, Bộ Giao thông vận tải có văn bản số 9013/BGTVT-PC gửi đăng tải để lấy ý kiến rộng rãi đối với Hồ sơ dự án Luật Đường sắt (sửa đổi) trên Cổng Thông tin điện tử Chính phủ.

6. Ngày 19/8/2024, Bộ Giao thông vận tải có văn bản số 8888/BGTVT-PC và văn bản số 8890/BGTVT-PC gửi lấy ý kiến các Bộ, ngành, địa phương, doanh nghiệp, các hiệp hội, các đối tượng có liên quan và tiếp thu, giải trình các ý kiến tham gia đối với dự án Luật Đường sắt (sửa đổi).

7. Ngày .../.../2024, Bộ Giao thông vận tải có văn bản số .../BGTVT-PC gửi Bộ Tư pháp về việc thẩm định Hồ sơ dự án Luật Đường sắt (sửa đổi).

8. Ngày .../.../2024, Bộ Tư pháp có văn bản số .../BCTĐ-BTP về việc thẩm định đối với dự án Luật Đường sắt (sửa đổi).

9. Ngày .../.../2024, Bộ Giao thông vận tải có văn bản số .../BC-BGTVT về việc tiếp thu, giải trình ý kiến thẩm định của Bộ Tư pháp đối với dự án Luật Đường sắt (sửa đổi).

10. Thực hiện chỉ đạo của Tổng Bí thư tại Phiên khai mạc Kỳ họp thứ 8, Quốc hội khoá XV (ngày 21/10/2024) và các văn bản chỉ đạo của Chủ tịch Quốc hội<sup>2</sup>, Thủ tướng Chính phủ<sup>3</sup>, Bộ Giao thông vận tải đã nghiêm túc quán triệt và tổ chức nghiên cứu, rà soát các quy định của dự thảo Luật và chỉnh lý dự thảo theo hướng chỉ quy định những vấn đề khung, mang tính nguyên tắc và quy định những nội dung đúng thẩm quyền của Quốc hội; các nội dung chi tiết và các vấn đề mới đang trong quá trình vận động, thực tiễn biến động thường xuyên, chưa ổn định thì giao Chính phủ, Bộ trưởng, địa phương quy định theo thẩm quyền để đảm bảo tính linh hoạt, kịp thời sửa đổi, bổ sung khi cần thiết cho phù hợp với tình hình thực tiễn (cụ thể đã chỉnh lý tại Điều 17, Điều 36, Điều 38, Điều 41, Điều 44,...); tăng cường phân cấp, phân quyền cho chính quyền địa phương (Điều 35, Điều 39). Bên cạnh đó, Bộ Giao thông vận tải đã rà soát đưa ra khỏi dự thảo Luật đối với các nội dung đã được quy định tại một số Luật mới được Quốc hội thông qua tại Kỳ họp thứ 8. Đến nay, dự thảo lần 2 đã giảm 05 Điều so với dự thảo gửi lấy ý kiến các bộ, ngành, địa phương và các cơ quan có liên quan.

## **V. BỐ CỤC VÀ NỘI DUNG CƠ BẢN CỦA DỰ THẢO LUẬT ĐƯỜNG SẮT (SỬA ĐỔI)**

### **1. Bố cục**

Luật Đường sắt 2017 có hai chương về đường sắt đô thị và đường sắt tốc độ cao; các quy định ở hai chương này mới chỉ mang tính nguyên tắc chung, chưa cụ thể, một số quy định còn chưa phù hợp với thực tiễn khai thác và vận hành.

---

<sup>2</sup> Công thư số 15/CTQH ngày 29/10/2024 của Chủ tịch Quốc hội về việc đổi mới tư duy trong công tác xây dựng pháp luật; Công thư số 17/CTQH ngày 11/11/2024 của Chủ tịch Quốc hội về việc tiếp tục quán triệt, thực hiện đồng bộ các giải pháp đổi mới trong quá trình tiếp thu, chỉnh lý dự thảo luật, nghị quyết tại Kỳ họp thứ 8.

<sup>3</sup> Văn bản số 868/TTg-TKBT ngày 25/10/2024 của Thủ tướng Chính phủ về việc đẩy mạnh xây dựng, hoàn thiện thể chế đáp ứng yêu cầu phát triển đất nước trong kỷ nguyên mới theo tinh thần chỉ đạo của Tổng Bí thư Tô Lâm tại Phiên khai mạc Kỳ họp thứ 8, Quốc hội khóa XV.

Mặt khác, đường sắt đô thị và đường sắt tốc độ cao chỉ là các cấp kỹ thuật đường sắt và cần được thống nhất quản lý như các cấp kỹ thuật đường sắt khác từ quy hoạch đến đầu tư xây dựng, quản lý, khai thác, bảo trì, bảo vệ kết cấu hạ tầng, nhân viên đường sắt, tín hiệu, quy tắc giao thông, đảm bảo trật tự an toàn đường sắt, kinh doanh đường sắt. Vì vậy, tại dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi), Bộ Giao thông vận tải bố cục lại theo hướng không đưa các quy định về đường sắt đô thị, đường sắt tốc độ cao thành các chương riêng mà được quy định chung cùng với các loại hình đường sắt khác.

Như vậy, dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi) gồm 08 Chương, 74 Điều. So với Luật Đường sắt 2017, dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi) giảm 02 Chương và 11 Điều (dự thảo Luật giữ nguyên 03 Điều; sửa đổi, bổ sung 65 Điều; bổ sung mới 06 Điều và bãi bỏ 15 Điều). Các chương được sắp xếp, bố cục lại cụ thể như sau:

- Chương I: Những quy định chung, gồm 08 Điều (từ Điều 01 đến Điều 8).
- Chương II: Kết cấu hạ tầng đường sắt, gồm 03 Mục và 21 Điều (từ Điều 9 đến Điều 29).
- Chương III: Phát triển công nghiệp đường sắt, phương tiện giao thông đường sắt, gồm 02 Mục và 08 Điều (từ Điều 30 đến Điều 37).
- Chương IV: Nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu, gồm 02 Điều (Điều 38, Điều 39).
- Chương V: Tín hiệu, quy tắc giao thông và bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt, gồm 02 Mục và 12 Điều (từ Điều 40 đến Điều 51).
- Chương VI: Kinh doanh đường sắt, gồm 04 Mục và 17 Điều (từ Điều 52 đến Điều 68).
- Chương VII: Quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt, gồm 03 Điều (từ Điều 69 đến Điều 71).
- Chương VIII: Điều khoản thi hành, gồm 03 Điều (từ Điều 72 đến Điều 74).

## **2. Nội dung cơ bản của dự thảo Luật**

### ***2.1. Chương I. Quy định chung gồm 08 Điều (từ Điều 1 đến Điều 8)***

Chương này quy định những nội dung về: Phạm vi điều chỉnh (Điều 1); đối tượng áp dụng (Điều 2); giải thích từ ngữ (Điều 3); nguyên tắc cơ bản trong hoạt động đường sắt (Điều 4); chính sách của Nhà nước về phát triển đường sắt (Điều 5); ưu đãi, hỗ trợ trong hoạt động đường sắt (Điều 6); quy hoạch mạng lưới đường sắt và quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt (Điều 7); các hành vi bị nghiêm cấm (Điều 8). Trong đó:

- a) Dự thảo Luật kế thừa, giữ nguyên các quy định về đối tượng áp dụng của Luật Đường sắt 2017.
- b) So với Luật Đường sắt 2017, dự thảo Luật có các điểm mới như sau:
  - Chuyên nội dung về hợp tác quốc tế về đường sắt vào Điều quy định về



nguyên tắc cơ bản trong hoạt động đường sắt.

- Sửa đổi quy định về phạm vi điều chỉnh: Luật này quy định về hoạt động đường sắt; quyền, nghĩa vụ của tổ chức, cá nhân có liên quan đến hoạt động đường sắt.

- Sửa đổi, bổ sung và bãi bỏ một số thuật ngữ: (i) bổ sung thuật ngữ “Công trình hạ tầng kỹ thuật đầu nối với công trình đường sắt”; (ii) sửa đổi các thuật ngữ “hoạt động đường sắt”, “công trình đường sắt”, “kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt”, “lối đi tự mở”, “phương tiện giao thông đường sắt”, “tàu”; (iii) chuyển các thuật ngữ xuống các Điều quy định cụ thể: “hàng siêu trọng”, “hàng siêu trường”; (iv) bãi bỏ thuật ngữ “cầu chung”, “chứng vật chạy tàu”, “đường sắt tốc độ cao”, “kinh doanh đường sắt đô thị”, “nút giao cùng mức”, “nút giao khác mức”.

- Sửa đổi quy định về chính sách của Nhà nước về phát triển đường sắt: bỏ quy định “Hàng năm, Chính phủ báo cáo Quốc hội về việc thực hiện chính sách phát triển giao thông vận tải đường sắt và việc sử dụng ngân sách nhà nước đầu tư cho phát triển giao thông vận tải đường sắt” để bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất với Luật Hoạt động giám sát của Quốc hội và Hội đồng nhân dân. Đồng thời bỏ một số nội dung còn chung chung, không có tính quy phạm.

- Sửa đổi, bổ sung một số quy định về ưu đãi, hỗ trợ trong hoạt động đường sắt cho phù hợp với Luật Đất đai 2024 và các quy định của pháp luật về thuế.

- Sửa đổi, bổ sung nội dung về quy hoạch đường sắt cho phù hợp với Luật Quy hoạch và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của 37 Luật có liên quan đến quy hoạch và có chỉnh lý cho phù hợp với thực tế.

- Ngoài ra, dự thảo Luật sửa đổi, bổ sung một số nội dung về nguyên tắc cơ bản trong hoạt động đường sắt và các hành vi bị nghiêm cấm để bảo đảm rõ ràng, phù hợp với thực tế và bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất trong hệ thống văn bản quy phạm pháp luật.

## ***2.2. Chương II. Kết cấu hạ tầng đường sắt, gồm 03 Mục và 21 Điều (từ Điều 9 đến Điều 29)***

Chương này quy định những nội dung về: hệ thống đường sắt Việt Nam (Điều 9); yêu cầu đối với kết cấu hạ tầng đường sắt (Điều 10); tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt (Điều 11); đất dành cho đường sắt (Điều 12); cấp kỹ thuật đường sắt (Điều 13); khổ đường sắt (Điều 14); kết nối đường sắt (Điều 15); ga đường sắt (Điều 16); đường sắt giao nhau với đường sắt hoặc với đường bộ (Điều 17); đường sắt và đường bộ chạy song song (Điều 18); hệ thống báo hiệu cố định trên đường sắt (Điều 19); hệ thống cấp điện sức kéo đường sắt (Điều 20); đầu tư xây dựng công trình đường sắt (Điều 21); đầu tư xây dựng công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung với kết cấu hạ tầng đường sắt (Điều 22); khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt (Điều 23); quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt (Điều 24); quản lý, bảo trì công trình đường sắt dùng chung với đường bộ và công trình hạ tầng kỹ thuật đầu nối với công trình đường sắt (Điều 25); kinh phí cho quản lý, bảo trì và bảo vệ tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt (Điều 26); bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt (Điều 27); trách nhiệm bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt (Điều 28);

phòng, chống thiên tai đối với kết cấu hạ tầng đường sắt (Điều 29). So với Luật Đường sắt 2017, dự thảo Luật có các điểm mới như sau:

- Sửa đổi, bổ sung quy định về hệ thống đường sắt Việt Nam bao gồm đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương và đường sắt chuyên dùng, theo đó đường sắt địa phương có đường sắt đô thị, nội tỉnh và đường sắt vùng. Đồng thời, dự thảo Luật bổ sung quy định về thẩm quyền công bố, điều chỉnh hệ thống đường sắt cho phù hợp với quy định của Luật Quy hoạch và sửa đổi, bổ sung thẩm quyền quy định việc đặt tên tuyến, tên ga đường sắt; quy định về thẩm quyền quyết định đưa tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt vào khai thác, dùng khai thác, tháo dỡ tuyến cho phù hợp với từng loại hình đường sắt.

- Bổ sung quy định về yêu cầu đối với kết cấu hạ tầng đường sắt trên cơ sở gộp Điều 75 và Điều 80 (Yêu cầu đối với kết cấu hạ tầng đường sắt tốc độ cao, đường sắt đô thị) của Luật Đường sắt 2017 và có sửa đổi, bổ sung cho phù hợp.

- Sửa đổi, bổ sung quy định về phân loại tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt, chủ thể quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt và quy định về đất dành cho đường sắt cho phù hợp với thực tế và phù hợp Luật Đất đai 2024, Luật Quản lý, sử dụng tài sản công. Đồng thời, sửa đổi quy định về cấp kỹ thuật đường sắt để làm cơ sở cho việc thiết kế, xây dựng, khai thác và quy định về khổ đường sắt cho rõ ràng từng khổ đường, phù hợp với thông lệ quốc tế.

- Sửa đổi, bổ sung quy định về kết nối ray các tuyến đường sắt thành kết nối giữa các tuyến đường sắt và kết nối giữa các tuyến đường sắt với các phương thức vận tải khác nhằm phát huy thế mạnh của vận tải đường sắt trong vận tải hàng hóa, hành khách khối lượng lớn, cự ly trung bình đến cự ly dài. Đồng thời, sửa đổi, bổ sung quy định về phân loại ga đường sắt, vị trí tại các ga tại đô thị đặc biệt, đô thị loại I và bổ sung một số yêu cầu đối với ga biên giới, ga đường sắt liên vận quốc tế cho phù hợp với thực tế; sửa đổi quy định về đường sắt giao nhau với đường bộ cho phù hợp với Luật Đường bộ và thực hiện phân quyền cho chính quyền địa phương tổ chức thực hiện cấp, gia hạn Giấy phép xây dựng, cải tạo, nâng cấp, bãi bỏ đường ngang đối với đường sắt địa phương trên địa bàn quản lý.

- Bổ sung quy định về hệ thống cấp điện sức kéo đường sắt trên cơ sở sửa đổi, bổ sung khoản 2 Điều 75, khoản 2 Điều 80 Luật Đường sắt 2017 do các Điều này chỉ quy định đối với đường sắt đô thị, chưa có quy định cho đường sắt tốc độ cao và đường sắt quốc gia.

- Sửa đổi, bổ sung quy định đầu tư xây dựng công trình đường sắt như trách nhiệm của các chủ thể trong việc đầu tư xây dựng công trình đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng, đường sắt vùng và công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối với công trình đường sắt, công trình đường sắt quốc gia dùng chung với đường sắt địa phương, đường sắt dùng chung với đường bộ. Đồng thời, bổ sung quy định nhằm đẩy nhanh việc thực hiện đầu tư xây dựng công trình đường sắt như được áp dụng thiết kế kỹ thuật tổng thể (thiết kế FEED) thay cho thiết kế cơ sở trong Báo cáo nghiên cứu khả thi và được phép áp dụng các chỉ dẫn kỹ thuật, tài liệu hướng dẫn của các tổ chức nước ngoài cho các giải pháp công

nghe mới khi chưa được ban hành thành các tiêu chuẩn.

- Bổ sung quy định về đầu tư xây dựng công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung với kết cấu hạ tầng đường sắt nhằm tạo hành lang pháp lý và thuận lợi trong quá trình phối hợp dùng chung cơ sở hạ tầng giữa các ngành, lĩnh vực và bảo đảm đồng bộ, thống nhất với Luật Viễn thông năm 2023, Luật Đường bộ 2024.

- Bổ sung quy định về khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt nhằm khai thác tối đa các nguồn lực để phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt và trách nhiệm của các chủ thể trong việc thực hiện nhằm thể chế hóa Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 của Ban Chấp hành Trung ương, Kết luận số 49-KL/TW ngày 28/02/2023 của Bộ Chính trị.

- Sửa đổi, bổ sung quy định về trách nhiệm của các chủ thể và kinh phí trong việc quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt, công trình đường sắt dùng chung với đường bộ và công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối với công trình đường sắt phù hợp với Luật Đầu tư công và Luật Ngân sách mới được Quốc hội thông qua tại Kỳ họp thứ 8.

- Ngoài ra, dự thảo Luật sửa đổi, bổ sung một số quy định về bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt; trách nhiệm bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt; tuyến đường sắt có tốc độ thiết kế trên 120km/h, đường sắt đô thị phải xây dựng hàng rào bảo vệ; phòng, chống thiên tai đối với kết cấu hạ tầng đường sắt cho phù hợp với thực tế và một số nội dung được sửa đổi của dự thảo Luật.

### ***2.3. Chương III: Phát triển công nghiệp đường sắt, phương tiện giao thông đường sắt, gồm 02 Mục và 08 Điều (từ Điều 30 đến Điều 37)***

Chương này quy định những nội dung về: công nghiệp đường sắt (Điều 30); yêu cầu về phát triển công nghiệp đường sắt (Điều 31); đầu tư phát triển công nghiệp đường sắt (Điều 32); nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển giao công nghệ và đào tạo nguồn nhân lực phát triển công nghiệp đường sắt (Điều 33); điều kiện tham gia giao thông của phương tiện giao thông đường sắt (Điều 34); đăng ký phương tiện giao thông đường sắt (Điều 35); đăng kiểm phương tiện giao thông đường sắt (Điều 36); thông tin, chỉ dẫn, trang thiết bị phục vụ khách hàng, thiết bị an toàn trên phương tiện giao thông đường sắt (Điều 37). Trong đó:

a) Dự thảo Luật bỏ Điều quy định về điều kiện nhập khẩu phương tiện giao thông đường sắt (Điều 34 Luật Đường sắt 2017) do nội dung này đã được gộp vào quy định tại Điều 36 dự thảo Luật.

b) So với Luật Đường sắt 2017, dự thảo Luật có các điểm mới như sau:

- Bổ sung quy định: (i) một số sản phẩm công nghiệp đường sắt thuộc Danh mục công nghệ cao được ưu tiên đầu tư phát triển theo quy định của pháp luật về công nghệ cao; (ii) quy định dự án đầu tư xây dựng đường sắt, công trình công nghiệp đường sắt có gói thầu được tổ chức đấu thầu quốc tế, phải có điều kiện ràng buộc nhà thầu nước ngoài thực hiện chuyên gia công nghệ, đào tạo nguồn nhân lực cho đối tác Việt Nam để làm chủ công tác quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì và từng bước làm chủ công nghệ; (iii) nhà thầu, chủ đầu tư dự án đầu tư xây dựng đường sắt và dự án mua sắm, đóng mới đầu máy, toa xe phải ưu tiên sử

dụng các sản phẩm, hàng hóa, dịch vụ mà trong nước có thể sản xuất, cung cấp;

- Bổ sung quy định danh mục dịch vụ, hàng hóa công nghiệp đường sắt được giao nhiệm vụ cho tổ chức, doanh nghiệp nhà nước hoặc đặt hàng cho tổ chức, doanh nghiệp Việt Nam; tiêu chí lựa chọn tổ chức, doanh nghiệp nhà nước được giao nhiệm vụ hoặc tổ chức, doanh nghiệp Việt Nam được đặt hàng cung cấp dịch vụ, hàng hóa công nghiệp đường sắt; nghiên cứu, ứng dụng, nhận chuyển giao công nghệ và một số chính sách đặc thù cho tổ chức, cá nhân thực hiện nhiệm vụ khoa học và công nghệ phục vụ phát triển công nghiệp đường sắt.

- Sửa đổi, bổ sung quy định về đăng ký phương tiện giao thông đường sắt: (i) Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định việc cấp, cấp lại, thông báo hết hiệu lực Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt cho tất cả các loại hình đường sắt và tổ chức thực hiện đối với đường sắt quốc gia, đường sắt vùng; (ii) phân quyền chính quyền địa phương cấp tỉnh tổ chức thực hiện việc cấp, cấp lại, thông báo hết hiệu lực Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt trên đường sắt chuyên dùng, đường sắt địa phương trừ đường sắt vùng. Đồng thời, dự thảo bổ sung quy định cụ thể về niên hạn sử dụng của phương tiện giao thông đường sắt để phù hợp với thực tế và nhằm tháo gỡ khó khăn cho doanh nghiệp.

- Sửa đổi, bổ sung quy định về điều kiện tham gia giao thông, đăng kiểm của phương tiện giao thông đường sắt cho phù hợp với từng loại hình đường sắt và phù hợp với thực tế của công tác đăng kiểm.

#### **2.4. Chương IV: Nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu, gồm 02 Điều (từ Điều 38 đến Điều 39)**

Chương này quy định những nội dung về: nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu (Điều 38); giấy phép lái tàu (Điều 39).

So với Luật Đường sắt 2017, dự thảo Luật có các điểm mới như sau:

- Sửa đổi, bổ sung chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu như: (i) bỏ quy định về điều kiện khi làm việc của nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu; (ii) không quy định cụ thể các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu mà giao Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định để bảo đảm tính linh hoạt và phù hợp với hoạt động điều hành, tổ chức chạy tàu và khai thác vận tải đường sắt hiện nay.

- Sửa đổi, bổ sung quy định về điều kiện được cấp giấy phép lái tàu cho phù hợp với điều kiện thực tế như:

+ Không quy định cụ thể về độ tuổi được cấp Giấy phép lái tàu mà giao Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định để bảo đảm tính linh hoạt và phù hợp với từng loại hình đường sắt hiện nay;

+ Sửa đổi, bổ sung quy định cấp Giấy phép lái tàu theo hướng: (i) giao Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định về điều kiện, nội dung, quy trình sát hạch cấp Giấy phép lái tàu; điều kiện, tiêu chuẩn sát hạch viên; nội dung, chương trình bồi dưỡng nghiệp vụ sát hạch viên, cấp thẻ sát hạch viên; cấp, cấp lại, thu hồi

Giấy phép lái tàu cho tất cả các loại hình đường sắt; (ii) Phân quyền cụ thể việc cấp Giấy phép lái tàu: Bộ Giao thông vận tải tổ chức cấp, cấp lại, thu hồi Giấy phép lái tàu trên đường sắt quốc gia, đường sắt vùng; Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức cấp, cấp lại, thu hồi Giấy phép lái tàu trên đường sắt chuyên dùng, đường sắt địa phương, trừ đường sắt vùng.

**2.5. Chương V: Tín hiệu, quy tắc giao thông và bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt, gồm 02 Mục và 12 Điều (từ Điều 40 đến Điều 51)**

Chương này quy định những nội dung về: tín hiệu giao thông đường sắt (Điều 40); quy tắc giao thông đường sắt (Điều 41); giao thông tại đường ngang, cầu chung, trong hầm (Điều 42); hoạt động bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt (Điều 43); biểu đồ chạy tàu và điều hành giao thông vận tải đường sắt (Điều 44); công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ chạy tàu (Điều 45); đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống đường sắt (Điều 46); trách nhiệm của tổ chức, cá nhân khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt (Điều 47); xử lý khi phát hiện sự cố, vi phạm trên đường sắt (Điều 48); trách nhiệm bảo vệ trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của doanh nghiệp kinh doanh đường sắt (Điều 49); trách nhiệm bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của lực lượng Công an (Điều 50); trách nhiệm bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của Ủy ban nhân dân nơi có đường sắt đi qua (Điều 51). So với Luật Đường sắt 2017, dự thảo Luật có các điểm mới như sau:

- Sửa đổi, bổ sung nội dung quy tắc giao thông đường sắt theo hướng không quy định cụ thể mà chỉ quy định những nguyên tắc chung và giao Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định để phù hợp với từng loại hình đường sắt mới được đưa vào sử dụng, khai thác.

- Sửa đổi, bổ sung quy định về biểu đồ chạy tàu và điều hành giao thông vận tải đường sắt trên cơ sở gộp các Điều 41 và Điều 43 Luật Đường sắt 2017 và quy định rõ trách nhiệm của các chủ thể trong việc xây dựng, công bố, điều chỉnh biểu đồ chạy tàu. Đồng thời, dự thảo Luật giao Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định trình tự xây dựng, công bố, điều chỉnh biểu đồ chạy tàu; điều hành giao thông vận tải đường sắt và tổ chức kiểm tra việc thực hiện (bỏ quy định giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định như Luật Đường sắt 2017) nhằm tháo gỡ khó khăn cho các địa phương trong việc thực hiện.

- Sửa đổi, bổ sung quy định về công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ theo hướng giao Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định trình tự xây dựng, công bố công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ (bỏ quy định giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định như Luật Đường sắt 2017) nhằm tháo gỡ khó khăn cho các địa phương trong việc thực hiện và phù hợp với từng loại hình đường sắt.

- Bổ sung quy định về đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống đường sắt trên cơ sở kế thừa từ Điều 77, Điều 82 Luật Đường sắt 2017 và có bổ sung cho phù hợp với thông lệ quốc tế; đồng thời, dự thảo Luật bỏ quy định đối với thủ tục hành chính về thẩm định, cấp Giấy chứng nhận thẩm định hồ sơ an toàn hệ thống, Giấy chứng nhận định kỳ hệ thống quản lý vận hành đường sắt đô thị nhằm tháo

gỡ khó khăn, vướng mắc cho các chủ đầu tư, doanh nghiệp khi đầu tư xây dựng, quản lý, khai thác các tuyến đường sắt đô thị; việc đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống sẽ được tổ chức chứng nhận an toàn độc lập thực hiện sau khi được chủ đầu tư dự án lựa chọn.

- Sửa đổi, bổ sung quy định về trách nhiệm bảo vệ trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của doanh nghiệp kinh doanh đường sắt theo hướng xác định rõ nội dung bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt đối với các doanh nghiệp đường sắt.

- Ngoài ra, dự thảo Luật đã chỉnh lý một số quy về: hoạt động bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt; trách nhiệm của tổ chức, cá nhân khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt; xử lý khi phát hiện sự cố, vi phạm trên đường sắt; trách nhiệm bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của lực lượng Công an và của Ủy ban nhân dân các cấp.

## **2.6. Chương VI: Kinh doanh đường sắt, gồm 04 Mục và 17 Điều (từ Điều 52 đến Điều 68)**

Chương này quy định những nội dung về: hoạt động kinh doanh đường sắt (Điều 52); kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt (Điều 53); quyền, nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt (Điều 54); kinh doanh vận tải đường sắt (Điều 55); vận tải quốc tế (Điều 56); vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt, an sinh xã hội (Điều 57); vận tải hàng nguy hiểm (Điều 58); vận tải thi hài, hài cốt trên đường sắt quốc gia (Điều 59); vận tải hàng siêu trường, siêu trọng (Điều 60); giá vận tải đường sắt (Điều 61); trách nhiệm bảo hiểm trong kinh doanh vận tải hành khách (Điều 62); quyền, nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt (Điều 63); quyền, nghĩa vụ của hành khách (Điều 64); quyền, nghĩa vụ của người thuê vận tải (Điều 65); phí, giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt (Điều 66); giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt (Điều 67); hỗ trợ đối với doanh nghiệp kinh doanh đường sắt trong việc thực hiện nhiệm vụ đặc biệt, an sinh xã hội, vận tải đường sắt đô thị (Điều 68). Trong đó:

a) Dự thảo Luật kế thừa, giữ nguyên các quy định của Luật Đường sắt 2017 về: vận tải thi hài, hài cốt trên đường sắt quốc gia; trách nhiệm bảo hiểm trong kinh doanh vận tải hành khách; quyền, nghĩa vụ của người thuê vận tải. Đồng thời, dự thảo Luật cũng bãi bỏ quy định về vận tải động vật sống, hợp đồng vận tải hành khách, hành lý, hợp đồng vận tải hàng hóa tại Điều 54, Điều 55 của Luật Đường sắt 2017 do các nội dung này đã được giao cho Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định và 01 Điều quy định quản lý, sử dụng nguồn thu từ việc Nhà nước giao, cho thuê hoặc chuyển nhượng có thời hạn tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư (Điều 69 Luật Đường sắt 2017) do đã được quy định tại Luật Quản lý, sử dụng tài sản công.

b) So với Luật Đường sắt 2017, dự thảo Luật có các điểm mới như sau:

- Sửa đổi quy định hoạt động kinh doanh đường sắt bao gồm kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt và kinh doanh vận tải đường sắt (dự thảo Luật đã bỏ quy định về kinh doanh đường sắt đô thị, do đó đã giảm được 01 ngành nghề kinh

doanh có điều kiện); quy định về quyền, nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt và doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt cho phù hợp với Luật Quản lý, sử dụng tài sản công, Luật phí và lệ phí, Luật Giá.

- Sửa đổi, bổ sung quy định về phí, giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt và giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt để bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất với Luật Quản lý, sử dụng tài sản công, Luật phí và lệ phí và Luật Giá.

- Sửa đổi, bổ sung quy định hỗ trợ đối với doanh nghiệp kinh doanh đường sắt trong việc thực hiện nhiệm vụ đặc biệt, an sinh xã hội, vận tải đường sắt đô thị trên cơ sở kế thừa và gộp các quy định tại Điều 68, Điều 72, Điều 73 của Luật Đường sắt 2017.

- Ngoài ra dự thảo Luật đã chỉnh lý và sắp xếp lại các Điều quy định về: kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt; kinh doanh vận tải đường sắt; vận tải quốc tế; vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt, an sinh xã hội; vận tải hàng hoá nguy hiểm; vận tải hàng siêu trường, siêu trọng; giá vận tải đường sắt; trách nhiệm bảo hiểm trong kinh doanh vận tải hành khách; quyền, nghĩa vụ của hành khách

### ***2.7. Chương VII: Quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt, gồm 03 Điều (từ Điều 69 đến Điều 71)***

Chương này quy định những nội dung về: nội dung quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt (Điều 69); trách nhiệm quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt (Điều 70); tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về đường sắt (Điều 71). So với Luật Đường sắt 2017, dự thảo Luật có sửa đổi, bổ sung về nội dung quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt cho phù hợp với thực tế; bổ sung trách nhiệm của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh trong việc thực hiện nhiệm vụ quản lý nhà nước đối với loại hình đường sắt vùng và quy định về tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về đường sắt cho phù hợp với Luật Phổ biến giáo dục pháp luật.

### ***2.8. Chương VIII: Điều khoản thi hành, gồm 03 Điều (từ Điều 72 đến Điều 74)***

Chương này quy định những nội dung về: bổ sung một số điểm của các luật có liên quan đến Luật Đường sắt (Điều 72); hiệu lực thi hành (Điều 73); quy định chuyển tiếp (Điều 74). Trong đó:

- Dự thảo Luật bổ sung 01 Điều để xử lý một số quy định có nội dung khác với quy định trong Luật Đường sắt để đảm bảo sự đồng bộ, thống nhất của hệ thống văn bản quy phạm pháp luật trong hoạt động đường sắt. Cụ thể:

+ Bổ sung điểm c vào khoản 4 Điều 6 và điểm d vào khoản 1 Điều 78 Luật Xây dựng (xử lý khoản 5 và khoản 6 Điều 21 dự thảo Luật).

+ Bổ sung điểm e khoản 2 Điều 13 Luật Thuế Thu nhập doanh nghiệp (xử lý điểm c khoản 2 Điều 6 dự thảo Luật).

+ Bổ sung khoản 23a vào Điều 16 Luật Thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu (xử lý điểm d khoản 2 Điều 6 dự thảo Luật).

+ Sửa đổi, bổ sung tiết 3 điểm V Mục A Phụ lục số 01 Luật phí và lệ phí (xử lý khoản 3 Điều 67 dự thảo Luật).

+ Sửa đổi, bổ sung mục 43 của Phụ lục số 02 Luật Giá (xử lý điểm a khoản 4 Điều 66 và điểm a, b khoản 2 Điều 67 dự thảo Luật).

+ Bổ sung, bãi bỏ một số điểm, khoản trong Luật Đầu tư (xử lý khoản 1 Điều 6 và khoản 1 Điều 52 dự thảo Luật).

+ Bãi bỏ Điều 3 Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của 37 Luật có liên quan đến quy hoạch (xử lý Điều 7 dự thảo Luật).

+ Bổ sung khoản 17 vào Điều 4 Luật Thuế thu nhập cá nhân (xử lý điểm c khoản 3 Điều 33 dự thảo Luật).

- Dự thảo Luật sửa đổi, bổ sung các quy định chuyển tiếp và hiệu lực thi hành cho phù hợp.

## **VI. DỰ KIẾN NGUỒN LỰC, ĐIỀU KIỆN BẢO ĐẢM CHO VIỆC THI HÀNH VĂN BẢN**

### **1. Cơ quan chịu trách nhiệm tổ chức thi hành Luật**

- Chính phủ thống nhất quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt trong phạm vi cả nước.

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

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

- Chính quyền địa phương các cấp thực hiện quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt trong phạm vi quản lý.

### **2. Các điều kiện đảm bảo thi hành Luật**

#### ***2.1. Ban hành các văn bản quy định chi tiết, hướng dẫn thi hành***

Sau khi dự án Luật Đường sắt (sửa đổi) được ban hành, Chính phủ, các bộ, ngành, địa phương theo thẩm quyền ban hành các văn bản quy định chi tiết và triển khai Luật đầy đủ, đúng tiến độ.

#### ***2.2. Tổ chức thực hiện Luật sau khi ban hành***

- Tuyên truyền, phổ biến Luật: Bộ Giao thông vận tải sẽ xây dựng nội dung thông tin, tuyên truyền phổ biến những yêu cầu, nội dung và các quy định của Luật kịp thời đến các cơ quan, tổ chức và người dân, giúp nắm bắt pháp luật kịp thời để thực hiện; các bộ, ngành, địa phương trong phạm vi chức năng, nhiệm vụ thực hiện phổ biến, giáo dục Luật và các quy định chi tiết thi hành Luật.

- Giám sát, thanh tra, kiểm tra, theo dõi thi hành Luật: thực hiện công tác giám sát, thanh tra, kiểm tra, theo dõi thi hành Luật và các văn bản quy phạm pháp luật quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành Luật.

#### ***2.3. Đánh giá nguồn lực thực hiện dự án Luật***

Nguồn lực để triển khai, thực hiện có hiệu quả Luật Đường sắt (sửa đổi) về cơ bản tập trung ở các lực lượng thực hiện chức năng quản lý. Với các chính sách



mà dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi) đang tập trung nghiên cứu không làm phát sinh, không làm tăng thêm đầu mối tổ chức và biên chế (người hưởng lương từ ngân sách nhà nước) theo đúng chỉ đạo tại Nghị quyết số 18-NQ/TW ngày 25/10/2017 của Hội nghị Trung ương 6 khóa XII một số vấn đề về tiếp tục đổi mới, sắp xếp tổ chức bộ máy của hệ thống chính trị tinh gọn, hoạt động hiệu lực, hiệu quả.

Việc bảo đảm nguồn lực để thực hiện được bố trí từ nguồn ngân sách nhà nước và huy động các nguồn kinh phí hợp pháp khác theo quy định của pháp luật. Đặc biệt, có chính sách về quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt cần có nguồn lực về tài chính để đảm bảo việc tổ chức thực hiện Luật sau khi được ban hành: liên quan đến nguồn lực để thực hiện xác định ranh giới đất dành cho đường sắt, cắm mốc giới, lập hồ sơ quản lý đất dành cho đường sắt, phân loại tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt... sẽ được cân đối hằng năm từ nguồn vốn sự nghiệp kinh tế dành cho hoạt động đường sắt.

Đồng thời, nếu hệ thống kết cấu hạ tầng đường sắt phát triển sẽ mang lại hiệu quả kinh tế - xã hội cho nhiều ngành, địa phương, tạo ra không gian phát triển kinh tế mới, khai thác có hiệu quả tài nguyên đất, giải quyết hiệu quả làn sóng di dân vào các đô thị lớn, đặc biệt là Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh. Kinh nghiệm quốc tế cho thấy, tổng lợi ích mang lại cho toàn nền kinh tế lớn hơn nhiều so với nguồn lực ngân sách nhà nước phải bỏ ra.

### **3. Đánh giá tác động thủ tục hành chính và cắt giảm, đơn giản hóa các quy định liên quan đến hoạt động kinh doanh**

Luật Đường sắt 2017 có 20 thủ tục hành chính, về cơ bản dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi) kế thừa 17 thủ tục hành chính trong Luật Đường sắt hiện hành (trong đó có 06 thủ tục hành chính xem xét được sửa đổi về chủ thể để thuận lợi hơn trong thực hiện), cắt giảm 03 thủ tục hành chính và không phát sinh thủ tục hành chính mới. Các thủ tục hành chính này đã được Bộ Giao thông vận tải đánh giá kỹ lưỡng tại từng chính sách trong Báo cáo đánh giá tác động thủ tục hành chính theo quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật được gửi kèm theo Tờ trình này. Đồng thời, dự thảo Luật đã cắt giảm 01 ngành nghề kinh doanh có điều kiện (quy định về kinh doanh đường sắt đô thị). Như vậy, dự thảo Luật đã cắt, giảm 03 thủ tục hành chính và 01 điều kiện kinh doanh; các thủ tục hành chính, điều kiện kinh doanh trong dự thảo Luật đang được thực hiện ổn định và không gây khó khăn, vướng mắc cho người dân, doanh nghiệp.

## **VII. NHỮNG VẤN ĐỀ XIN Ý KIẾN**

Quá trình xây dựng dự án Luật và tổ chức lấy ý kiến của các bộ, ngành, địa phương, hiệp hội, đối tượng chịu sự tác động của Luật và đăng tải lấy ý kiến trên Cổng thông tin điện tử Chính phủ, Cổng thông tin điện tử Bộ Giao thông vận tải đối với Hồ sơ xây dựng dự án Luật, đến nay, Bộ Giao thông vận tải đã nhận được nhiều ý kiến đóng góp cho dự án Luật. Nhìn chung, các ý kiến tham gia đều thống nhất về sự cần thiết xây dựng dự án Luật Đường sắt (sửa đổi) để đáp ứng yêu cầu trong hoạt động đường sắt; đa số ý kiến thống nhất về các chính sách đã

được thể chế hóa trong dự án Luật; đồng thời, Bộ Giao thông vận tải cũng nhận được nhiều ý kiến góp ý cụ thể cho dự án Luật. Tất cả các ý kiến góp ý đều đã được Bộ Giao thông vận tải nghiêm túc tiếp thu, giải trình đầy đủ trong Bản tiếp thu, giải trình ý kiến và đến nay, nội dung dự án Luật cơ bản không còn nội dung lớn còn ý kiến khác nhau.

Trên đây là Tờ trình dự án Luật Đường sắt (sửa đổi). Bộ Giao thông vận tải kính trình Chính phủ xem xét, quyết định./.

*Bộ Giao thông vận tải xin gửi kèm theo Tờ trình dự án Luật Đường sắt (sửa đổi) gồm các tài liệu sau:*

- (1) Dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi);*
- (2) Báo cáo thẩm định của Bộ Tư pháp đối với dự án Luật;*
- (3) Báo cáo giải trình tiếp thu ý kiến thẩm định của Bộ Tư pháp;*
- (4) Báo cáo về rà soát các văn bản quy phạm pháp luật có liên quan đến dự án Luật;*
- (5) Bản đánh giá thủ tục hành chính trong dự án Luật;*
- (6) Báo cáo về lồng ghép vấn đề bình đẳng giới trong dự án Luật;*
- (7) Bản tổng hợp, giải trình, tiếp thu ý kiến góp ý của các cơ quan, đơn vị đối với dự án Luật và bản chụp ý kiến góp ý;*
- (8) Báo cáo tổng kết 05 năm thi hành Luật Đường sắt 2017;*
- (9) Bảng so sánh dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi).*

***Nơi nhận:***

- Như trên;
- Thủ tướng Chính phủ (để b/c);
- Văn phòng Chính phủ;
- Bộ Tư pháp;
- Bộ trưởng (để b/c);
- Các Vụ, Cục thuộc Bộ;
- VP Bộ, TTra Bộ;
- Lưu: VT, PC.

**KT. BỘ TRƯỞNG  
THỨ TRƯỞNG**

**Nguyễn Danh Huy**