

Số: 1868/TTr-CĐSVN

Hà Nội, ngày 15 tháng 8 năm 2025

TỜ TRÌNH
Thông tư quy định về quản lý, khai thác
vận tải đường sắt hướng dẫn thi hành Luật Đường sắt

Kính gửi: Bộ Xây dựng

Thực hiện quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Cục Đường sắt Việt Nam kính trình Bộ Xây dựng dự thảo Thông tư quy định về quản lý, khai thác vận tải đường sắt, như sau:

I. SỰ CẦN THIẾT BAN HÀNH THÔNG TƯ

1. Cơ sở chính trị và pháp lý

a) 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*”.

Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 của Ban Chấp hành Trung ương 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 chế, 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”.*

Nghị quyết số 60-NQ/TW ngày 12/4/2025 của Hội nghị Trung ương 11 khóa XIII về việc tổ chức chính quyền địa phương 02 cấp quy định về thẩm quyền, trách

nhiệm của chính quyền địa phương cấp tỉnh, cấp xã (bỏ cấp huyện)... cũng xác định *"... các cơ quan chức năng ở Trung ương phối hợp chặt chẽ với các địa phương tham mưu hoàn thiện các văn bản quy phạm pháp luật để kịp thời tổ chức thực hiện sắp xếp đơn vị hành chính các cấp và tổ chức hoạt động chính quyền địa phương 2 cấp gắn với đẩy mạnh phân cấp, phân quyền cho địa phương, bảo đảm đủ điều kiện, nguồn lực để thực hiện, nâng cao vai trò tự chủ, tự chịu trách nhiệm của chính quyền địa phương..."*.

- Nghị quyết số 60-NQ/TW ngày 12/4/2025 của Ban Chấp hành Trung ương tại Hội nghị lần thứ 11 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khoá XIII đã giao Bộ Chính trị chỉ đạo Đảng uỷ Chính phủ *"... khẩn trương lãnh đạo, chỉ đạo các cơ quan chức năng ở Trung ương phối hợp chặt chẽ với các địa phương tham mưu hoàn thiện các VBQPPL để kịp thời tổ chức thực hiện sắp xếp đơn vị hành chính các cấp và tổ chức hoạt động chính quyền địa phương 02 cấp gắn với đẩy mạnh phân cấp, phân quyền cho địa phương, ..."*.

Nghị quyết số 66-NQ/TW ngày 30/4/2025 của Ban Chấp hành Trung ương về đổi mới công tác xây dựng và thi hành pháp luật đáp ứng yêu cầu phát triển đất nước trong kỷ nguyên mới, trong đó xác định: *"Đổi mới tư duy, định hướng xây dựng pháp luật theo hướng vừa bảo đảm yêu cầu quản lý nhà nước, vừa khuyến khích sáng tạo, giải phóng toàn bộ sức sản xuất, khơi thông mọi nguồn lực phát triển"*; *"Công tác xây dựng pháp luật phải thể chế hóa đầy đủ, đúng đắn, kịp thời chủ trương, đường lối của Đảng; xuất phát từ lợi ích toàn cục của đất nước; đưa thể chế, pháp luật trở thành lợi thế cạnh tranh; dứt khoát từ bỏ tư duy "không quản được thì cấm"*; *phát huy dân chủ, tôn trọng, bảo đảm, bảo vệ hiệu quả quyền con người, quyền công dân; bảo đảm sự cân đối, hợp lý giữa mức độ hạn chế quyền với lợi ích chính đáng đạt được. Các quy định của luật phải mang tính ổn định, đơn giản, dễ thực hiện, lấy người dân, doanh nghiệp làm trung tâm. Phát huy đúng mức vai trò của đạo đức xã hội, các quy tắc đạo đức nghề nghiệp, quy tắc tự quản cộng đồng trong điều chỉnh các quan hệ xã hội"*.

Nghị quyết số 68-NQ/TW ngày 04/5/2025 của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế tư nhân, trong đó xác định: *"Hoàn thiện hệ thống pháp luật, xóa bỏ các rào cản tiếp cận thị trường đảm bảo môi trường kinh doanh thông thoáng, minh bạch, rõ ràng, nhất quán, ổn định lâu dài, dễ tuân thủ, chi phí thấp..."*, *"Thực hiện cơ chế thị trường, không phân biệt đối xử giữa các doanh nghiệp thuộc các thành phần kinh tế trong huy động, phân bổ và sử dụng các nguồn lực vốn, đất đai, tài nguyên, tài sản, công nghệ, nhân lực, dữ liệu và các nguồn lực tài nguyên khác..."*.

- Kết luận số 21/KL/TW ngày 24/01/2025 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khoá XIII về việc tổng kết Nghị quyết số 18-NQ/TW đã đề ra nhiệm vụ *"Tập trung các nguồn lực để tiếp tục khẩn trương hoàn thiện thể chế, cơ chế vận hành các cơ quan, đơn vị, tổ chức của hệ thống chính trị dưới sự lãnh đạo của Đảng; phân*

định rõ thẩm quyền, trách nhiệm của Quốc hội, Chính phủ, cơ quan hành pháp, cơ quan tư pháp; xác định rõ trách nhiệm giữa Trung ương và địa phương và giữa các cấp chính quyền địa phương; đẩy mạnh phân cấp, phân quyền, bảo đảm Trung ương tăng cường quản lý vĩ mô, xây dựng thể chế, chiến lược, quy hoạch, kế hoạch đồng bộ, thống nhất, giữ vai trò kiến tạo và tăng cường kiểm tra, giám sát, "địa phương quyết, địa phương làm, địa phương chịu trách nhiệm".

b) Cơ sở pháp lý

- Luật Đường sắt số 95/2025/QH15 đã được Quốc hội khoá XV thông qua tại kỳ họp thứ 9 ngày 27/6/2025, có hiệu lực thi hành từ ngày 01/01/2026. Trong đó giao Bộ xây dựng quy định chi tiết một số điều về lĩnh vực vận tải đường sắt, gồm có:

- + Khoản 4 Điều 47 về Phương tiện giao thông đường sắt.
- + Khoản 1, Khoản 2, Khoản 3 Điều 48 về nhân viên đường sắt.
- + Khoản 5 Điều 49 về vận tải hành khách, hành lý và hàng hóa trên đường sắt quốc gia và đường sắt chuyên dùng có nối ray với đường sắt quốc gia.
- + Điều 53 về trách nhiệm của tổ chức, cá nhân khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt.

- Quyết định số 1526/QĐ-TTg ngày 14/7/2025 của Thủ tướng Chính phủ về việc ban hành Danh mục và phân công cơ quan chủ trì soạn thảo văn bản quy định chi tiết thi hành các luật, nghị quyết được Quốc hội khóa XV thông qua tại Kỳ họp thứ 9, trong đó giao Bộ Xây dựng chủ trì ban hành Thông tư quy định về quản lý, khai thác vận tải đường sắt (khoản 4 Điều 47, khoản 2 Điều 48, khoản 5 Điều 48, khoản 5 Điều 49, khoản 6 Điều 53 Luật Đường sắt 2025).

2. Cơ sở thực tiễn

Triển khai Luật Đường sắt 2017, từ năm 2018 đến nay, Bộ Giao thông vận tải (nay là Bộ xây dựng) đã ban hành nhiều Thông tư hướng dẫn về lĩnh vực quản lý, khai thác vận tải đường sắt, đến nay có 11 Thông tư đang còn hiệu lực, gồm:

a) Thông tư số 09/2018/TT-BGTVT ngày 02/3/2018 ban hành quy định về vận tải hành khách, hành lý trên đường sắt quốc gia và đường sắt chuyên dùng có nối ray với đường sắt quốc gia;

b) Thông tư số 19/2018/TT-BGTVT ngày 19/4/2018 quy định về tiêu chuẩn đăng kiểm viên đường sắt và yêu cầu đối với cơ sở vật chất, kỹ thuật của tổ chức đăng kiểm đường sắt (đã được sửa đổi, bổ sung một số điều tại Thông tư số 08/2024/TT-BGTVT ngày 04/4/2024);

c) Thông tư số 20/2018/TT-BGTVT ngày 26/04/2018 quy định về thông tin, chỉ dẫn, trang thiết bị phục vụ khách hàng, thiết bị an toàn trên phương tiện giao thông đường sắt;

d) Thông tư số 22/2018/TT-BGTVT ngày 02/5/2018 quy định về việc vận tải hàng hóa trên đường sắt quốc gia và đường sắt chuyên dùng có nối ray với đường sắt quốc gia hết hiệu lực từ ngày Thông tư này có hiệu lực thi hành;

đ) Thông tư số 23/2018/TT-BGTVT ngày 04/5/2015 quy định về giải quyết sự cố, tai nạn giao thông đường sắt và phân tích, thống kê báo cáo về sự cố, tai nạn giao thông đường sắt;

e) Thông tư số 14/2023/TT-BGTVT ngày 30/6/2023 quy định về đăng ký phương tiện giao thông đường sắt, di chuyển của phương tiện giao thông đường sắt trong trường hợp đặc biệt;

g) Thông tư số 15/2023/TT-BGTVT ngày 30/6/ 2023 quy định về tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn đối với chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu; nội dung, chương trình đào tạo đối với cơ sở đào tạo các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu; điều kiện, nội dung, quy trình sát hạch và cấp, cấp lại, thu hồi giấy phép lái tàu trên đường sắt (đã được sửa đổi, bổ sung một số điều tại Thông tư số 26/2023/TT-BGTVT ngày 29/9/2023);

h) Thông tư số 01/2024/TT-BGTVT ngày 26/01/2024 quy định về việc kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông đường sắt (đã được sửa đổi, bổ sung một số điều tại Thông tư số 20/2025/TT-BXD ngày 15/7/2025).

Qua quá trình triển khai thi hành từ năm 2018 đến nay, các Thông tư đã góp phần đưa Luật Đường sắt 2017 vào thực tế công tác quản lý, cơ bản đáp ứng được yêu cầu quản lý nhà nước trong lĩnh vực đường sắt, phục vụ hiệu quả nhu cầu của người dân và doanh nghiệp.

Tuy nhiên, công nghệ đường sắt những năm qua có nhiều phát triển, xuất hiện nhiều vấn đề mới trong thực tế, cần thiết phải có sự điều chỉnh, bổ sung các quy định, hướng dẫn để đáp ứng yêu cầu công tác quản lý nhà nước, trong đó có lĩnh vực đăng kiểm, vận tải, phương tiện, nhân viên đường sắt...

Cùng với đó, thực hiện các chủ trương, chỉ đạo mới của Đảng, Quốc hội, Chính phủ về tiếp tục cắt giảm các điều kiện kinh doanh, đơn giản hóa thủ tục hành chính; thực hiện chính quyền hai cấp; đẩy mạnh phân cấp, phân quyền cho Bộ, Ngành, Chính quyền địa phương, để làm rõ trách nhiệm của các chủ thể trong công tác quản lý cần phải rà soát, điều chỉnh các quy định, nhóm vấn đề về lĩnh vực quản lý, khai thác vận tải cho phù hợp với yêu cầu công tác quản lý trong thời gian tới.

Các quy định, nhóm vấn đề này đang được thể hiện ở 10 Thông tư như đã nêu ở trên, việc hợp nhất lại trong một Thông tư sẽ tạo thuận cho công tác quản lý, tổ chức thực hiện, bảo đảm đồng bộ, thống nhất, hạn chế sai sót. Từ các nội dung nêu trên, để giúp người dân, doanh nghiệp và các cơ quan, đơn vị tiếp cận, thực thi, tuân thủ những quy định của Luật đường sắt 2025 có hiệu quả, việc xây dựng

Thông tư quy định về quản lý, khai thác vận tải đường sắt là rất cần thiết và phù hợp với thực tế hiện nay.

II. MỤC ĐÍCH BAN HÀNH, QUAN ĐIỂM XÂY DỰNG THÔNG TƯ

1. Mục đích ban hành

Việc xây dựng Thông tư quy định về quản lý, khai thác vận tải đường sắt và các biện pháp để tổ chức, hướng dẫn thi hành Luật Đường sắt 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; rà soát, điều chỉnh, hợp nhất các quy định hiện hành trong lĩnh vực quản lý, khai thác vận tải đường sắt, khắc phục những tồn tại, bất cập về thể chế, tạo động lực mới cho sự phát triển của ngành đường sắt, thúc đẩy tính cạnh tranh của phương thức vận tải đường sắt; nâng cao hiệu quả phục vụ nhu cầu đi lại của nhân dân, cũng như công tác quản lý nhà nước về hoạt động vận tải đường sắt.

2. Quan điểm xây dựng Thông tư

a) 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.

b) Kế thừa các quy định tại các Thông tư do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành (nay là Bộ Xây dựng) đã được thực hiện ổn định, phù hợp với Luật Đường sắt và đáp ứng yêu cầu thực tiễn của hoạt động quản lý đường sắt.

c) 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.

d) Bảo đảm tính đồng bộ thống nhất giữa pháp luật về đường sắt với pháp luật khác có liên quan.

đ) Rà soát, đơn giản hoá, cắt giảm thủ tục hành chính, điều kiện kinh doanh trong lĩnh vực đường sắt; thực hiện phân cấp trong lĩnh vực đường sắt; đẩy mạnh áp dụng khoa học - công nghệ và công nghệ thông tin nhằm khuyến khích đầu tư từ xã hội, người dân vào lĩnh vực đường sắt.

e) Tăng cường trách nhiệm về quản lý, khai thác vận tải đường sắt; nâng cao thị phần vận tải đường sắt theo Chiến lược phát triển dịch vụ vận tải đến năm 2030, định hướng đến năm 2050.

III. QUÁ TRÌNH XÂY DỰNG THÔNG TƯ

1. Thành lập Tổ soạn thảo: Cục Đường sắt Việt Nam đã có Quyết định số 288/QĐ-CĐSVN ngày 02/7/2025 thành lập Tổ soạn thảo xây dựng Dự thảo Thông tư, gồm các thành viên là lãnh đạo, chuyên viên Cục Đường sắt Việt Nam và Cục Đăng kiểm Việt Nam.

2. Quá trình soạn thảo Dự thảo Thông tư

Ngay sau khi thành được thành lập. Tổ soạn thảo đã khẩn trương, tích cực xây dựng Dự thảo Thông tư.

Ngày 04/8/2025, Cục Đường sắt Việt Nam đã có văn bản số 1757/CĐSVN - VTKHCN và 1781/CĐSVN - VTKHCN gửi các cơ quan, đơn vị xin ý kiến đối với dự thảo Thông tư quy định về quản lý, khai thác vận tải đường sắt.

Đến nay, Cục Đường sắt Việt Nam đã nhận được văn bản góp ý của 06 cơ quan, đơn vị¹. Các ý kiến góp ý đã được Tổ soạn thảo nghiêm túc nghiên cứu, tiếp thu, giải trình để hoàn thiện Dự thảo Thông tư.

Quá trình xây dựng dự thảo Thông tư đã tuân thủ đầy đủ các quy định về trình tự, thủ tục theo quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật và các văn bản hướng dẫn thi hành; đồng thời, đã tiến hành rà soát, đối chiếu nhằm tránh chồng chéo, trùng lặp, mâu thuẫn với các quy định của pháp luật hiện hành có liên quan.

IV. BỐ CỤC VÀ NỘI DUNG CƠ BẢN CỦA THÔNG TƯ

1. Phạm vi điều chỉnh

a) Thông tư này quy định chi tiết và biện pháp để tổ chức, hướng dẫn thi hành Luật Đường sắt, bao gồm:

- Khoản 4 Điều 47 về phương tiện giao thông đường sắt;
- Khoản 1, Khoản 2, Khoản 3 Điều 48 về nhân viên đường sắt;
- Khoản 5 Điều 49 về vận tải hành khách, hành lý và hàng hóa trên đường sắt quốc gia và đường sắt chuyên dùng có nối ray với đường sắt quốc gia;
- Điều 53 về trách nhiệm của tổ chức, cá nhân khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt.

¹ Văn bản số 630/VT&ATGT ngày 13/8/2025 của Vụ Vận tải;

- Văn bản số 711/VP-KSTTHC ngày 13/8/2025 của Văn phòng Bộ;

- Văn bản số 1020/TTCNTT-CĐS ngày 13/8/2025 của Trung tâm CNTT- Bộ Xây dựng;

- Văn bản số 2792/ĐS - KTKT ngày 11/8/2025 của Tổng công ty ĐSVN;

- Văn bản số 1360/CV-ĐSĐT ngày 09/8/2025 của Công ty TNHH MTV ĐS Hà Nội;

- Văn bản số 298/RAT-AT&QLPT ngày 10/8/2025 của Công ty Ratracó.

b) Thông tư này không áp dụng với:

- Đường sắt tốc độ cao;

- Về đăng kiểm phương tiện giao thông đường sắt: linh kiện, phương tiện giao thông đường sắt có vận tốc thiết kế lớn hơn 120 km/h trong sản xuất lắp ráp, nhập khẩu, hoán cải, định kỳ để vận hành trên đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng (không nối ray với đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương, không đi qua khu dân cư, không giao cắt với đường bộ); linh kiện được lắp trên phương tiện giao thông đường sắt nhập khẩu nguyên chiếc;

- Về nhân viên đường sắt: nhân viên đường sắt phục vụ lắp đặt thiết bị, thử nghiệm và trong quá trình thi công thuộc các dự án xây dựng mới đường sắt.

2. Đối tượng áp dụng

Thông tư này áp dụng đối với các tổ chức, cá nhân liên quan đến:

a) Nhập khẩu, sản xuất, lắp ráp, hoán cải, sửa chữa định kỳ và khai thác linh kiện, phương tiện giao thông đường sắt; hoạt động đăng kiểm đường sắt; quản lý, kiểm tra, cấp giấy chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với linh kiện, phương tiện giao thông đường sắt.

b) Cấp, cấp lại, thông báo hết hiệu lực giấy chứng nhận đăng ký phương tiện và di chuyển phương tiện trong trường hợp đặc biệt; vận hành, khai thác phương tiện giao thông đường sắt.

d) Quản lý nhân viên đường sắt; sát hạch, cấp, cấp lại và thu hồi giấy phép lái tàu trên đường sắt.

đ) Vận tải hành khách, hành lý, hàng hóa trên đường sắt quốc gia và đường sắt chuyên dùng có nối ray với đường sắt quốc gia.

e) Giải quyết tai nạn giao thông đường sắt; việc phân tích, thống kê và báo cáo tai nạn giao thông đường sắt.

3. Bố cục của dự thảo Thông tư

Dự thảo Thông tư, gồm 07 Chương, 207 Điều và 37 Phụ lục, cụ thể như sau:

Chương I - Quy định chung, gồm 03 Điều (từ Điều 1 đến Điều 3);

Chương II - Phương tiện giao thông đường sắt, gồm 39 Điều (từ Điều 4 đến Điều 42);

Chương III - Nhân viên đường sắt, gồm 44 Điều (từ Điều 43 đến Điều 88);

Chương IV - Vận tải hành khách, hành lý, hàng hóa trên đường sắt quốc gia và đường sắt chuyên dùng có nối ray với đường sắt quốc gia gồm 76 Điều (từ Điều 89 đến Điều 164)

Chương V - Giải quyết tai nạn giao thông đường sắt gồm 19 Điều (165 đến

Điều 184)

Chương VI - Chế độ báo cáo gồm 04 Điều (từ Điều 185 đến Điều 188);

Chương VII - Tổ chức thực hiện, gồm 19 Điều (từ Điều 189 đến Điều 207).

4. Nội dung cơ bản

Dự thảo Thông tư được xây dựng trên cơ sở hợp nhất các quy định của Bộ Giao thông vận tải (nay là Bộ Xây dựng) tại 11 Thông tư đã nêu ở trên, đồng thời bổ sung quy định về niên hạn sử dụng của phương tiện giao thông đường sắt nêu tại khoản 4 Điều 47 Luật Đường sắt 2025 (nội dung về niên hạn sử dụng phương tiện giao thông đường sắt đang quy định tại 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, đã được sửa đổi, bổ sung tại Nghị định số 01/2022/NĐ-CP ngày 04/01/2022 và Nghị định số 91/2023/NĐ-CP ngày 14/12/2023 của Chính phủ, nay theo quy định của Luật Đường sắt 2025, nội dung này do Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định).

Tóm tắt nội dung cơ bản của Thông tư như sau:

a) Về phương tiện giao thông đường sắt (Chương II của Dự thảo Thông tư), gồm các quy định về:

- Đăng kiểm phương tiện: nội dung kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường; thủ tục cấp, cấp lại, sử dụng giấy chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường và tem kiểm định; đăng kiểm viên;

- Đăng ký phương tiện: số đăng ký phương tiện; thủ tục cấp, cấp lại giấy chứng nhận đăng ký phương tiện;

- Thông tin chỉ dẫn, trang thiết bị phục vụ hành khách, trang thiết bị an toàn trên phương tiện;

- Di chuyển phương tiện trường hợp đặc biệt;

- Niên hạn sử dụng phương tiện.

b) Về nhân viên đường sắt (Chương III của dự thảo Thông tư), gồm các quy định về:

- Tiêu chuẩn nhân viên đường sắt;

- Giấy phép lái tàu: các loại giấy phép lái tàu; điều kiện, thủ tục cấp, cấp lại giấy phép lái tàu; điều kiện, nội dung, quy trình sát hạch lái tàu;

c) Vận tải hành khách, hành lý, hàng hóa trên đường sắt quốc gia và đường sắt chuyên dùng có nối ray với đường sắt quốc gia (Chương IV của dự thảo Thông tư): các quy định chung về quy trình vận tải hành khách, hành lý, hàng hóa; vận tải hàng hóa trong trường hợp đặc biệt; giải quyết sự cố trong quá trình vận chuyển; việc bồi thường, giải quyết tranh chấp; quyền và nghĩa vụ các bên;

d) Giải quyết tan nạn giao thông đường sắt (Chương V của dự thảo Thông tư): nguyên tắc giải quyết, trình tự giải quyết tai nạn; phân tích, báo cáo về tai nạn giao thông đường sắt.

đ) Chế độ báo cáo (Chương VI của dự thảo Thông tư): các chế độ báo cáo, nội dung báo cáo về công tác đăng ký phương tiện, cấp giấy phép lái tàu, công tác vận tải, tình hình tai nạn giao thông đường sắt.

e) Trách nhiệm của các cơ quan, tổ chức, cá nhân trong từng lĩnh vực; điều khoản chuyển tiếp các quy định (Chương VII của dự thảo Thông tư)

h) Các phụ lục, mẫu biểu hướng dẫn chi tiết

V. TÓM TẮT NHỮNG NỘI DUNG SỬA ĐỔI, BỔ SUNG SO VỚI CÁC QUY ĐỊNH HIỆN HÀNH

1. Về đăng kiểm phương tiện

a) Bổ sung thuật ngữ “Đăng kiểm phương tiện giao thông đường sắt” theo quy định tại Điều 47 Luật Đường sắt 2025.

b) Cập nhật lại phạm vi điều chỉnh của dự thảo Thông tư để phù hợp với quy định của Luật Đường sắt 2025 về việc phân loại hệ thống đường sắt Việt Nam, gồm đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng. Ngoài ra, nêu rõ các quy định trong Thông tư hiện chỉ phù hợp đối với linh kiện, phương tiện giao thông đường sắt có vận tốc thiết kế không lớn hơn 120 km/h. Đối với phương tiện giao thông đường sắt có vận tốc thiết kế lớn hơn 120 km/h, Cục Đăng kiểm Việt Nam sẽ tiếp tục nghiên cứu trong quá trình dự án triển khai, được tiếp cận với tài liệu, tiêu chuẩn của dự án để đề xuất quy định nội dung phù hợp.

c) Về thủ tục hành chính: thực hiện Nghị quyết 66/NQ-CP ngày 26/3/2025 của Chính phủ về Chương trình cắt giảm, đơn giản hóa thủ tục hành chính liên quan đến hoạt động sản xuất, kinh doanh năm 2025 và 2026; chỉ đạo tại văn bản số 5240/BXD-VP ngày 17/6/2025 của Bộ Xây dựng về việc hoàn thiện các phương án cắt giảm, đơn giản hóa thủ tục hành chính theo Nghị quyết số 66/NQ-CP ngày 26/3/2025 của Chính phủ, Dự thảo Thông tư đề xuất:

- Cắt giảm thời gian tiếp nhận, kiểm tra thành phần, nội dung hồ sơ đăng ký kiểm tra đối với toa xe đường sắt đô thị sản xuất lắp ráp và nhập khẩu từ 40 ngày xuống còn 25 ngày để tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động sản xuất, kinh doanh của Doanh nghiệp.

- Cắt giảm các quy định về kiểm tra, chứng nhận đối với thiết bị tín hiệu đuôi tàu và bộ trục bánh xe để tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động sản xuất, kinh doanh của Doanh nghiệp.

d) Tách bạch và làm rõ nhiệm vụ của Cục Đăng kiểm Việt Nam và Cơ quan kiểm tra theo đề án sắp xếp, tổ chức lại Cục Đăng kiểm Việt Nam đã được cấp có

thẩm quyền thống nhất về chủ trương.

2. Về đăng ký phương tiện giao thông đường sắt

a) Về giải thích từ ngữ: Sửa đổi, bổ sung quy giải thích từ ngữ về phương tiện chuyên dùng đường sắt bảo đảm phù hợp với quy định tại khoản 20 Điều 3 Luật Đường sắt: *“là ô tô ray, goòng máy, cần trục, máy chèn đường, máy kiểm tra đường, phương tiện khác không phải đầu máy hoặc toa xe, dùng để vận chuyển người, vật tư, thiết bị phục vụ cứu viện, cứu nạn, phòng chống khắc phục hậu quả thiên tai; kiểm tra, thi công, bảo trì, sửa chữa công trình đường sắt”*

b) Về số đăng ký phương tiện: Sửa đổi, bổ sung quy định về ký hiệu số đăng ký phương tiện có tên viết tắt *hoặc tên giao dịch quốc tế của doanh nghiệp* để phù hợp với Giấy đăng ký của doanh nghiệp do cơ quan có thẩm quyền cấp.

c) Về thủ tục hành chính:

- Đối với thủ tục cấp Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện: Sửa đổi, bổ sung quy định về hồ sơ cấp giấy đăng ký phương tiện: *“Hợp đồng mua bán, đóng mới, lắp ráp, cho, tặng...”,* để bảo đảm đầy đủ các trường hợp đăng ký phương tiện lần đầu, tạo điều kiện thuận lợi cho chủ sở hữu khi làm thủ tục đăng ký phương tiện giao thông đường sắt chỉ cần nộp một trong các hồ sơ đã quy định.

- Đối với thủ tục cấp lại giấy chứng nhận đăng ký phương tiện: Sửa đổi, bổ sung quy định về hồ sơ cấp lại giấy chứng nhận đăng ký phương tiện: *“quyết định điều chuyển phương tiện hoặc giấy xác nhận điều chuyển phương tiện của chủ sở hữu; giấy chứng nhận đăng ký doanh nghiệp hoặc mã số doanh nghiệp (nếu chủ sở hữu đổi tên)...”,* để tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp khi đã chuyển các phương tiện đã qua một lần chủ sở hữu phương tiện, nhưng vẫn tồn tại một số phương tiện chưa có nhu cầu sử dụng vận chưa làm thủ tục cấp lại giấy chứng nhận đăng ký phương tiện GTĐS tại thời điểm thay đổi chủ sở hữu.

- Cắt giảm thủ tục hành chính thu hồi, xóa Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt để tạo điều kiện thuận lợi cho người dân và doanh nghiệp không phải thực hiện các thủ tục hành chính này.

d) Về phân cấp

- Cục Đường sắt Việt Nam cấp, cấp lại, thông báo hết hiệu lực Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện trên đường sắt quốc gia.

- Cơ quan chuyên môn thuộc Ủy ban nhân dân cấp tỉnh cấp, cấp lại, thông báo hết hiệu lực Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt trên đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng

3. Về niên hạn sử dụng phương tiện giao thông đường sắt

a) Sửa đổi, bổ sung quy định về niên hạn:

+ Đối với đầu máy, toa xe chở khách: từ 40 năm lên không quá 60 năm.

+ Đối với toa xe chở hàng: từ 45 năm lên không quá 65 năm.

Đề xuất này căn cứ theo báo cáo của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam tại Công văn số 2702/ĐS-ĐMTX ngày 01/8/2025 về tình hình thực tế khai thác, sử dụng phương tiện của Tổng công ty và quy định tại Điều 19 Nghị định 65/2018/NĐ-CP ngày 12/5/2018 của Chính phủ (đã được sửa đổi, bổ sung tại Nghị định 01/2022/NĐ-CP và Nghị định 91/2023/NĐ-CP), trong đó cho phép các phương tiện hết niên hạn sử dụng được phép hoạt động đến hết ngày 31/12/2030.

Trên thực tế, đến 31/12/2030, nhiều loại phương tiện của doanh nghiệp sẽ có thời gian khai thác trên 60 năm: Đầu máy D9E do Mỹ chế tạo từ năm 1963 sử dụng động cơ CAT D398A, toa xe P chế tạo từ những năm 1963... đến thời điểm hiện tại các phương tiện này đã sử dụng được 62 năm và tính đến hết năm 2030 là 67 năm vẫn hoạt động an toàn. Theo số liệu thống kê của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam trước đây và sau khi Nghị định 91/2023/NĐ-CP có hiệu lực, các sự cố kỹ thuật phát sinh trong quá trình khai thác vận dụng chủ yếu xảy ra đối với các chi tiết hao mòn tự nhiên và có thể thay thế trong quá trình bảo dưỡng, sửa chữa như: lò xo, guốc hãm, xéc măng, gioăng hệ thống hãm, Không có sự cố kỹ thuật đầu máy toa xe phát sinh về nứt, gãy do ảnh hưởng của thời gian về độ bền và độ bền mỏi của một số kết cấu của phương tiện đầu máy toa xe (giá chuyển hướng của bộ phận chạy, bộ xe, thùng xe).

b) Về phương tiện không áp dụng niên hạn: bổ sung mới “*toa xe thành cao mở đáy chở đá (Hmđ)*” theo đề nghị của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam, đây là các toa xe chỉ chở đá để phục vụ sửa chữa nội ngành, vận dụng tốc độ thấp, quãng đường ngắn từ mỏ đá đến điểm thi công, tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp dùng các toa xe này vận chuyển đã phục vụ sửa chữa công trình đường sắt nội bộ của Tổng công ty.

4. Về nhân viên đường sắt

a) Sửa đổi giải thích từ ngữ:

- Đưa khái niệm “*Phương tiện giao thông đường sắt có công nghệ lần đầu đưa vào khai thác là phương tiện mà thời điểm đưa vào khai thác tại Việt Nam không có lái tàu đối với loại phương tiện này; thời gian khai thác thương mại dưới 01 năm.*” thay cho khái niệm tại quy định hiện hành là “*Tuyến đường sắt đô thị mới đưa vào khai thác, vận hành có công nghệ lần đầu sử dụng tại Việt Nam là tuyến đường sắt đô thị có công nghệ lần đầu sử dụng tại Việt Nam, thời gian vận hành khai thác thương mại dưới 01 năm*”

- Bổ sung khái niệm: *“Phương tiện giao thông đường sắt đang khai thác là phương tiện khai thác thương mại từ đủ 01 năm trở lên”*

- Đưa khái niệm: *“Lái tàu đầu tiên trên phương tiện giao thông đường sắt có công nghệ lần đầu đưa vào khai thác là người đã được đào tạo vận hành loại phương tiện đó, được doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đề nghị cấp giấy phép lái tàu trước thời điểm phương tiện đó khai thác thương mại đủ 01 năm”* thay cho khái niệm hiện hành là: *“Lái tàu đầu tiên trên tuyến đường sắt đô thị mới đưa vào khai thác, vận hành có công nghệ lần đầu sử dụng tại Việt Nam: Là người đã được đào tạo vận hành khai thác dự án đường sắt đô thị chuyên ngành lái tàu theo hợp đồng của dự án xây dựng tuyến đường sắt đô thị, được doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đô thị đề nghị cấp giấy phép lái tàu trên tuyến đường sắt đô thị đó, trước thời điểm tuyến đường sắt đô thị vận hành khai thác thương mại đủ 01 năm.”*

Các sửa đổi, bổ sung này nhằm bảo đảm phù hợp với thực tế quản lý trong thời gian tới, đồng thời là cơ sở để sửa đổi, bổ sung quy định về thủ tục hành chính bảo đảm đồng bộ.

b) Sửa đổi quy định về tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn nhân viên đường sắt:

- Dự thảo Thông tư chỉ quy định tiêu chuẩn đối với nhân viên đường sắt. Các quy định chi tiết về nhiệm vụ, quyền hạn của nhân viên đường sắt sẽ do doanh nghiệp sử dụng nhân viên danh sách quy định, tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp trong việc bố trí chức danh nhân viên đường sắt phù hợp với công nghệ vận hành khai thác và loại hình hoạt động của doanh nghiệp.

- Bỏ quy định về chương trình đào tạo đối với các chức danh nhân viên đường sắt (thuộc phạm vi quản lý của Bộ Giáo dục và Đào tạo).

c) Về giấy phép lái tàu

- Điều chỉnh mẫu giấy phép lái tàu, theo đó giấy phép lái tàu được in trên thẻ nhựa cứng (PET)

- Không quy định riêng giấy phép lái tàu cho đường sắt đô thị, thay vào đó trong giấy phép lái tàu quy định tuyến đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng, đường sắt địa phương hoặc đường sắt đô thị, theo đúng Luật Đường sắt 2025.

- Lái tàu trên đường sắt quốc gia được phép điều khiển phương tiện tương ứng trên đường sắt chuyên dùng, đường sắt địa phương nhưng phải được doanh nghiệp kinh doanh đường sắt chuyên dùng, đường sắt địa phương đào tạo, kiểm tra nghiệp vụ đối với những lái tàu này.

d) Về Thủ tục hành chính

- Thay đổi tên thủ tục hành chính *“Thủ tục cấp giấy phép lái tàu cho lái tàu trên các tuyến đường sắt đang khai thác”* thành *“Thủ tục cấp giấy phép lái tàu cho lái tàu trên phương tiện giao thông đường sắt đang khai thác”* cho đúng với bản

chất cấp giấy phép lái phương tiện. Nội dung thủ tục kế thừa các quy định hiện hành.

- Thay đổi tên thủ tục hành chính “*Thủ tục cấp giấy phép lái tàu cho lái tàu đầu tiên trên tuyến đường sắt đô thị mới đưa vào khai thác, vận hành có công nghệ lần đầu sử dụng tại Việt Nam*” thành “*Thủ tục cấp giấy phép lái tàu cho lái tàu đầu tiên trên phương tiện giao thông đường sắt có công nghệ mới lần đầu đưa vào khai thác*”, đồng thời đơn giản hóa thủ tục này, trong đó cơ quan cấp giấy phép lái không thành lập Hội đồng sát hạch mà chỉ thực hiện đánh giá hồ sơ và giải quyết thủ tục hành chính, tiếp nhận và trả kết quả trên môi trường mạng, qua đó bảo đảm chỉ tiêu thủ tục hành chính toàn trình.

- Cắt giảm thời gian thực hiện đối với các thủ tục cấp, cấp lại giấy phép lái tàu, thời gian xử lý hồ sơ được giảm từ 3 ngày xuống còn 2 ngày.

- Bãi bỏ thủ tục cấp Giấy phép lái tàu cho người nước ngoài trên đường sắt đô thị. Thủ tục này sau 10 năm thực hiện đến nay chưa phát sinh hồ sơ. Bên cạnh đó, việc quy định thủ tục cấp giấy phép lái tàu cho lái tàu đầu tiên cho các tuyến đường sắt đô thị có công nghệ mới, lần đầu khai thác tại Việt Nam thời gian qua đã tháo gỡ khó khăn vướng mắc cho trường hợp này, vì vậy, thủ tục cấp giấy phép lái tàu cho người nước ngoài trên đường sắt đô thị không còn phù hợp với thực tiễn.

đ) Về quy trình sát hạch lái tàu:

- Điều chỉnh quy trình tổ chức kỳ sát hạch theo hướng giảm bớt các cuộc họp của Hội đồng sát hạch, qua đó đơn giản hóa thủ tục hành chính về cấp giấy phép lái tàu.

- Bỏ hình thức thi viết đối với thi lý thuyết, chỉ quy định hình thức thi trắc nghiệm trên giấy hoặc trên máy vi tính để bảo đảm khách quan, tăng lượng kiến thức đánh giá cho các thí sinh.

- Bỏ quy định việc cấp thẻ sát hạch viên, do Luật Đường sắt không có quy định chức danh này, qua đó đơn giản hóa quy trình sát hạch, tạo thuận lợi hơn cho doanh nghiệp trong quá trình sát hạch lái tàu.

e) Về phân cấp

Thực hiện việc phân cấp triệt để cho các địa phương về quản lý nhân viên đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng theo đúng quy định của Luật Đường sắt 2025, thay vì chỉ phân cấp cho một số địa phương (Hà Nội, Tp HCM, Quảng Ninh...) như trước đây:

- Cục Đường sắt Việt Nam cấp, cấp lại, thu hồi giấy phép lái tàu trên đường sắt quốc gia

- Cơ quan chuyên môn thuộc Ủy ban nhân dân cấp tỉnh cấp, cấp lại, thu hồi giấy phép lái tàu trên đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng

g) Ngoài ra, Dự thảo Thông tư cũng có quy định chuyển tiếp, cho phép áp dụng “*Thủ tục cấp giấy phép lái tàu cho lái tàu đầu tiên trên phương tiện giao thông đường sắt có công nghệ mới lần đầu đưa vào khai thác*” đối với trường hợp doanh nghiệp đã khôi phục, sửa chữa để lần đầu đưa vào khai thác đầu máy hơi nước kéo đoàn tàu du lịch.

5. Về giải quyết tai nạn giao thông đường sắt

a) Về phạm vi: Dự thảo Thông tư chỉ quy định về giải quyết tai nạn giao thông đường sắt, không bao gồm giải quyết sự cố đường sắt

b) Về Hội đồng giải quyết tai nạn, Hội đồng phân tích tai nạn

- Sửa đổi, bổ sung nguyên tắc và trách nhiệm của Hội đồng giải quyết, Hội đồng phân tích tai nạn, trong đó quy định rõ việc Doanh nghiệp quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt thành lập Hội đồng giải quyết tai nạn trong trường hợp xảy ra tai nạn rất nghiêm trọng, đặc biệt nghiêm trọng hoặc gây ách tắc giao thông nhiều giờ hoặc phải tổ chức cứu hộ, cứu viện; thành lập Hội đồng phân tích tai nạn trong các trường hợp khác. Hội đồng giải quyết tai nạn cũng có trách nhiệm thực hiện nhiệm vụ phân tích tai nạn. Quy định này phù hợp với quy trình giải quyết tai nạn hiện nay của doanh nghiệp, bảo đảm tính kịp thời và hiệu quả điều hành của Hội đồng trong giải quyết tai nạn; đơn giản hóa, không quy định thủ tục hành chính nội bộ của doanh nghiệp về thành lập các Hội đồng.

c) Về quy trình giải quyết tai nạn, phân tích tai nạn

- Gộp các quy định trùng lặp, làm rõ trách nhiệm báo tin, xử lý tin, phòng vệ nơi xảy ra tai nạn.

- Bổ sung quy định về mục đích phân tích tai nạn giao thông đường sắt để làm cơ sở cho việc khuyến cáo, tuyên truyền có các tổ chức, cá nhân khi tham gia hoạt động đường sắt không để xảy ra tai nạn tương tự; kết quả phân tích tai nạn không xác lập quyền, nghĩa vụ của các tổ chức, cá nhân liên quan đến giải quyết tranh chấp sau tai nạn.

- Bổ sung quy định về nội dung báo cáo phân tích tai nạn giao thông đường sắt để tạo cơ sở pháp lý và thống nhất việc báo cáo được lập bởi các hội đồng do các chủ thể khác (tổ chức quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương hoặc đường sắt chuyên dùng) thành lập.

c) Các nội dung khác

- Bổ sung trách nhiệm của doanh nghiệp kinh doanh vận tải. Đây là doanh nghiệp trực tiếp quản lý phương tiện giao thông đường sắt và liên quan trực tiếp đến tai nạn giao thông đường sắt đối với các phương tiện của mình khi tham gia giao thông đường sắt.

- Lược bỏ một số Điều của Thông tư số 23/2018/TT-BGTVT, chủ yếu được

biên tập lại trên cơ sở gộp các điều và viết lại cho rõ nghĩa, cụ thể: Điều 6 (Quy định về thành lập Hội đồng phân tích tai nạn, được gộp với điều quy định về thành lập Hội đồng giải quyết tai nạn thành 1 điều); Điều 10 (quy định về tổ chức phòng vệ địa điểm xảy ra tai nạn, được gộp vào quy định quy trình giải quyết tai nạn), Điều 13 (quy định về báo tin, xử lý tin báo và lập hồ sơ vụ việc về sự cố giao thông đường sắt, được đưa vào quy định trách nhiệm của doanh nghiệp), Điều 16 (quy định về Khôi phục giao thông đường sắt trong trường hợp không phải xin cứu hộ, được gộp chung vào 1 điều về khôi phục giao thông đường sắt), Điều 21, 24 (Tổ chức phòng vệ địa điểm xảy ra sự cố, tai nạn, báo tin tai nạn trên đường sắt đô thị, đã được gộp chung vào quy định quy trình giải quyết tai nạn), Điều 27 (quy định về khôi phục giao thông đường sắt đô thị trong trường hợp không phải xin cứu hộ, được gộp chung vào 1 điều về khôi phục giao thông đường sắt), Điều 35, 36 (quy định trách nhiệm của doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đô thị, chủ sở hữu, doanh nghiệp kinh doanh đường sắt chuyên dùng được gộp chung vào điều quy định trách nhiệm doanh nghiệp quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt), Điều 37, 38 (trách nhiệm của các hội đồng giải quyết tai nạn, hội đồng phân tích tai nạn, đã gộp vào quy định thành lập các hội đồng), Điều 40 (trách nhiệm của nhân viên đường sắt, đã quy định cụ thể trong quy trình giải quyết tai nạn).

6. Vấn đề khác nhau cần xin ý kiến

Về nội dung Điều 1 của Dự thảo Thông tư về Phạm vi điều chỉnh của Thông tư, cơ quan soạn thảo xin ý kiến 02 phương án, như sau:

Điều 1. Phạm vi điều chỉnh

PHƯƠNG ÁN 1 (Do Cục Đường sắt Việt Nam đề xuất)

1. Thông tư này quy định chi tiết một số điều của Luật Đường sắt, bao gồm:

- a) Khoản 4 Điều 47 về phương tiện giao thông đường sắt.*
- b) Khoản 1, Khoản 2, Khoản 3 Điều 48 về nhân viên đường sắt.*
- c) Khoản 5 Điều 49 về vận tải hành khách, hành lý và hàng hóa trên đường sắt quốc gia và đường sắt chuyên dùng có nối ray với đường sắt quốc gia.*
- d) Điều 53 về trách nhiệm của tổ chức, cá nhân khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt.*

2. Thông tư này không áp dụng với

- a) Đường sắt tốc độ cao;*
- b) Về đăng kiểm phương tiện giao thông đường sắt: linh kiện, phương tiện giao thông đường sắt có vận tốc thiết kế lớn hơn 120 km/h trong sản xuất lắp ráp, nhập khẩu, hoán cải, định kỳ để vận hành trên đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng (không nối ray với đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương, không đi qua khu dân cư, không giao cắt với đường bộ); linh kiện*

được lắp trên phương tiện giao thông đường sắt nhập khẩu nguyên chiếc.

c) Về nhân viên đường sắt: nhân viên đường sắt phục vụ lắp đặt thiết bị, thử nghiệm và trong quá trình thi công thuộc các dự án xây dựng mới đường sắt;

PHƯƠNG ÁN 2 (Do Cục Đăng kiểm đề xuất)

Thông tư này quy định chi tiết một số điều của Luật Đường sắt, bao gồm:

a) Khoản 4 Điều 47 về đăng kiểm phương tiện giao thông đường sắt:

a1) Áp dụng đối với linh kiện, phương tiện giao thông đường sắt có vận tốc thiết kế không lớn hơn 120 km/h trong sản xuất lắp ráp, nhập khẩu, hoán cải, định kỳ để vận hành trên:

- Đường sắt quốc gia,

- Đường sắt địa phương,

- Đường sắt chuyên dùng (có nối ray với đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương; không nối ray với đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương có đi qua khu dân cư, giao cắt với đường bộ).

a2) Không áp dụng đối với linh kiện được lắp trên phương tiện giao thông đường sắt nhập khẩu nguyên chiếc.

a3) Tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn của đăng kiểm viên đường sắt, đăng kiểm viên đường sắt bậc cao.

b) Khoản 1, Khoản 2, Khoản 3 Điều 48 về nhân viên đường sắt.

c) Khoản 5 Điều 49 về vận tải hành khách, hành lý và hàng hóa trên đường sắt quốc gia và đường sắt chuyên dùng có nối ray với đường sắt quốc gia.

d) Điều 53 về trách nhiệm của tổ chức, cá nhân khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt.

Thông tư này không áp dụng với

a) Đường sắt tốc độ cao;

b) Về nhân viên đường sắt: nhân viên đường sắt phục vụ lắp đặt thiết bị, thử nghiệm và trong quá trình thi công thuộc các dự án xây dựng mới đường sắt;

Về vấn đề này, Cục Đường sắt Việt Nam xin báo cáo như sau:

- Theo ý kiến của Cục Đăng kiểm Việt Nam: quy định như Phương án 2 tại điểm a, a1, a2 sẽ làm rõ đối tượng áp dụng quy định về đăng kiểm đối với linh kiện, phương tiện giao thông đường sắt, bảo đảm không bỏ sót và loại trừ các trường hợp không thuộc đối tượng phải thực hiện đăng kiểm theo Dự thảo Thông tư.

- Ý kiến Cục Đường sắt Việt Nam: Trên cơ sở ý kiến của Cục Đăng kiểm Việt Nam, Cục Đường sắt Việt Nam đã dự thảo nội dung loại trừ các trường hợp không

thuộc đối tượng phải thực hiện đăng kiểm theo Dự thảo Thông tư (điểm b khoản 2 Điều 1 của dự thảo Thông tư), bảo đảm đầy đủ theo yêu cầu của Cục Đăng kiểm Việt Nam. Vì vậy, để bảo đảm tính logic của nội dung Điều 1 cũng như cả Dự thảo Thông tư, Cục Đường sắt Việt Nam đề xuất thực hiện theo Phương án 1.

VI. DỰ KIẾN NGUỒN LỰC, ĐIỀU KIỆN BẢO ĐẢM CHO VIỆC THI HÀNH NGHỊ ĐỊNH VÀ THỜI GIAN TRÌNH BAN HÀNH

1. Dự kiến nguồn lực

- Thông tư quy định đảm bảo phù hợp với chức năng, nhiệm vụ quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Xây dựng, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh, Cục Đường sắt Việt Nam, Ủy ban nhân dân cấp xã, các cơ quan, tổ chức có liên quan đến hoạt động quản lý, khai thác vận tải đường sắt để quá trình triển khai, thi hành Thông tư đảm bảo tính khả thi, hiệu lực của pháp luật.

- Cơ quan có thẩm quyền giải quyết các thủ tục hành chính có trách nhiệm bảo đảm đầy đủ các điều kiện về con người, cơ sở vật chất để thực hiện giải quyết thủ tục hành chính nhằm tạo điều kiện thuận lợi, tiết kiệm chi phí cho người dân và doanh nghiệp khi thực hiện các thủ tục hành chính, bảo đảm mục tiêu quản lý nhà nước trong lĩnh vực đường sắt;

- Các nội dung sửa đổi, bổ sung đã có nghiên cứu, đánh giá về tính khả thi, hiệu quả và bảo đảm không phát sinh thêm bộ máy, tổ chức của cơ quan, đơn vị.

- Kinh phí thực thi Thông tư do ngân sách nhà nước cấp theo quy định của Luật Ngân sách nhà nước và các văn bản quy định chi tiết, hướng dẫn thi hành (đối với các nội dung thuộc thẩm quyền, trách nhiệm của cơ quan quản lý nhà nước) hoặc do doanh nghiệp chi trả (đối với những nội dung, nhiệm vụ thuộc trách nhiệm của doanh nghiệp). Việc sử dụng kinh phí bảo đảm cho công tác thi hành Thông tư phải đúng mục đích, nội dung, chế độ và định mức chi theo quy định của pháp luật về các chế độ chi tiêu tài chính.

2. Các điều kiện bảo đảm thi hành Thông tư

- Tuyên truyền, phổ biến: Cục Đường sắt Việt Nam, Cục Đăng kiểm Việt Nam sẽ xây dựng nội dung thông tin, tuyên truyền phổ biến những yêu cầu, nội dung và các quy định kịp thời đến các cơ quan, tổ chức và người dân, giúp nắm bắt pháp luật kịp thời để thực hiện;

- Theo dõi thi hành: Cục Đường sắt Việt Nam, Cục Đăng kiểm Việt Nam và Ủy ban nhân dân các cấp có trách nhiệm tổ chức chỉ đạo, kiểm tra việc thực hiện các quy định của Thông tư theo chức năng, nhiệm vụ và phạm vi phụ trách.

- Dự thảo Thông tư không làm phát sinh thêm thủ tục hành chính, ngoài ra đã giản hóa, giảm thời gian thực hiện thủ tục hành chính về kiểm tra đối với toa xe đường sắt đô thị, cấp, cấp lại giấy phép lái tàu; cắt giảm thủ tục hành chính về kiểm

tra, chứng nhận đối với thiết bị tín hiệu đuôi tàu và bộ trục bánh xe, thu hồi, xóa giấy chứng nhận đăng ký phương tiện, cấp Giấy phép lái tàu cho người nước ngoài trên đường sắt đô thị.

- Đối với các quy định về cấp, cấp lại giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt, giấy phép lái tàu thuộc thẩm quyền của địa phương, trong thời hạn 24 tháng kể từ ngày Luật Đường sắt 2025 có hiệu lực thi hành, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh nơi có đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng có trách nhiệm kiện toàn tổ chức, nhân sự để tổ chức thực hiện.

3. Thời gian thông qua

Ngày 27/6/2025, Quốc hội khóa XV đã thông qua Luật Đường sắt số 95/2025/QH15, trong đó có 04 nội dung giao Bộ Xây dựng quy định chi tiết. Các quy định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01/01/2026 theo khoản 1 Điều 58 của Luật. Do đó, thời gian thông qua Thông tư cần bảo đảm đồng bộ với thời điểm có hiệu lực thi hành của Luật Đường sắt năm 2025.

Trên đây là Tờ trình Thông tư quy định về quản lý, khai thác vận tải đường sắt, Cục Đường sắt Việt Nam xin kính trình Bộ Xây dựng xem xét, quyết định./.

Cục Đường sắt Việt Nam xin trình kèm theo:

- Dự thảo Thông tư;
- Bản đánh giá thủ tục hành chính, việc phân cấp thực hiện nhiệm vụ, quyền hạn được phân cấp, việc ứng dụng, thúc đẩy phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số;
- Bản so sánh, thuyết minh nội dung dự thảo Thông tư;
- Bản tổng hợp ý kiến, tiếp thu giải trình ý kiến góp ý.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Cục trưởng (để b/c);
- Cục ĐKVN (để p/h);
- Thành viên Tổ xây dựng Thông tư theo QĐ số 288/QĐ-CĐVN (để t/h);
- Lưu: VT, VTKHCN.

**KT. CỤC TRƯỞNG
PHÓ CỤC TRƯỞNG**

Dương Hồng Anh