**BẢNG TIẾP THU VÀ XỬ LÝ Ý KIẾN GÓP Ý CỦA CÁC ĐƠN VỊ**

**Dự thảo Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 29/2018/TT-BGTVT ngày 14/05/2018**

**và Thông tư số 18/2019/TT-BGTVT ngày 20/5/2019 của Bộ Giao thông vận tải**

| **STT** | **Đơn vị** | **Ý kiến góp ý** | **Giải trình của đơn vị soạn thảo** |
| --- | --- | --- | --- |
| 1 | Vụ Môi trường | Bổ sung khoản 1.5 và 1.6 mục 1 Phụ lục VI…. (đã được sửa đổi, ***bổ sung theo quy định tại Phụ lục 1*** ***của*** Thông tư 32/2020/TT-BGTVT….) như sau:   |  |  |  | | --- | --- | --- | | **Loại phương tiện** | **Chu kỳ kiểm tra (tháng)** | | | Chu kỳ đầu | Chu kỳ định kỳ | | 1.6. Phương tiện giao thông đường sắt áp dụng lộ trình niên hạn sử dụng theo quy định tại khoản 1, 2 và 3 Điều 19 Nghị định số 65/2018/NĐ-CP (***đã được sửa đổi, bổ sung tại Nghị định số ..…/2021/NĐ-CP).*** | - | 9 | | Tiếp thu, sửa Điều 1 như sau:  Điều 1. Bổ sung khoản 1.5 và 1.6 vào mục 1 Phụ lục VI Thông tư số 29/2018/TT-BGTVT ngày 14/5/2018 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 theo quy định tại Thông tư số 32/2020/TT-BGTVT ngày 14/12/2020 của Bộ trưởng Bộ GTVT về sửa đổi, bổ sung một số điều Thông tư số 29/2018/TT-BGTVT ngày 14/5/2018 quy định về kiểm tra chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông đường sắt và Thông tư số 31/2018/TT-BGTVT ngày 15/5/2018 quy định về thực hiện đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống đối với đường sắt đô thị) như sau:   |  |  |  | | --- | --- | --- | | 1.6 Phương tiện giao thông đường sắt áp dụng lộ trình niên hạn sử dụng theo quy định tại Khoản 1, Khoản 2, Khoản 3 Điều 19 Nghị định số 65/2018/NĐ-CP (đã được sửa đổi, bổ sung tại Nghị định số ..…/2021/NĐ-CP). | - | 9 | |
| 2 | Thanh tra Bộ | Đề nghị nghiên cứu, xem xét cập nhật nội dung phù hợp với các nội dung kiến nghị sửa đổi, bổ sung 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 (Bộ GTVT đang xây dựng hồ sơ dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 65/2018/NĐ-CP). | Đề nghị giữ nguyên do nội dung của dự thảo phù hợp với nội dung kiến nghị sửa đổi, bổ sung 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 mà Bộ GTVT đang xây dựng hồ sơ |
| 3 | Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam | Kính đề nghị Bộ Giao thông vận tải nghiên cứu ban hành 01 Thông tư mới để thay thế Thông tư 29/2018/TT-BGTVT ngày 14/5/2018 của Bộ Giao thông vận tải và Thông tư 32/2020/TT-BGTVT sửa đổi một số điều của Thông tư 29/2018/TT-BGTVT ngày 14/12/2020 của Bộ Giao thông vận tải.  Lý do: Để thuận tiện cho việc sử dụng, phù hợp với thực tế sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp đường sắt, dễ tổng hợp, hệ thống hóa trong quá trình triển khai thực hiện các nội dung của Thông tư | Tiếp thu, trong thời gian tới, Ban soạn thảo sẽ nghiên cứu có đề nghị Bộ GTVT ban hành lại Thông tư số 29/2018/TT-BGTVT |
|  |  | Về phần phạm vi điều chỉnh của Thông tư:  Dự thảo này bổ sung thêm quy định về chu kỳ kiểm tra cho các phương tiện kéo dài thời gian sử dụng và chuyển đổi mục đích sử dụng. Do vậy đề nghị Ban soạn thảo bổ sung vào phạm vi điều chỉnh của Thông tư cho phù hợp theo quy định | Đề nghị giữ nguyên do chu kỳ kiểm tra là một phần của việc tổ chức thực hiện việc kiểm tra chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đã được quy định tại Khoản 4 Điều 32 Luật Đường sắt 2017.  Chu kỳ kiểm tra của phương tiện kéo dài thời gian sử dụng và chuyển đổi mục đích sử dụng đã được quy định tại Phụ lục VI của Thông tư này. |
|  |  | Về phần căn cứ pháp lý:  + Trong phần căn cứ có 02 cách ghi ngày ban hành văn bản: Luật Đường sắt ngày 16 tháng 6 năm 2017; Nghị định 65/2018/NĐ-CP ngày 12/5/2018,…Do vậy, đề nghị Ban soạn thảo rà soát và thống nhất cách ghi ngày ban hành các văn bản quy phạm pháp luật theo đúng quy định.  + Nghị định sửa đổi, bổ sung Nghị định 65/2018/NĐ-CP ngày 12 tháng 5 năm 2018 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đường sắt chưa được ban hành, do vậy đề nghị Ban soạn thảo cân nhắc đưa nội dung này vào phần căn cứ pháp lý của dự thảo Thông tư trên | Tiếp thu, thống nhất lại căn cứ pháp lý theo cách ghi: Luật Đường sắt ngày 16 tháng 6 năm 2017 |
|  |  | Khoản 1.5 và khoản 1.6 phụ lục VI Dự thảo Thông tư quy định về chu kỳ kiểm tra, đề nghị sửa đổi như sau:   |  |  |  |  | | --- | --- | --- | --- | | Loại phương tiện | | Chu kỳ kiểm tra (tháng) | | | Chu kỳ đầu | Chu kỳ định kỳ | | 1.5 Phương tiện giao thông đường sắt được phép chuyển đổi thành phương tiện không áp dụng niên hạn theo quy định tại Khoản 6 Điều 18 Nghị định số 65/2018/NĐ-CP | a, Đầu máy có thời gian sử dụng trên 40 năm | - | 12 | | b, Toa xe khách có thời gian sử dụng trên 40 năm | - | 9 | | a, Toa xe hàng có thời gian sử dụng trên 45 năm | - | 12 | | 1.6 Phương tiện giao thông đường sắt áp dụng lộ trình niên hạn sử dụng theo quy định tại Khoản 1, Khoản 2, Khoản 3 Điều 19 Nghị định 65/2018/NĐ-CP | | - | 12 |   **L**ý do góp ý sửa đổi:  - Chu kỳ kiểm tra 6 tháng theo Dự thảo là quá ngắn gây bất cập rất lớn cho các đơn vị, doanh nghiệp như: Làm tăng một số chi phi không đáng có, tăng khối lượng sửa chữa định kỳ, tăng thời gian dừng vận dụng của phương tiện đồng thời tăng chi phí không cần thiết cho doanh nghiệp đặc biệt trong giai đoạn khó khăn do đại dịch Covid-19.  - Các đầu máy chuyển đổi mục đích sử dụng để dồn đều có cường độ vận dụng thấp, có km vận dụng hàng năm rất thấp khoảng 40.000km/năm, môi trường làm việc không quá khắc nghiệt nên tuổi thọ của các thiết bị, phụ tùng đầu máy cũng được kéo dài.  - Trong quá trình vận dụng các hệ thống liên quan đến an toàn như: trục bánh xe, ổ bi, thiết bị hãm, đầu đấm móc nối, . . . đều được khám chữa định kỳ theo các cấp sửa chữa đúng quy định của ngành Đường sắt Việt Nam.  - Ngoài ra trong quá trình khai thác đầu máy, hàng năm các đơn vị đều phải thực hiện rất nhiều các cấp sửa chữa như: Kiểm tra chăm sóc kỹ thuật hàng ngày; kiểm tra bảo dưỡng cấp R0; kiểm tra bảo dưỡng cấp trung gian Rt; kiểm tra khám chữa cấp R1, sửa chữa cấp R2 hoặc Rk hoặc Đại tu theo đúng qui trình sửa chữa đảm bảo chất lượng phương tiện và tuân thủ theo qui chuẩn kỹ thuật quốc gia về khai thác đường sắt QCVN 08: 2018/BGTVT.  Chẳng hạn như đối với đầu máy D9E sản xuất từ năm 1962 đến thời điểm dừng vận dụng ngày 31/12/2020 theo Quy định của Nghị định 65/2018/NĐ-CP của Chính phủ, đầu máy đã sử dụng được khoảng 58 năm nhưng các đầu máy vẫn đảm bảo chất lượng khai thác vận dụng an toàn và hiệu quả.  - Điều 19: Lộ trình thực hiện niên hạn của phương tiện giao thông đường sắt tại Nghị định 65/2018/NĐ-CP của Chính phủ đã quy định các phương tiện đều được hoạt động đến thời gian này tức là trong thời gian này các phương tiện vẫn hoạt động bình thường. Khi đó chu kỳ kiểm tra định kỳ vẫn thực hiện theo khoản 1.3 mục 1 Phụ lục VI Thông tư số 32/2020/TT-BGTVT ngày 14/12/2020 của Bộ Giao thông vận tải. | Đề nghị giữ nguyên vì đây là loại phương tiện đã hết niên hạn sử dụng, cần phải tăng cường kiểm tra, giám sát của cơ quan chức năng để đảm bảo an toàn kỹ thuật trong quá trình vận hành. |
|  |  | Góp ý nội dung Thông tư số 29/2018/TT-BGTVT:  1. Đề nghị nghiên cứu sửa đổi giải thích từ ngữ về phương tiện chuyên dùng quy định Khoản 4 Điều 3 như sau: "Phương tiện chuyên dùng di chuyển trên đường sắt là phương tiện dùng để vận chuyển người, vật tư, thiết bị phục vụ cho các mục đích: cứu viện; cứu hộ tai nạn giao thông đường sắt; kiểm tra, thi công, bảo trì, sửa chữa công trình đường sắt”.  Lý do: Để thống nhất với định nghĩa đã được Bộ Giao thông vận tải, Cục Đường sắt Việt Nam, Cục Đăng kiểm Việt Nam và các đơn vị liên quan thống nhất tại Khoản 1 Điều 1 dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày 12/5/2018 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đường sắt. | Giữ nguyên do hiện nay dự thảo Nghị định sửa đổi, bổ sung Nghị định số 65/2018/NĐ-CP đã bỏ quy định này |
|  |  | 2. Đề nghị nghiên cứu chỉnh sửa Khoản 10 Điều 3:  Thời gian sử dụng (tính theo năm) nên quy định là thời gian tính từ khi bắt đầu đưa phương tiện vào khai thác trên Đường sắt Việt Nam (sau khi xuất xưởng hoặc nhập khẩu nhưng không quá 12 tháng). | Giữ nguyên do thời gian sử dụng được hiểu tương tự như thuật ngữ niên hạn sử dụng được quy định tại Khoản 5 Điều 18 Nghị định 65/2018/NĐ-CP. |
|  |  | 3. Sửa đổi Khoản 1, Điều 4 Loại hình kiểm tra cụ thể như sau:  - Kiểm tra sản xuất, lắp ráp, chế tạo thử nghiệm” | Giữ nguyên do quá trình chế tạo thử nghiệm là một phần của quá trình kiểm tra sản xuất, lắp ráp phương tiện; Loại phương tiện này phải được chạy thử nghiệm vận dụng phù hợp với QCVN 16:2011/BGTVT và QCVN 18:2018/BGTVT trước khi được cấp chứng nhận chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường.  Việc chạy thử nghiệm trong quá trình sản xuất, lắp ráp thuộc phạm vi của Thông tư 21/2018/TT-BGTVT quy định về đăng ký phương tiện giao thông đường sắt, di chuyển phương tiện giao thông đường sắt trong trường hợp đặc biệt.  Các nội dung trong dự thảo Thông tư được ban hành theo trình tự thủ tục rút gọn về việc rút ngắn chu kỳ kiểm tra đối với các phương tiện kéo dài thời gian sử dụng và chuyển đổi mục đích sử dụng. |
|  |  | 4. Sửa đổi điểm a Khoản 1, Điều 5 Kiểm tra sản xuất, lắp ráp cụ thể như sau  - Việc kiểm tra sản xuất, lắp ráp được thực hiện đối với:  a) Phương tiện sản xuất, lắp ráp mới, chế tạo thử nghiệm”  5. Sửa đổi bổ sung Điểm a, Khoản 4, Điều 10 cấp giấy chứng nhận và tem kiểm định cụ thể như sau:  a) Nếu kết quả kiểm tra đạt yêu cầu thì cấp chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường theo mẫu quy định tại Phụ lục III ban hành kèm theo thông tư này trong thời hạn 3 ngày làm việc đối với sản xuất, lắp ráp, chế tạo thử nghiệm, nhập khẩu, hoán cải hoặc 01 ngày làm việc đối với việc kiểm tra định kỳ kể từ ngày kết thúc kiểm tra và cấp, dán tem kiểm định cho phương tiện theo mẫu quy định tại phụ lục IV ban hành kèm theo Thông tư này.  Lý do: Hiện nay, các Công ty Vận tải Đường sắt đang thiết kế các chủng loại toa xe mới phù hợp với yêu cầu vận tải hành khách và hàng hóa hiện nay, các phương tiện này cần phải được chạy thử nghiệm trên đường sắt theo quy định. Tuy nhiên thông tư chưa quy định cấp giấy chứng nhận đăng kiểm đối với phương tiện chế tạo thử nghiệm này. Đề nghị ban soạn thảo bổ sung |
|  |  |
|  |  | Góp ý nội dung Thông tư số 32/2020/TT-BGTVT:  1. Đề nghị nghiên cứu chỉnh sửa Khoản 2 Điều 7 như sau:  - Đối với tổng thành, thiết bị, linh kiện mới được sử dụng cho việc cải tạo, hoán cải phương tiện GTĐS phải có bản sao kèm theo bản chính để đối chiếu chứng chỉ nguồn gốc xuất xứ, chứng chỉ chất lượng và tài liệu kỹ thuật liên quan.  - Đối với tổng thành, thiết bị, linh kiện đã qua sử dụng (đã lắp trên phương tiện giao thông Đường sắt khác trước đó) được dùng để thực hiện cho việc cải tạo, hoán cải phương tiện GTĐS thì phải có bản sao kèm theo bản chính giấy chứng nhận chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện giao thông Đường sắt trước đó.  2. Đề nghị giới hạn việc Đăng kiểm tham gia kiểm tra đối với tổng thành thiết bị, linh kiện sản xuất lắp ráp cũng như nhập khẩu, Đăng kiểm chỉ nên tham gia kiểm tra đối với những chủng loại liên quan đến an toàn chạy tàu, ví dụ như: Bộ trục bánh xe, đầu đấm móc nối, máy nén gió, tay hãm, van hãm, thiết bị đuôi tàu, thiết bị cảnh báo lái tàu chống ngủ gật...còn những chủng loại khác giao cho doanh nghiệp tự kiểm tra và chịu trách nhiệm  Lý do:  - Hàng năm Tổng công ty ĐSVN phải mua sắm rất nhiều đơn hàng số lượng hàng nghìn chủng loại phụ tùng chi tiết nếu Đăng kiểm tham gia kiểm tra tất cả thì gây lãng phí thời gian và ảnh hưởng đến sản xuất của doanh nghiệp.  Ngoài ra doanh nghiệp sẽ phải chịu trách nhiệm về chất lượng và tuổi thọ lâu dài của phương tiện mà mình đang sử dụng  - Đảm bảo phù hợp với Quy định tại Mục 3 Điều 32 của Luật Đường sắt 2017: “ Chủ phương tiện giao thông đường sắt chịu trách nhiệm sửa chữa, bảo dưỡng bảo đảm quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện giữa hai kỳ kiểm tra của tổ chức đăng kiểm” | Giữ nguyên, khi kiểm tra hoán cải theo quy định tại Điều 7 của Thông tư, với các thiết bị thay mới, chủ phương tiện cần phải có bản sao kèm bản chính để đối chiếu chứng chỉ nguồn gốc xuất xứ, chứng chỉ chất lượng và tài liệu kỹ thuật liên quan của tổng thành, thiết bị, linh kiện mới được sử dụng; với các thiết bị, linh kiện đã qua sử dụng, không cần phải xuất trình các hồ sơ này mà chỉ cần theo quy định của điểm b khoản 2 Điều 7: Bản sao giấy đăng ký của phương tiện; bản vẽ tổng thể của phương tiện trước và sau hoán cải; tài liệu kỹ thuật (bản vẽ và thuyết minh, tính toán) của tổng thành, thiết bị, hệ thống được hoán cải; bản thuyết minh, tính toán liên quan đến nội dung hoán cải.  Hiện nay, các thiết bị, linh kiện, tổng thành chính của phương tiện thuộc phạm vi kiểm soát của Luật chất lượng sản phẩm, hàng hóa 2018 và Nghị định số 132/2008/NĐ-CP ngày 31 tháng 12 năm 2008 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số Điều của Luật Chất lượng sản phẩm, hàng hóa, Nghị định số 74/2018/NĐ-CP ngày 15 tháng 5 năm 2018 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số Điều của Nghị định số 132/2008/NĐ-CP ngày 31 tháng 12 năm 2008 của Chính phủ và Thông tư 41/2018/TT-BGTVT quy định Danh mục sản phẩm, hàng hóa có khả năng gây mất an toàn thuộc trách nhiệm quản lý nhà nước của Bộ Giao thông vận tải;  Đăng kiểm chỉ thực hiện kiểm tra các loại thiết bị, linh kiện, tổng thành chính của phương tiện như đã được định nghĩa tại Khoản 5, khoản 6, khoản 8 của Thông tư 29/2018/TT-BGTVT khi sản xuất, lắp ráp và nhập khẩu mới. Đối với các chủng loại khác, đăng kiểm chỉ kiểm tra về mặt tính năng an toàn khi lắp và thay thế trên phương tiện theo quy định của QCVN 15:2018/BGTVT. |
| 4 | Vụ Vận tải | Thống nhất với dự thảo Thông tư |  |
| 5 | Cục Đường sắt Việt Nam | Thống nhất với dự thảo Thông tư  Đề nghị Cơ quan soạn thảo rà soát và chỉnh sửa một số lỗi soạn thảo cho phù hợp với kỹ thuật soạn thảo văn bản QPPL, cụ thể: đối với ngày tháng ban hành văn bản QPPL phải viết rõ ngày tháng năm ban hành, không viết tắt theo kiểu 14/5/2018 ... như trong Dự thảo. | Tiếp thu và sửa lại ngày tháng như góp ý. |