ỦY BAN QUẢN LÝ VỐN
NHÀ NƯỚC TẠI DOANH NGHIỆP
TỔNG CÔNG TY
ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM

CỘNG HOÀ XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Hà Nội, ngày 05 tháng 4 năm 2023

BIÊN BẢN HỌP HỘI ĐỒNG

Đánh giá chất lượng phương tiện giao thông đường sắt có thời gian khai thác trên 40 năm được thành lập theo Quyết định số 380/QĐ-ĐS ngày 04/4/2023 của Tổng giám đốc Tổng công ty Đường sắt Việt Nam.

Thực hiện ý kiến chỉ đạo của Bộ Giao thông vận tải tại công văn số 10100/BGTVT-KHCN ngày 30/9/2022 của Bộ Giao thông vận tải về việc quy định niên hạn sử dụng phương tiện, lộ trình thực hiện niên hạn sử dụng phương tiện giao thông đường sắt để triển khai thực hiện Chương trình hành động cam kết của Việt Nam tại COP26 trong lĩnh vực đường sắt; Thông báo số 424/TB-BGTVT ngày 07/10/2022 của Bộ Giao thông vận tải về kết luận của Thứ trưởng Nguyễn Danh Huy tại cuộc họp với Tổng công ty Đường sắt Việt Nam về tình hình hoạt động và một số giải pháp tháo gỡ khó khăn, vướng mắc trong thời gian tới.

Tổng công ty Đường sắt Việt Nam đã có Quyết định số 380/QĐ-ĐS ngày 04/4/2023 về việc thành lập Hội đồng đánh giá chất lượng kỹ thuật phương tiện giao thông đường sắt có thời gian khai thác trên 40 năm (sau đây gọi tắt là Hội đồng); để xem xét, cho ý kiến về:

- Những căn cứ: Khoa học, kỹ thuật, kinh tế cũng như tính thực tiễn đối với việc quy định niên hạn của các đầu máy toa xe.

- Tình hình quản lý kỹ thuật, thực hiện các công việc kiểm tra, bảo dưỡng, sửa chữa các đầu máy toa xe nhằm đảm bảo an toàn chạy tàu. Đánh giá chất lượng phương tiện giao thông đường sắt (PTGTĐS), đặc biệt là các PTGTĐS có thời gian khai thác trên 40 năm.

- Cũng như những khó khăn thách thức đối với sản xuất kinh doanh mà Tổng công ty sắt Việt Nam đang gặp phải.

Trên cơ sở đó để đề xuất các kiến nghị lên các cơ quan có thẩm quyền sửa đổi Nghị định 65/2018/NĐ-CP và Nghị định 01/2022/NĐ-CP của Chính phủ, cho phép kéo dài thời gian sử dụng các PTGTĐS nhằm tạo điều kiện để Tổng công ty Đường sắt Việt Nam vượt qua được thách thức, duy trì sản xuất kinh doanh, phục vụ các nhu cầu của đời sống kinh tế, xã hội.

Hôm nay, vào hồi 14h00 ngày 05/4/2023 tại Phòng họp số 3 Nhà A Tổng công ty Đường sắt Việt Nam tổ chức họp Hội đồng đánh giá chất lượng phương tiện giao thông đường sắt.

I. Thành phần dự họp:

- Toàn thể các thành viên của Hội đồng theo Quyết định số 380/QĐ-ĐS ngày 04/4/2023 của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam.

- Các chuyên gia, giáo sư, tiến sỹ chuyên ngành Cơ khí, Động lực, Đầu máy Toa xe.

- Tham dự hội đồng còn có: Ông Nguyễn Anh Dũng - Chuyên viên Vụ KHCN&MT - Bộ Giao thông Vận tải, Ông Lê Hoàng Tùng - Trưởng phòng Đường sắt - Cục Đăng kiểm Việt Nam, Ông Bùi Thế Thành - Trưởng phòng VT.KHCN - Cục Đường sắt Việt Nam.

II. Nội dung cuộc họp:

Hội nghị đã được nghe báo cáo của Lãnh đạo Tổng công ty Đường sắt Việt Nam về:

- Tình hình xây dựng và thực hiện các Quy chuẩn, Tiêu chuẩn kỹ thuật, Quy trình sửa chữa các cấp, chất lượng các hoạt động kiểm tra, giám sát kỹ thuật cũng như việc chấp hành các quy định về đăng ký, đăng kiểm các đầu máy toa xe hiện có.

- Tình hình thực hiện Nghị định 65/2018/NĐ-CP và Nghị định 01/2022/NĐ-CP của Chính phủ.

- Và những khó khăn vướng mắc đối với sản xuất kinh doanh của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam trường hợp niên hạn phương tiện đầu máy toa xe không được xem xét kéo dài sau ngày 31/12/2023.

Hội nghị đã lần lượt nghe các thành viên Hội đồng cùng các đại biểu tham dự phát biểu ý kiến:

1. GS.TSKH. Lã Ngọc Khuê, nguyên Thứ trưởng Bộ GTVT:

- Khoản 2 Điều 32 Luật Đường sắt 2017 quy định "Phương tiện giao thông đường sắt trong quá trình khai thác sử dụng phải đảm bảo còn niên hạn sử dụng theo quy định của Chính phủ", đây là một quy định mở giao thẩm quyền quy định chi tiết cho Chính phủ. Tuy nhiên, với tình hình thực tế trong giai đoạn hiện nay việc đưa ra một niên hạn cứng mang tính cào bằng cho tất cả các đầu máy hay toa xe là chưa phù hợp và cần phải xem xét điều chỉnh, bởi lẽ Đường sắt Việt Nam đang khai thác, sử dụng 13 chủng loại đầu máy và trên 30 chủng loại toa xe. Các đầu máy toa xe khác nhau về: chủng loại, công suất, dải tốc độ vận hành hợp lý, về chất lượng (do sản xuất từ nhiều nhà máy, nhiều Quốc gia có trình độ công nghệ khác nhau), về điều kiện khai thác (số km khai thác) .... Trên thực tế, sự cố kỹ thuật liên quan đến chất lượng bệ xe, giá chuyển hướng là chưa có, chỉ có các sự cố phát sinh thông thường của các chi tiết, cụm chi tiết được phép sửa chữa, thay thế trong quá trình vận dụng.

- Trong thực tế PTGTĐS là công cụ sản xuất của các doanh nghiệp vận tải,

gắn bó mật thiết với mọi quyền lợi của doanh nghiệp. Để tiết kiệm sự tiêu hao nhiên liệu cùng các vật tư kỹ thuật khi sửa chữa thay thế, đảm bảo khai thác an toàn, chủ doanh nghiệp phải tự giác chăm lo chất lượng phương tiện, nếu chi phí sửa chữa, chi phí nhiên liệu vượt quá định mức, chi phí cho phép cũng như không còn đảm bảo an toàn khai thác sử dụng, doanh nghiệp sẽ chủ động thải loại các PTGTĐS kém chất lượng, không hiệu quả về kinh tế.

- Hầu hết các Quốc gia trên thế giới đều không Luật hóa vấn đề niên hạn phương tiện giao thông đường sắt. Như vậy việc quy định về niên hạn phương tiện giao thông đường sắt tại sẽ không đồng nhất với các nước trên thế giới.

- Quy định về niên hạn phương tiện giao thông đường sắt chưa phù hợp với tình hình thực tiễn và quy luật của cơ chế thị trường, nếu Việt Nam quy định cứng không đảm bảo được quyền tự chủ và tự chịu trách nhiệm của doanh nghiệp gây ảnh hưởng đến hoạt động sản xuất kinh doanh của Ngành Đường sắt cần phải sửa kịp thời.

- Về những kết quả đạt được trong các nhiệm vụ quản lý kỹ thuật, đảm bảo chất lượng đầu máy toa xe của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam đã được nêu đầy đủ trong Báo cáo đánh giá. Để thực hiện được các nhiệm vụ trên, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam đã tổ chức và vận hành một hệ thống tổ chức các cơ quan quản lý, giám sát và kiểm tra chất lượng phương tiện một cách chặt chẽ trong toàn ngành bao gồm từ Tổng công Đường sắt Việt Nam, đến các công ty quản lý phương tiện và các đơn vị vận hành trực tiếp. Cùng sự phối hợp chặt chẽ với Cục Đăng kiểm Việt Nam để tiến hành các nhiệm vụ đăng kiểm chất lượng phương tiện đảm bảo an toàn chạy tàu.

- Căn cứ kết quả một số Đề tài nghiên cứu khoa học cấp Bộ do GS.TS. Đỗ Đức Tuấn, Chuyên gia ĐMTX- nguyên Phó Hiệu trưởng Trường Đại học Giao thông vận tải chủ trì đánh giá tuổi bền mỏi kết cấu bộ phận chạy đầu máy toa xe sử dụng trong ngành đường sắt mã số B2000-35-106-TĐ, B2010-04-111, B2012-04-07 kết luận các kết cấu được thiết kế chế tạo với độ bền mỏi dài hạn lên tới $4,702.10^{18}$ km chạy tàu. Trong khi số km chạy tàu trung bình của đầu máy toa xe chỉ trên dưới $3,70.10^{6}$ km chưa đạt mức 1/3 giới hạn cho phép. Cụ thể như đầu máy D9E tính từ ngày xuất xưởng đến nay đã khai thác 60 năm vẫn đang khai thác bình thường, đảm bảo an toàn. Nếu thải loại theo cách cào bằng các đầu máy toa xe sẽ gây nên lãng phí lớn.

- Ngành Đường sắt gần 40 năm qua không được đầu tư, trước sự cạnh tranh khốc liệt của các ngành vận tải khác, nên không đủ sức để cạnh tranh và chiếm lĩnh thị trường; đặc biệt là đường bộ được đầu tư mạnh mẽ. Do nhà nước quan tâm đến đường bộ làm ảnh hưởng đến nền kinh tế và chi phí logistic tăng cao. Thị phần đường sắt trước đây khoảng 10% đến nay kéo xuống chỉ còn trên dưới 1,5%, đời sống người lao động rất khó khăn vất vả. Vì vậy, trên thực tế Ngành Đường sắt thu không đủ để bù chi và không có nguồn lực để tái đầu tư cơ sở vật chất của mình. Nếu bây giờ quy

định về niên hạn không được sửa đổi thì phải loại bỏ số lượng rất lớn đầu máy toa xe và ngành đường sắt đứng trước nguy cơ thiếu hụt phương tiện vận tải, không còn đủ khả năng phục vụ nhu cầu nhu cầu của nhân dân, ảnh hưởng đến an sinh xã hội, an ninh, quốc phòng đối với loại hình vận tải đường sắt.

- Căn cứ tình hình khó khăn, tổn thất kinh tế của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam nếu niên hạn sử dụng đầu máy toa xe không được kéo dài được thể hiện trong báo cáo đánh giá chất lượng các phương tiện đầu máy toa xe trên 40 năm của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam.

Tôi ủng hộ việc không quy định niên hạn phương tiện giao thông đường sắt. Giao chủ phương tiện chủ động và chịu trách nhiệm đảm bảo an toàn phương tiện.

- Đề nghị Tổng công ty Đường sắt Việt Nam hoàn thiện Báo cáo đánh giá, đề nghị các cơ quan có thẩm quyền xem xét giải quyết việc kéo dài niên hạn sử dụng đầu máy toa xe theo đề nghị của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam.

2. GS.TS. Đỗ Đức Tuấn, Chuyên gia ĐMTX- nguyên Phó Hiệu trưởng Trường Đại học Giao thông vận tải:

- Trong khoảng thời gian từ năm 2000 đến 2015, Bộ môn Đầu máy-Toa xe, Trường Đại học Giao thông vận tải đã thực hiện một số đề tài nghiên cứu khoa học mã số B2000-35-106-TĐ, B2010-04-111 và B2012-04-07, liên quan đến việc đánh giá tuổi bền mỏi kết cấu bộ phận chạy đầu máy D9E, toa xe khách Rumani và đầu máy D13E sử dụng trong ngành đường sắt Việt Nam. Kết quả nghiên cứu cho thấy, các kết cấu này được thiết kế chế tạo với độ bền mỏi dài hạn và có tuổi bền mỏi rất lớn.

Đây là cơ sở khoa học và thực tiễn củng cố cho luận điểm không nên quy định niên hạn sử dụng phương tiện một cách cứng nhắc liên quan đến tuổi bền mỏi. Đồng thời đây cũng là cơ sở cho việc kiến nghị sửa đổi Luật Đường sắt và kéo dài niên hạn sử dụng cho phương tiện.

- Hiện nay ở nhiều nước trên thế giới, người ta không luật hóa niên hạn sử dụng phương tiện đường sắt. Thay vào đó, thời hạn sử dụng phương tiện đường sắt được căn cứ dựa trên tình trạng kỹ thuật cụ thể và hiệu quả kinh tế trong quá trình khai thác, do các cơ quan chuyên ngành và doanh nghiệp vận tải tự quyết định và tự chịu trách nhiệm, không có quy định mang tính hành chính của cơ quan quản lý nhà nước.

- Báo cáo đánh giá của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam đã khá đầy đủ và chi tiết; đánh giá được cụ thể chất lượng của các loại đầu máy toa xe đang vận dụng trên Đường sắt Việt Nam.

- Ủng hộ việc sửa đổi quy định về niên hạn phương tiện giao thông đường sắt, giao Tổng công ty Đường sắt Việt Nam hoàn toàn chịu trách nhiệm việc đảm bảo chất lượng phương tiện theo quy trình sửa chữa.

- Trong báo cáo đánh giá của Tổng công ty ĐSVN, có đề xuất rút ngắn chu kỳ đại tu đối với các phương tiện cần kéo dài niên hạn. Tuy nhiên, cần phải trao đổi thêm về vấn đề này như sau: Hiện nay hệ thống chu kỳ sửa chữa đầu máy, toa xe ở Việt Nam vẫn là hệ thống dự phòng - có kế hoạch dựa trên khuyến cáo của nhà sản suất. Trong quá trình sử dụng, chu kỳ sửa chữa có thể kéo dài hoặc rút ngắn, tùy thuộc vào quá trình hao mòn của các cụm chi tiết chính trong điều kiện khai thác cụ thể trên đường sắt Việt Nam. Đây là vấn đề cần được nghiên cứu một cách có cơ sở khoa học và thực tiễn. Vì vậy, trước mắt, đối với các phương tiện cần kéo dài niên hạn sử dụng, nên chăng chỉ rút ngắn chu kỳ đại tu trong phạm vi dung sai cho phép trong các Quy trình sửa chữa hiện hành $\binom{+20\%}{-10\%}$ (theo hướng dẫn của nhà sản xuất chế tạo phương tiện).

3. PGS.TS. Nguyễn Chỉ Sáng, Phó Chủ tịch Hiệp hội Doanh nghiệp cơ khí Việt Nam:

- Thống nhất với báo cáo của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam.

- Đề nghị Tổng công ty Đường sắt Việt Nam cần bổ sung thêm phần đánh giá về kinh tế khi kiến nghị các cấp có thẩm quyền sửa Luật Đường sắt 2017 và các Nghị định, Thông tư hướng dẫn về thực hiện niên hạn phương tiện giao thông đường sắt theo hướng không quy định niên hạn, giao chủ phương tiện chủ động và chịu trách nhiệm đảm bảo an toàn phương tiện.

- Trong trường hợp được sửa đổi, kéo dài quy định về niên hạn phương tiện giao thông đường sắt đề nghị bổ sung thêm các trang thiết bị giám sát, cảnh báo để nâng cao chất lượng.

- Hiệp hội ủng hộ việc báo cáo Chính phủ, Bộ ngành và các cơ quan có thẩm quyền để kịp thời giải quyết kiến nghị sửa đổi, bổ sung quy định về niên hạn.

- Kiến nghị Bộ GTVT, Chính phủ xây dựng chiến lược phát triển cụ thể để vực lại Ngành Đường sắt.

4. TS. Vũ Văn Hiệp - Phó trưởng Bộ môn ĐMTX - Khoa Cơ khí - Trường Đại học Công nghệ Giao thông vận tải:

- Hoàn toàn nhất trí với báo cáo đánh giá của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam, đồng ý chủ trương về đề nghị kéo dài niên hạn phương tiện giao thông đường sắt.

- Bổ sung đánh giá về hiệu quả kinh tế đối với việc kéo dài niên hạn.

- Trường hợp được kéo dài niên hạn đề nghị Tổng công ty Đường sắt Việt Nam nghiên cứu áp dụng công nghệ mới trong quá trình sửa chữa để nâng cao chất lượng phương tiện.

5. TS. Phạm Trường Thắng - Viện KHCN GTVT:

- Đánh giá cao báo cáo đánh giá của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam, báo cáo đã khá chi tiết và đầy đủ, đã thống kê được kinh nghiệm thế giới.

- Việc kiến nghị bỏ quy định về niên hạn là phù hợp với điều kiện thực tế, đề nghị sửa đổi theo hướng giao Bộ Giao thông vận tải quy định kiểm tra chất lượng trong quá trình bảo dưỡng, sửa chữa đầu máy toa xe.

- Các vật tư sử dụng trong sửa chữa của Đường sắt là vật liệu nhập ngoại, có chất lượng cao.

- Trong khi chờ sửa Luật Đường sắt 2017 cần kiến nghị sửa Nghị định ngay để kịp 31/12/2023 có phương tiện phục vụ nhân dân.

6. GS.TS. Phạm Minh Tuấn - Khoa Cơ khí Động lực - Đại học Bách khoa Hà Nội:

- Trên cơ sở báo cáo đánh giá của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam, hoàn toàn ủng hộ chủ trương đề xuất kéo dài niên hạn phương tiện giao thông đường sắt, vấn đề này là khá phổ biến tại nhiều lĩnh vực: vũ khí, thiết bị quân sự, phương tiện quân sự, công trình xây dựng, công trình giao thông; Đơn cử tại báo cáo đánh giá đã khẳng định đầu máy D9E đã sử dụng trên 60 năm nhưng vẫn khai thác tốt đảm bảo an toàn điều đó khẳng định trong quá trình bảo dưỡng, sửa chữa tất cả các yếu tố kỹ thuật đều được tuân thủ một cách nghiêm ngặt theo tiêu chuẩn, quy chuẩn hiện hành trong Quy trình bảo dưỡng, sửa chữa đã được ban hành và có tính pháp lý.

- Báo cáo đã khá đầy đủ, đặc biệt là cơ sở pháp lý và kỹ thuật, đã thu thập được thông tin kinh nghiệm của các đường sắt trên thế giới hầu hết các nước không quy định niên hạn sử dụng phương tiện đường sắt mà do đơn vị quản lý quy định dựa trên tình trạng cụ thể. Vậy Việt Nam cũng nên theo xu thế này.

- Đánh giá về đầu máy toa xe đề nghị bổ sung các thông số kỹ thuật của Cục Đăng kiểm Việt Nam lần gần nhất vào phụ lục báo cáo để làm cơ sở đề xuất thời gian kéo dài cụ thể cho các chủng loại phương tiện.

- Trong trường hợp được kéo dài niên hạn, đề nghị bổ sung thêm các trang thiết bị công nghệ (hệ thống cảnh báo giám sát an toàn, tiện nghi …) nhằm đáp ứng yêu cầu hiện tại và tương lai đối với hành khách và hàng hóa.

7. GS.TS. Đào Trọng Thắng - Khoa Động lực - Học viện Kỹ thuật Quân sự:

- Rất nhiều phương tiện, trang thiết bị quân sự cũng đã được kéo dài thời gian sử dụng, tôi hoàn toàn ủng hộ việc kéo dài niên hạn đối với phương tiện giao thông đường sắt.

- Báo cáo của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam đã đầy đủ, đề nghị Tổng công ty Đường sắt Việt Nam hoàn thiện báo cáo đánh giá, đề xuất các cấp có thẩm quyền xem xét sửa đổi quy định về niên hạn phương tiện giao thông đường sắt.

8. GS.TS. Chu Văn Đạt - Khoa Động lực - Học viện Kỹ thuật Quân sự:

- Căn cứ báo cáo kết quả đánh giá nhất trí với đề nghị kéo dài niên hạn của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam.

- Bổ sung thêm một số thông tin: Căn cứ tình trạng kỹ thuật, hiệu quả kinh tế và nhu cầu sử dụng để quyết định việc đề xuất kiến nghị kéo dài niên hạn thêm bao nhiêu năm.

- Về lâu dài đề nghị bỏ quy định về niên hạn tại Luật Đường sắt.

9. TS. Nguyễn Văn Siêm - Nguyên chuyên viên cao cấp Vụ KHCN - Bộ GTVT:

- Luật Đường sắt 2005 không quy định niên hạn, tiếp đến Luật Đường sắt 2017 lại có quy định niên hạn; điều đó cho thấy việc sửa Luật Đường sắt là điều hoàn toàn bình thường và diễn ra thường xuyên để phù hợp với điều kiện thực tế. Tôi ủng hộ việc không quy định niên hạn phương tiện giao thông đường sắt, nên giao trách nhiệm cho Tổng công ty Đường sắt Việt Nam chủ động.

- Làm rõ trên thế giới có nước nào quy định về niên hạn không để thấy được khách quan.

- Sửa Luật Đường sắt sẽ là vấn đề lâu dài, đề nghị sửa đổi Nghị định quy định về niên hạn ngay để có thể tiếp tục thực hiện và phù hợp với thực tế quy định tại COP26.

- Yêu cầu Tổng công ty Đường sắt Việt Nam rà soát, bổ sung các quy định về kiểm tra, giám sát về chất lượng phương tiện.

- Kiến nghị các cơ quan chức năng có thẩm quyền ủng hộ, quan tâm đối với loại hình vận tải đường sắt nhiều hơn nữa.

10. PGS.TS. Đỗ Việt Dũng - Chuyên gia ĐMTX - Nguyên Trưởng Bộ môn ĐMTX, Trường Đại học GTVT

- Hoàn toàn nhất trí về bản báo cáo đánh giá về mặt kỹ thuật chất lượng phương tiện của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam. Thống nhất với đề xuất của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam về kéo dài niên hạn.

- Các phương tiện đầu máy toa xe trong quá trình sửa chữa đều thực hiện theo các quy định nghiêm ngặt và chịu sự giám sát chặt chẽ ở các cấp: KCS, nghiệm thu viên và Đăng kiểm viên của Cục Đăng kiểm Việt Nam. Tại chu kỳ đại tu đã được sửa chữa lại kích thước nguyên hình như ban đầu.

- Phương tiện đầu máy toa xe đều có xích sửa chữa theo quy định của Nhà chế tạo. Chỉ thực hiện kiểm soát nghiêm ngặt theo Quy trình sửa chữa quy định chất lượng đầu máy toa xe sẽ được duy trì và đsmr bảo an toàn chạy tàu.

- Căn cứ kinh nghiệm các nước trên thế giới đề xuất giao Tổng công ty Đường sắt Việt Nam chủ động quyết định thời gian khai thác để phù hợp với điều kiện thực tế từng thời điểm và hiệu quả kinh tế trong khai thác đầu máy toa xe.

- Thời điểm năm 2000 Trường Đại học giao thông vận tải đã có đề tài đánh giá độ bền mỏi và kết quả đánh giá: các kết cấu được thiết kế chế tạo với độ bền mỏi dài hạn.

11. TS. Mai Văn Thắm - Phó trưởng Khoa Cơ Khí - Trưởng Bộ môn Đầu máy toa xe, Trường Đại học Giao thông vận tải:

- Hiện nay đã có các QCVN và các quy trình sửa chữa đầu máy toa xe đầy đủ. Khi tiến hành sửa chữa định kỳ các cấp chịu sự giám sát, kiểm tra của 3 cấp KCS - Nghiệm thu viên - Đăng kiểm viên của Cục Đăng kiểm Việt Nam. Một số đầu máy đã được nâng cấp, cải tạo động cơ chất lượng cao; Toa xe có các bộ phận khung giá chuyển hướng, bệ xe luôn được kiểm tra đảm bảo các thông số quy định.

- Bộ môn đầu máy toa xe - Trường đại học Giao thông Vận tải đã có các nghiên cứu đánh giá về độ bền mỏi, kết quả tuổi thọ độ bền mỏi rất lớn.

- Căn cứ kinh nghiệm các nước trên Thế giới đa số các nước không Luật hóa quy định niên hạn phương tiện giao thông đường sắt; Qua tìm hiểu tại Ấn Độ có đầu máy đã 166 năm, Vương Quốc Anh 90 năm vẫn còn hoạt động và an toàn khai thác.

- Trong quá trình vận dụng các Trạm khám chữa toa xe dọc tuyến kiểm soát tốt các hư hỏng phát sinh đảm bảo an toàn chạy tàu

- Thống nhất kết quả đánh giá và kiến nghị sửa đổi quy định về niên hạn phương tiện giao thông đường sắt của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam nêu tại báo cáo đánh giá, đồng ý với đề xuất trong báo cáo. Đề nghị giao đơn vị quản lý tự quy định thời hạn khai thác đảm bảo an toàn và hiệu quả

12. Ông Lê Hoàng Tùng - Trưởng phòng Đường sắt - Cục Đăng kiểm Việt Nam

- Các nước trên thế giới không quy định pháp luật về niên hạn, tuy nhiên có các đơn vị vận hành quy định về thời gian khai thác.

- Việc sửa quy định về niên hạn là cần thiết.

13. Ông Bùi Thế Thành - Trưởng phòng VT.KHCN - Cục Đường sắt Việt Nam:

- Cục Đường sắt chia sẻ về khó khăn vướng mắc của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam.

- Tại Luật Đường sắt 2017 và các Thông tư hướng dẫn quy định Đầu máy hơi nước có tuổi thọ trên 100 năm vẫn sử dụng và không tính niên hạn, đề nghị nghiên cứu áp dụng đối với các đầu máy toa xe của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam.

14. Ông Nguyễn Anh Dũng - Chuyên viên Vụ KHCNMT - Bộ Giao thông vận tải:

- Thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ[1], Bộ GTVT đang rà soát, tổng kết Luật Đường sắt. Trong quá trình rà soát, tổng kết Luật Đường sắt các chủ thể có liên quan đã đề cập đến các khó khăn, bất cập liên quan đến quy định về niên hạn PTGTĐS và Bộ GTVT đã đưa nội dung này vào dự thảo Báo cáo tổng kết Luật Đường sắt.

- Bổ sung và làm rõ hơn các khó khăn, vướng mắc trong việc thực hiện các dự án đầu tư PTGTĐS do ảnh hưởng của các quy định khi Việt Nam thực hiện cam kết tại COP26[2].

- Bổ sung kết quả nghiên cứu về độ bền mỏi của các Giáo sư Tiến sĩ Trường đại học giao thông vận tải.

- Trường hợp được kéo dài niên hạn sử dụng phương tiện giao thông đường sắt, Tổng công ty Đường sắt Việt Nam công ty cần có biện pháp:

+ Kiểm soát chặt chẽ công tác bảo dưỡng, sửa chữa đầu máy toa xe.

+ Nghiên cứu bổ sung các thiết bị giám sát, chuẩn đoán, kiểm tra trên các phương tiện có thời gian khai thác trên 40 năm.

- Bổ sung đánh giá về tác động xã hội khi điều chỉnh kéo dài niên hạn PTGTĐS.

III. Kết luận, kiến nghị của Hội đồng:

- Căn cứ vào tình hình quản lý kỹ thuật PTGTĐS; việc thực hiện các Quy chuẩn, Tiêu chuẩn, Quy trình sửa chữa, bảo dưỡng của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam; trong điều kiện khó khăn không được đầu tư nhiều nhưng vẫn duy trì chất lượng, đảm bảo an toàn kỹ thuật (kể cả đối với PTGTĐS có thời gian khai thác trên 40 năm). Một số hư hỏng xảy ra đều được thay thế kịp thời nên chất lượng phương tiện luôn được đảm bảo.

- Căn cứ một số kết quả của các Đề tài nghiên cứu khoa học cấp Bộ đánh giá tuổi bền mỏi kết cấu bộ phận chạy đầu máy toa xe sử dụng trong ngành đường sắt Việt Nam, mã số B2000-35-106-TĐ, B2010-04-111, B2012-04-07, cho thấy các kết cấu được thiết kế chế tạo với độ bền mỏi dài hạn và có tuổi bền mỏi rất lớn và còn cho phép khai thác sử dụng trong thời gian dài.

Nếu quy định về niên hạn không được sửa đổi thì phải loại bỏ số lượng rất lớn đầu máy toa xe và ngành đường sắt đứng trước nguy cơ thiếu hụt phương tiện vận tải, không còn đủ khả năng phục vụ nhu cầu nhu cầu của nhân dân, ảnh hưởng đến an sinh xã hội, an ninh, quốc phòng đối với loại hình vận tải đường sắt.

Hội đồng ủng hộ việc không quy định niên hạn phương tiện giao thông đường

---

[1] Quyết định số 2114/QĐ-TTg ngày 16/12/2021 của Thủ tướng Chính phủ ban hành kế hoạch thực hiện Kết luận số 19-KL/TW của Bộ Chính trị và Đề án định hướng Chương trình xây dựng pháp luật nhiệm kỳ Quốc hội khóa XV.

[2] Quyết định 876/QĐ-TTg ngày 27/7/2022 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Chương trình hành động về chuyển đổi năng lượng xanh, giảm phát thải khí các-bon và khí mê-tan của ngành giao thông vận tải

sắt. Giao chủ phương tiện chủ động và chịu trách nhiệm đảm bảo an toàn phương tiện; kết luận các nội dung như sau:

1. Thống nhất phương pháp đánh giá thông qua một số kết quả Đề tài nghiên cứu khoa học cấp bộ đánh giá tuổi bền mỏi kết cấu bộ phận chạy đầu máy toa xe sử dụng trong ngành đường sắt, chất lượng các phương tiện đầu máy toa xe trên 40 năm theo Quy trình sửa chữa, Hồ sơ kỹ thuật sửa chữa và quá trình vận dụng đầu máy toa xe.

2. Qua kết quả đánh giá Hội đồng thống nhất rằng, các phương tiện đầu máy toa xe hiện nay có chất lượng bảo dưỡng, sửa chữa được đảm bảo và tuân thủ nghiêm ngặt theo các Quy chuẩn, Quy trình sửa chữa bảo dưỡng, sửa chữa hiện hành, do đó các phương tiện trên 40 năm vẫn còn đảm bảo yêu cầu kỹ thuật và đảm bảo an toàn trong vận dụng.

3. Kinh nghiệm quốc tế: nhiều nước trên thế giới không có quy định pháp luật về niên hạn (như: Anh, Pháp, Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc, Indonesia, Malaysia, Thái Lan,...), mà chỉ có các doanh nghiệp, đơn vị khai thác, vận hành PTGTĐS ban hành quy định hoặc các nhà chế tạo PTGTĐS khuyến nghị các nội dung liên quan đến thời gian khai thác vận hành PTGTĐS với mục tiêu đảm bảo an toàn chạy tàu và hiệu quả kinh tế - kỹ thuật. Trong quá trình khai thác PTGTĐS công tác sửa chữa, bảo dưỡng định kỳ được các doanh nghiệp khai thác vận hành quan tâm thực hiện theo quy định tiêu chuẩn kỹ thuật, đồng thời PTGTĐS này phải đáp ứng các yêu cầu về đảm bảo an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường khi kiểm định.

4. Giao Tổng công ty Đường sắt Việt Nam rà soát kỹ lưỡng, sớm bổ sung các biện pháp cần thiết để tăng cường kiểm soát chất lượng an toàn kỹ thuật của các phương tiện có tuổi thọ trên 40 năm như: tăng cường kiểm tra, bổ sung các quy định kiểm tra kỹ thuật nhằm đảm bảo an toàn của phương tiện trong quá trình khai thác.

5. Căn cứ kết quả nghiên cứu các đề tài cấp Bộ của Trường Đại học Giao thông vận tải về độ bền mỏi kết cấu bộ phận chạy đầu máy, toa xe khẳng định chất lượng phương tiện còn đảm bảo chất lượng, làm cơ sở để đề xuất sửa đổi Luật Đường sắt 2017 và Nghị định hướng dẫn các nội dung liên quan đến niên hạn PTGTĐS.

Hội đồng thống nhất kiến nghị các cơ quan có thẩm quyền:

1. Đề xuất Chính phủ báo cáo Quốc hội khi sửa Luật Đường sắt 2017: bỏ quy định về niên hạn sử dụng phương tiện giao thông đường sắt tại khoản 2 Điều 32. Giao Bộ Giao thông vận tải quy định việc kiểm tra chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với phương tiện giao thông đường sắt.

2. Trong khi chờ tổng kết, sửa Luật Đường sắt kiến nghị Chính phủ xem xét cho sửa đổi, bổ sung về niên hạn và cho phép kéo dài thời gian áp dụng niên hạn quy định tại Nghị định 65/2018/NĐ-CP và Nghị định 01/2022/NĐ-CP cho đến khi Luật Đường sắt được sửa đổi, bổ sung.

Cuộc họp kết thúc hồi 17h30 ngày 05 tháng 4 năm 2023, nội dung cuộc họp đã được các thành viên dự họp thông qua và cùng ký vào biên bản.

Biên bản này được lập thành 02 bản và có giá trị như nhau./.

CHỦ TỊCH HỘI ĐỒNG

Hoàng Năng Khang

ỦY VIÊN HỘI ĐỒNG:

Trần Anh Tú	**Nguyễn Ngọc Toàn**	**Bùi Văn Sáng**
Trần Thanh Sơn	**Nguyễn T. Thu Thành**	**Vũ Đức Thắng**
Lê Đức Ân	**Dương Văn Hồng**	**Đặng Thanh Cao**
Vũ Mạnh Hùng	**Nguyễn Hồng Linh**	**Mai Thế Mạnh**

GS.TSKH. Lã Ngọc Khuê	GS.TS. Đỗ Đức Tuấn	GS.TS. Chu Văn Đạt
GS.TS. Phạm Minh Tuấn	GS.TS. Đào Trọng Thắng	TS. Vũ Văn Hiệp
TS. Phạm Trường Thắng	TS. Nguyễn Văn Siêm	PGS.TS. Nguyễn Chỉ Sáng
TS. Mai Văn Thắm	Nguyễn Đạt Tường	Ngô Cao Vân
PGS.TS. Đỗ Việt Dũng	Mai Hoàng Long	