**BẢN TIẾP THU, GIẢI TRÌNH Ý KIẾN THẨM TRA CỦA ỦY BAN KHOA HỌC, CÔNG NGHỆ VÀ MÔI TRƯỜNG CỦA QUỐC HỘI**

*(Kèm theo Tờ trình số /TTr-CP ngày /6/2025 của Chính phủ)*

Dự án Luật Đường sắt (sửa đổi) được Chính phủ trình Quốc hội tại Tờ trình số 179/TTr-CP ngày 11/4/2025. Trên cơ sở Báo cáo thẩm tra số 3631/BC-UBKHCNMT15 ngày 08/5/2025 của Ủy ban Khoa học, Công nghệ và Môi trường của Quốc hội, Chính phủ tiếp thu, giải trình như sau:

**I. NHỮNG VẤN ĐỀ CHUNG**

**1. Về sự cần thiết xây dựng dự án Luật**

*Đề nghị tiếp tục nghiên cứu, đánh giá một cách toàn diện và sâu sắc hơn tác động của các quy định dự kiến sửa đổi, bổ sung trong bối cảnh chung của đất nước. Cụ thể, cần làm rõ tác động của dự án Luật đối với việc thực hiện chủ trương lớn về sắp xếp, tinh gọn tổ chức bộ máy, nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước; đánh giá khả năng tạo đà, thúc đẩy tăng trưởng GDP đạt các mục tiêu đề ra (tốc độ tăng tổng sản phẩm trong nước (GDP) đạt 8% trở lên năm 2025 và hằng năm tăng trưởng hai con số trong giai đoạn 2026 - 2030); tăng cường hợp tác công - tư (PPP), sự tham gia của khu vực kinh tế tư nhân nhằm tạo đột phá trong phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt, khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số trong lĩnh vực đường sắt, vốn được xác định là yêu cầu trọng tâm theo tinh thần các nghị quyết, kết luận, chỉ thị của Đảng.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và báo cáo như sau:

(i) Cơ quan chủ trì soạn thảo đã nghiên cứu, đánh giá một các toàn diện và sâu sắc tác động của các quy định dự kiến sửa đổi, bổ sung tại dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi) trong bối cảnh khẩn trương thực hiện chủ trương của Đảng về sắp xếp, xây dựng bộ máy tinh gọn, hoạt động hiệu năng hiệu lực, hiệu quả. Theo đó, dự thảo Luật đã phân quyền mạnh mẽ cho chính quyền địa phương trong công tác đầu tư, quản lý vận hành kết cấu hạ tầng đường sắt; đã chỉnh lý một số thẩm quyền từ Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ về cho Bộ trưởng Bộ Xây dựng, chính quyền địa phương thực hiện[[1]](#footnote-1).

Đồng thời, cơ quan chủ trì soạn thảo cũng đã triển khai thực hiện việc rà soát các văn bản quy định chi tiết hướng dẫn Luật nhằm thực hiện việc cắt giảm, đơn giản hoá các điều kiện kinh doanh, thủ tục hành chính[[2]](#footnote-2) để tạo thuận lợi cho người dân, doanh nghiệp hoạt động sản xuất, kinh doanh;

(ii) Dự thảo Luật đã có những quy định đột phá xóa bỏ điểm nghẽn, rào cản, khơi thông mọi nguồn lực, đóng góp cho phát triển kinh tế - xã hội..., phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo, chuyển đổi số trong lĩnh vực đường sắt. Theo đó, tiếp thu ý kiến thẩm tra, cơ quan chủ trì soạn thảo đã bổ sung quy định nhằm tăng cường hợp tác công - tư (PPP), sự tham gia của khu vực kinh tế tư nhân nhằm tạo đột phá trong phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt, khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số trong lĩnh vực đường sắt (tại khoản 3 Điều 5, Điều 24, Điều 45 dự thảo Luật).

**2. Về hồ sơ và thời hạn gửi hồ sơ dự án Luật**

*2.1. Đề nghị tiếp tục nghiên cứu rà soát, lược bỏ các quy định cụ thể về nội dung quản lý nhà nước của thuộc thẩm quyền của Chính phủ trong dự thảo Luật để bảo đảm thực hiện yêu cầu đổi mới tư duy xây dựng pháp luật, chẳng hạn như quy định về trách nhiệm bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của lực lượng Công an (Điều 47), trách nhiệm bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của Ủy ban nhân dân các cấp (Điều 48).*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: quy định tại Điều 47 và Điều 48 của dự thảo Luật là cơ sở pháp lý quan trọng nhằm nâng cao vai trò, trách nhiệm của Bộ Công an, Uỷ ban nhân dân các cấp trong công tác đảm bảo an ninh, trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt. Quy định này được kế thừa từ Luật Đường sắt năm 2005, Luật Đường sắt năm 2017 và được thực hiện ổn định, hiệu quả, phát huy vai trò của các cơ quan, đơn vị. Mặt khác, trong quá trình xây dựng và lấy ý kiến của Bộ Công an và chính quyền địa phương đã nhận được sự đồng thuận đối với quy định này.

Tiếp thu ý kiến của cơ quan thẩm tra, cơ quan chủ trì soạn thảo sẽ tiếp tục rà soát và lược bỏ các quy định thuộc trách nhiệm của Chính phủ trong công tác quản lý nhà nước.

*2.2. Đề nghị bổ sung vào Báo cáo đánh giá tác động kết quả thực hiện thí điểm khai thác khu đất quanh ga tại thành phố Hồ Chí Minh thời gian qua, đánh giá kết quả đạt được, vướng mắc, hạn chế về việc thí điểm này trên thực tế để có quy định phù hợp với thực tiễn tại Việt Nam;*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo làm rõ như sau:

Để huy động tối đa nguồn lực cho đầu tư phát triển các tuyến đường sắt quốc gia (tuyến đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam, tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng), hệ thống đường sắt đô thị, thời gian vừa qua Quốc hội đã thông qua các Nghị quyết số 172/20204/QH15 ngày 29/11/2024, Nghị quyết số 187/2025/QH15 ngày 19/02/2025 và Nghị quyết số 188/2025/QH15 ngày 19/02/2025 cho phép khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt và phát triển đô thị theo định hướng giao thông công cộng (TOD). Hiện nay, các địa phương đang tiếp tục triển khai chính sách này trong thực tế và chưa ghi nhận vướng mắc, hạn chế liên quan đến nội dung quy định của chính sách.

Mặt khác, trong quá trình xây dựng các dự thảo Nghị quyết, dự thảo Luật đã được cơ quan chủ trì soạn thảo đánh giá tác động kỹ lưỡng chính sách này và đã được cấp có thẩm quyền xem xét, thông qua. Do đó, thời gian qua cấp có thẩm quyền đã thống nhất chủ trường và yêu cầu luật hoá các cơ chế, chính sách này vào dự thảo Luật để đáp ứng yêu cầu thực tiễn triển khai các dự án đường sắt.

*2.3. Đề nghị bổ sung* *Bảng so sánh giữa Luật Đường sắt hiện hành và dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi). Đồng thời, để bảo đảm hiệu lực thi hành của Luật sau khi được ban hành, đề nghị rà soát, hoàn thiện đồng bộ* *dự thảo Nghị định quy định chi tiết một số điều của Luật Đường sắt và các văn bản hướng dẫn khác cần ban hành có liên quan.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu tiếp thu và đã bổ sung Bảng so sánh giữa Luật Đường sắt hiện hành và dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi); dự thảo Nghị định quy định chi tiết một số điều của Luật Đường sắt và các văn bản quy định chi tiết vào Hồ sơ dự án Luật.

**3. Về việc thể chế hóa đường lối, chủ trương của Đảng và chính sách của Nhà nước**

*3.1. Để đáp ứng yêu cầu phát triển đột phá cho ngành, cần đánh giá kỹ lưỡng hơn mức độ “đột phá” thực sự của các cơ chế, chính sách này, đặc biệt là khả năng thu hút mạnh mẽ đầu tư từ khu vực kinh tế tư nhân, thúc đẩy xã hội hóa trong lĩnh vực đường sắt.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và đã bổ sung quy định nhằm tăng cường hợp tác công - tư (PPP), sự tham gia của khu vực kinh tế tư nhân (tại khoản 3 Điều 5, Điều 24, Điều 45 dự thảo Luật) nhằm thể chế hóa đầy đủ các nội dung, quan điểm, chủ trương, chính sách của Đảng về phát triển đường sắt tại Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022, Nghị quyết số 57-NQ/TW ngày 22/12/2024 và Kết luận số 49-KL/TW ngày 28/02/2023 của Bộ Chính trị, Nghị quyết số 68-NQ/TW ngày 04/5/2025 của Ban Chấp hành Trung ương.

*3.2. Đề nghị rà soát các quy định trong dự thảo Luật và các văn bản kèm theo, bảo đảm tuân thủ đúng và đầy đủ Quy định số 178-QĐ/TW ngày 27/6/2024 của Bộ Chính trị về kiểm soát quyền lực, phòng chống tham nhũng, tiêu cực trong công tác xây dựng pháp luật, để nhận diện và cảnh báo sớm các nguy cơ tiềm ẩn về lợi ích nhóm, cục bộ hoặc sơ hở có thể bị lợi dụng trong công tác xây dựng pháp luật theo quy định của Đảng và pháp luật của Nhà nước[[3]](#footnote-3); nghiên cứu* *kỹ lưỡng Kết luận số 119-KL/TW ngày 20/01/2025 của Bộ Chính trị về định hướng đổi mới, hoàn thiện quy trình xây dựng pháp luật để quy định ở mức độ phù hợp tại dự thảo Luật.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và báo cáo như sau: trong quá trình xây dựng dự án Luật, cơ quan chủ trì soạn thảo đã thực hiện nghiêm Quy định số 178-QĐ/TW ngày 27/6/2024 của Bộ Chính trị về kiểm soát quyền lực, phòng, chống tham nhũng, tiêu cực trong công tác xây dựng pháp luật. Theo đó, dự thảo Luật đã được các cấp ủy đảng cho ý kiến theo quy định tại Điều 14 Quy định số 178-QĐ/TW; các nội dung của dự thảo Luật cũng đã được rà soát để bảo đảm không quy định lợi ích nhóm, lợi ích cục bộ... và nội dung này đã được bổ sung vào Tờ trình Quốc hội. Đồng thời, cơ quan chủ trì soạn thảo cũng đã nghiên cứu kỹ lưỡng Kết luận số 119-KL/TW ngày 20/01/2025 của Bộ Chính trị về định hướng đổi mới, hoàn thiện quy trình xây dựng pháp trong quá trình xây dựng dự án Luật.

Bên cạnh đó, tiếp thu ý kiến thẩm tra, cơ quan chủ trì soạn thảo đã bổ sung 01 Điều quy định về bảo đảm phòng, chống tham những, lãng phí, tiêu cực trong việc triển khai đầu tư xây dựng các dự án đường sắt tại Điều 41 của dự thảo Luật.

*3.3. Đề nghị tiếp tục nghiên cứu, thể chế hoá để đẩy nhanh việc ứng dụng tiến bộ khoa học, kỹ thuật trong lĩnh vực đường sắt thời gian tới, ví dụ như công nghệ điều khiển tàu không người lái (hiện nay các quy định của dự thảo Luật vẫn theo phương thức điều khiển có người lái truyền thống); cơ chế thử nghiệm một số hình thức tàu đường sắt mới (như tàu đệm từ, tàu trong ống chân không…).*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và để đẩy mạnh nghiên cứu ứng dụng công nghệ số, trí tuệ nhân tạo trong xây dựng, quản lý, vận hành đường sắt, nhất là đổi mới sáng tạo công nghệ đường sắt làm tại Việt Nam, tại khoản 1 Điều 30 dự thảo Luật đã quy định: *“1. Việc nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển giao công nghệ phải bảo đảm tiên tiến, hiện đại, đẩy mạnh ứng dụng công nghệ số, trí tuệ nhân tạo trong xây dựng, quản lý, vận hành đường sắt phù hợp với quy hoạch mạng lưới đường sắt, pháp luật về đường sắt, pháp luật về khoa học và công nghệ, pháp luật về chuyển giao công nghệ”*.

Bên cạnh đó, thực hiện chỉ đạo của Đảng tại Nghị quyết số 66-NQ/TW ngày 30/4/2025 của Bộ Chính trị về đổi mới công tác xây dựng và thì hành pháp luật đáp ứng yêu cầu phát triển đất nước trong kỷ nguyên mới[[4]](#footnote-4), cơ quan chủ trì soạn thảo đề nghị không bổ sung cơ chế thử nghiệm một số hình thức tàu đường sắt mới (như tàu đệm từ, tàu trong ống chân không…) vào trong dự thảo Luật do đây là những vấn đề phát sinh trong thực tiễn thường xuyên biến động.

*3.4. Cần tiếp tục rà soát triệt để hơn về:* ***(i)*** *tính hợp lý và sự cần thiết của việc giao thẩm quyền quy định chi tiết cho Bộ trưởng Bộ Xây dựng tại nhiều điều khoản;* ***(ii)*** *cân nhắc việc luật hóa một số cơ chế, chính sách đặc thù đang được thí điểm trong lĩnh vực đường sắt vì để áp dụng rộng rãi cần có đủ cơ sở chính trị, cơ sở thực tiễn, đánh giá tác động kỹ lưỡng cũng như rà soát, sửa đổi các quy định liên quan nhằm đảm bảo tính khả thi, hiệu quả và tính thống nhất của hệ thống pháp luật.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và báo cáo như sau:

(i) Việc quy định một số nội dung liên quan đến thẩm quyền của Bộ Xây dựng trong dự thảo Luật để bảo đảm cơ sở pháp lý giao Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định chi tiết các quy định mang tính kỹ thuật, chuyên ngành, đặc biệt là các nội dung liên quan đến thủ tục hành chính. Việc thiết kế, xây dựng dự thảo Luật đã bảo đảm bám sát các quy định về soạn thảo văn bản quy phạm pháp luật của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật. Dự thảo Luật cũng không “luật hóa” các quy định của Nghị định hoặc Thông tư trong lĩnh vực đường sắt.

(ii) Thực hiện chỉ đạo của cấp có thẩm quyền[[5]](#footnote-5), cơ quan chủ trì soạn thảo đã nghiên cứu, rà soát các Nghị quyết về cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt được áp dụng cho các dự án đường sắt quan trọng quốc gia, đường sắt đô thị đã được Quốc hội thông qua và đã “luật hoá” 22 cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt[[6]](#footnote-6) đã “chín”, đã “rõ” và đúng thẩm quyền của Quốc hội vào Chương quy định về đầu tư xây dựng đường sắt và Điều 5[[7]](#footnote-7) của dự thảo Luật; trong đó 04 chính sách[[8]](#footnote-8) đã có trong dự thảo Luật trình Quốc hội tại Tờ trình số 179/TTr-CP. Những cơ chế, chính sách này đã được cơ quan chủ trì đánh giá đánh giá tác động kỹ lưỡng tại Báo cáo đánh giá tác động chính sách trong Hồ sơ đề nghị xây dựng Luật Đường sắt (sửa đổi) và các Nghị quyết đã được cấp có thẩm quyền thông qua.

*3.5. Có ý kiến cho rằng, dự thảo Luật đã có nhiều tiến bộ trong cải cách thủ tục hành chính khi cắt giảm* ***4/20*** *thủ tục, giao* ***10*** *thủ tục hành chính cho chính quyền địa phương, góp phần giảm bớt gánh nặng cho doanh nghiệp và cơ quan quản lý. Mặt khác, để bảo đảm tính khả thi, hiệu quả của việc phân cấp, phân quyền, cần tiếp tục rà soát để bảo đảm việc giao trách nhiệm cho địa phương phải đi kèm với nguồn lực thực hiện theo quy định của luật[[9]](#footnote-9), nhất là đối với những địa phương lần đầu đảm nhận nhiệm vụ.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và đã rà soát các nội dung phân quyền cho chính quyền địa phương tại dự thảo Luật, theo đó các nội dung giao trách nhiệm cho địa phương chủ yếu là công tác quản lý nhà nước đối với đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng, quản lý an toàn giao thông đã được đánh giá tác động kỹ lưỡng về điều kiện thực thi tại Tờ trình và Báo cáo đánh giá tác động chính sách gửi kèm theo Hồ sơ dự án Luật.

Bên cạnh đó, nhằm thể chế hóa Nghị quyết số 66-NQ/TW ngày 30/4/2025 của Bộ Chính trị về “triệt để cắt giảm, đơn giản hóa điều kiện đầu tư, kinh doanh, hành nghề, thủ tục hành chính bất hợp lý” và chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ tại Công điện số 78/CĐ-TTg ngày 29/5/2025, Bộ Xây dựng đề xuất sửa đổi, bổ sung ngay trong dự thảo Luật một số quy định của Luật Xây dựng về miễn giấy phép xây dựng và các nội dung về năng lực hoạt động xây dựng liên quan đến các hoạt động xây dựng, trong đó có các dự án đường sắt.

**4. Về tính hợp hiến, hợp pháp, tính thống nhất của dự thảo Luật với hệ thống pháp luật và tính tương thích với điều ước quốc tế**

*4.1. Đề nghị Cơ quan chủ trì soạn thảo cần tiếp tục rà soát, đối chiếu các quy định của dự thảo Luật với các luật có liên quan để đảm bảo tính đồng bộ, thống nhất của hệ thống pháp luật như Luật Đầu tư, Luật Quản lý nợ công, Luật Thuế thu nhập doanh nghiệp, Luật Đất đai, Luật Quy hoạch, Luật Giá, Luật Phí và lệ phí, Luật Đấu thầu, Luật Đầu tư công, Luật Địa chất và khoáng sản, Luật Phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ, Luật Bảo vệ môi trường, Luật Đa dạng sinh học, Luật Lâm nghiệp, Luật Bảo vệ quyền lợi người tiêu dùng, Luật Khoa học và công nghệ, Luật Công nghệ cao, Luật Quản lý, sử dụng tài sản công, Luật Công nghiệp quốc phòng, an ninh và động viên công nghiệp... trong đó* *đặc biệt lưu ý các Luật đang được trình Quốc hội xem xét, sửa đổi, bổ sung tại Kỳ họp thứ 9.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và đã:

(i) Rà soát tổng thể hệ thống văn bản quy phạm pháp luật còn hiệu lực liên quan đến các nội dung của dự thảo Luật và đã cập nhật trong “Báo cáo rà soát các văn bản quy phạm pháp luật có liên quan đến dự án Luật” tại Hồ sơ trình Quốc hội theo đúng quy định. Trong quá trình hoàn thiện dự án Luật, cơ quan chủ trì soạn thảo sẽ tiếp tục rà soát, đối chiếu các quy định của dự thảo Luật với các luật có liên quan đang được dự thảo hoặc vừa được thông qua để đảm bảo tính đồng bộ, thống nhất của hệ thống pháp luật và cập nhật vào Báo cáo rà soát, đặc biệt là các Luật đang được trình Quốc hội xem xét, sửa đổi, bổ sung tại Kỳ họp thứ 9.

(ii) Dự thảo Luật đã bổ sung 01 Điều để sửa đổi, bổ sung, bãi bỏ một số quy định tại các Luật có liên quan nhằm bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất của hệ thống văn bản quy phạm pháp luật và bảo đảm các quy định riêng biệt này được áp dụng khả thi, đáp ứng yêu cầu thực tiễn.

*4.2. Đề nghị tham chiếu quy định của các điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên như Hiệp định trong khuôn khổ Tổ chức thương mại thế giới (WTO); Hiệp định Đối tác toàn diện và tiến bộ xuyên Thái Bình Dương (CPTPP); Hiệp định Thương mại Tự do Việt Nam - Liên minh Châu Âu (EVFTA); Hiệp định về vận chuyển hàng hóa đường sắt xuyên biên giới, Thỏa thuận Paris về biến đổi khí hậu (COP21); Hiệp định Khu vực mậu dịch tự do ASEAN (AFTA) và các công ước quốc tế khác về bảo vệ môi trường… nhằm duy trì mối quan hệ hợp tác chặt chẽ với các quốc gia và tổ chức quốc tế trong lĩnh vực vận tải đường sắt, cũng như bảo đảm dự thảo Luật không có nội dung trái hoặc làm cản trở việc thực hiện các điều ước quốc tế có liên quan mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên. Đồng thời, đề nghị Cơ quan chủ trì soạn thảo bổ sung nội dung này trong Tờ trình của Chính phủ[[10]](#footnote-10).*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và đã rà soát các điều ước quốc tế đa phương và song phương mà Việt Nam là thành viên bao gồm: các Hiệp định trong khuôn khổ Tổ chức thương mại thế giới (WTO); Hiệp định Đối tác Toàn diện và Tiến bộ xuyên Thái Bình Dương (CPTPP); Hiệp định Thương mại Tự do Việt Nam - Liên minh Châu Âu (EVFTA); Khu vực mậu dịch tự do ASEAN (AFTA); các Hiệp định trong khuôn khổ của Tổ chức Hợp tác đường sắt (OSJD); Hiệp định khung ASEAN về tạo điều kiện thuận lợi cho hàng hoá quá cảnh; Hiệp định đường sắt biên giới Việt Nam - Trung Quốc; Hiệp định về điểm nối ray đường sắt Việt Nam - Campuchia và thỏa thuận Paris về biến đổi khí hậu (COP21) và các công ước quốc tế khác về bảo vệ môi trường… Kết quả rà soát cho thấy, các chính sách đề xuất có liên quan nhưng không ảnh hưởng đến việc thực hiện các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên. Đồng thời, tại mục 2.II Tờ trình của Chính phủ cũng đã nêu quan điểm xây dựng dự án Luật Đường sắt (sửa đổi) phải 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.

**5. Về bảo đảm quốc phòng, an ninh trong dự thảo Luật**

*5.1. Đề nghị nghiên cứu, bổ sung vào hồ sơ dự án Luật việc đánh giá tác động**đối với dự án đường sắt đi qua địa bàn trọng điểm có ý nghĩa chiến lược về quốc phòng, an ninh, bảo đảm phục vụ có hiệu quả hoạt động quân sự; hồ sơ và nội dung dự thảo Luật cần bổ sung yêu cầu về tính lưỡng dụng phát triển kinh tế - xã hội, bảo vệ môi trường kết hợp tăng cường quốc phòng, an ninh; việc xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt cần tính toán vừa phục vụ vận tải hành khách, hàng hóa trong thời bình, phục vụ phát triển kinh tế xã hội, vừa sử dụng để vận chuyển vũ khí, trang thiết bị… khi có chiến tranh, sự cố về an ninh, trật tự;*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau:

(i) Cơ quan chủ trì soạn thảo đã rà soát, đánh giá kỹ lưỡng việc đầu tư xây dựng đường sắt được quy định trong dự thảo Luật tại Báo cáo đánh giá tác động chính sách trong Hồ sơ đề nghị xây dựng Luật Đường sắt (sửa đổi) đã được cấp có thẩm quyền thông qua. Bên cạnh đó, tại các Nghị quyết của Quốc hội về chủ trương xây dựng các dự án đường sắt vừa qua cũng đã có Báo cáo đánh giá tác động và lấy ý kiến của các bộ, ngành, địa phương trong đó có Bộ Quốc phòng.

(ii) Các tuyến đường sắt quốc gia hiện nay đều thực hiện 02 nhiệm vụ là phát triển kinh tế - xã hội vận chuyển hành khách và hàng hóa phục vụ nhu cầu của nhân dân đồng thời phục vụ an ninh quốc phòng, dự thảo Luật cũng có quy định vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt trong đó có việc thực hiện nhiệm vụ khẩn cấp về quốc phòng, an ninh (khoản 1 Điều 53).

*5.2. Đề nghị nghiên cứu, bổ sung vào hồ sơ dự án Luật việc xác định**một số tuyến đường sắt đặc biệt quan trọng trên các địa bàn trọng yếu để phục vụ mục đích quốc phòng, an ninh trong trường hợp cần thiết, đối phó với các mối đe dọa liên quan đến an ninh quốc gia;*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: theo kinh nghiệm quốc tế, đối với tuyến đường sắt tốc độ cao chỉ có trung tâm điều hành tuyến đường sắt là công trình cần bảo vệ đặc biệt để bảo đảm an toàn trong vận hành khai thác. Theo đó, sau khi được đưa vào khai thác, trung tâm điều hành sẽ được bổ sung vào danh mục công trình quan trọng liên quan đến an ninh quốc gia do Thủ tướng Chính phủ ban hành theo quy định của pháp luật về bảo vệ công trình quan trọng liên quan đến an ninh quốc gia.

*5.3. Đề nghị nghiên cứu, bổ sung vào hồ sơ dự án Luật việc xây dựng các cơ chế, chính sách đặc thù, áp dụng khoa học kỹ thuật và công nghệ tiên tiến để xây dựng và vận hành hiệu quả các tuyến đường sắt trọng điểm và phương tiện giao thông đường sắt đặc thù, đồng thời xác định các ga tàu có vị trí địa chính trị quan trọng để đáp ứng yêu cầu lưỡng dụng kinh tế - quân sự - an ninh.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và báo cáo như sau:

(i) Dự thảo Luật đã sửa đổi, bổ sung một số nội dung như:

- Sửa đổi, bổ sung cơ chế, 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[[11]](#footnote-11).

- Sửa đổi, bổ sung cơ chế, chính sách ưu đãi, hỗ trợ về đất đai, tín dụng, tạo môi trường thuận lợi, khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia đầu tư phát triển giao thông vận tải đường sắt, nghiên cứu, phát triển công nghiệp và chuyển giao công nghệ[[12]](#footnote-12).

(ii) Ga đường sắt là công trình đường sắt thuộc kết cấu hạ tầng đường sắt. Tại khoản 2 Điều 9 của dự thảo Luật đã quy định công trình đường sắt đầu tư xây dựng mới phải bảo đảm nhiệm vụ quốc phòng, an ninh.

*5.4. Đề nghị nghiên cứu, bổ sung vào hồ sơ dự án Luật việc các quy định về giám sát, bảo vệ an ninh, an toàn đặc biệt và xử lý sự cố đối với hạ tầng các tuyến đường sắt trọng điểm; thiết lập hệ thống cảnh báo sớm để theo dõi tình hình an ninh trên các tuyến đường sắt trọng điểm, đặc biệt ở các khu vực dễ bị tấn công, đồng thời tăng cường* *giám sát hành khách, hàng hóa và phương tiện vận tải bằng công nghệ hiện đại;*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau:

(i) Dự thảo Luật đã quy định một trong những nguyên tắc cơ bản trong hoạt động đường sắt là bảo đảm trật tự, an toàn, bảo đảm quốc phòng, an ninh (khoản 1 Điều 4); quy định công trình đường sắt đầu tư xây dựng mới phải bảo đảm nhiệm vụ quốc phòng, an ninh (khoản 3 Điều 9); quy định về bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt (Điều 50); quy định về trách nhiệm của Bộ Công an, Uỷ ban nhân dân các cấp trong công tác bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn (Điều 79, Điều 80); quy định về nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh đường sắt thưc hiện nhiệm vụ quốc phòng, an ninh (điểm e khoản 2 Điều 53, Điều 63); quy định về xử lý sự cố (Điều 76, Điều 77).

(ii) Đối với việc thiết lập hệ thống cảnh báo sớm, giám sát hành khách, hàng hóa và phương tiện vận tải bằng công nghệ hiện đại: đây là những nội dung mang tính kỹ thuật, chuyên ngành và biện pháp bảo đảm an toàn giao thông đường sắt thuộc thẩm quyền của Chính phủ, Bộ Xây dựng. Vì vậy, dự thảo Luật đã giao Chính phủ (khoản 8 Điều 50) và Bộ trưởng Bộ Xây dựng (khoản 7 Điều 17) quy định các nội dung này.

*5.5. Đề nghị nghiên cứu, bổ sung vào hồ sơ dự án Luật quy định* *về vai trò của cơ quan công an, quân đội trong việc quy hoạch, đầu tư, xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt và trách nhiệm của lực lượng quân đội, công an trong bảo vệ hệ thống đường sắt nói chung và những tuyến đường sắt trọng điểm nói riêng trong trường hợp khẩn cấp, thiên tai, chiến tranh hoặc các tình huống đe dọa an ninh quốc gia; quy định rõ hơn về cơ chế phối hợp giữa các lực lượng, chính quyền địa phương và các đơn vị quản lý đường sắt trong việc triển khai các hoạt động bảo vệ an ninh quốc gia, đặc biệt trong các tình huống khẩn cấp hoặc chiến tranh[[13]](#footnote-13);*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau:

(i) Quy định về vai trò, trách nhiệm của cơ quan công an, quân đội không thuộc phạm vi điều chỉnh của Luật Đường sắt mà thuộc phạm vi điều chỉnh của Luật Tổ chức Chính phủ, Luật Quốc phòng, Luật Công an nhân dân, Luật Phòng, chống thiên tai... Do đó, để bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất trong hệ thống pháp luật, cơ quan chủ trì soạn thảo đề nghị không bổ sung quy định về vai trò của cơ quan công an, quân đội trong việc quy hoạch, đầu tư, xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt trong dự thảo Luật.

(ii) Dự thảo Luật đã quy định cụ thể trách nhiệm của cơ quan, đơn vị trong việc thực hiện các nhiệm vụ về an ninh quốc phòng như: quy định về trách nhiệm của Bộ Công an, Uỷ ban nhân dân các cấp trong công tác bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn (Điều 79, Điều 80); quy định về nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh đường sắt thưc hiện nhiệm vụ quốc phòng, an ninh (điểm đ khoản 2 Điều 53, điểm b khoản 2 Điều 67).

*5.6. Đề nghị nghiên cứu, bổ sung vào hồ sơ dự án Luật các quy định về đảm bảo nguồn lực, vật tư và trang thiết bị để duy trì hoạt động của hệ thống đường sắt trong các tình huống đặc biệt như chiến tranh hoặc thiên tai;* *đào tạo, tập huấn cho nhân viên đường sắt về công tác bảo đảm an ninh quốc gia, nhận diện nguy cơ và phối hợp ứng phó trong tình huống khẩn cấp;*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau:

(i) Phạm vi điều chỉnh của dự thảo Luật Đường sắt được quy định như sau: “Luật này quy định về hoạt động đường sắt; quyền, nghĩa vụ và trách nhiệm của tổ chức, cá nhân liên quan đến hoạt động đường sắt”. Theo đó, hoạt động đường sắt là hoạt động của tổ chức, cá nhân trong lĩnh vực: quy hoạch, đầu tư xây dựng, quản lý, bảo trì, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt; vận tải đường sắt; công nghiệp đường sắt; an toàn giao thông đường sắt; kinh doanh đường sắt và các hoạt động khác có liên quan. Việc đảm bảo nguồn lực, vật tư, trang thiết bị phục vụ công tác phòng, chống thiên tai được thực hiện theo quy định của pháp luật về phòng, chống thiên tai. Ngoài ra, Bộ GTVT (nay là Bộ Xây dựng) cũng đã ban hành Thông tư quy định về phòng, chống, khắc phục hậu quả thiên tai, theo đó đã quy định cụ thể về nguồn lực, vật tư và trang thiết bị để duy trì hoạt động của hệ thống đường sắt khi có sự cố thiên tai xảy ra; “chiến tranh” là tình huống đặc biệt, cần huy động sức mạnh của cả nước. Do đó, cần thực hiện theo quy định chung để đảm bảo tính thống nhất, kịp thời, hợp lý, khả thi, hiệu quả, tránh lãng phí và phù hợp với đối tượng, cấp độ theo quy định. Việc đảm bảo nhân lực, vật tư, trang thiết bị cho tình huống đặc biệt này đã được quy định cụ thể tại Luật Quốc phòng số 22/2018/QH14 ngày 08/6/2014, Luật Phòng thủ dân sự số 18/2023/QH15 ngày 20/6/2023 của Quốc hội và các quy định của pháp luật có liên quan.

(ii) Việc đào tạo, tập huấn cho nhân viên đường sắt về công tác bảo đảm an ninh quốc gia, nhận diện nguy cơ và phối hợp ứng phó trong tình huống khẩn cấp không thuộc phạm vi điều chỉnh của Luật Đường sắt mà thuộc phạm vi điều chỉnh của Luật An ninh quốc gia. Do đó, triển khai thực hiện Luật An ninh quốc gia, ngày 25/3/2008, Tổng cục An ninh và Tổng công ty Đường sắt Việt Nam đã ban hành Quy chế phối hợp số 485/QCPH(TCAB-TCTĐSVN) về công tác bảo vệ an ninh chính trị nội bộ, an ninh kinh tế trong đó có các nội dung đào tạo, tập huấn cho nhân viên đường sắt.

*5.7. Đề nghị nghiên cứu, bổ sung vào hồ sơ dự án Luật các quy định về kết nối vận tải đường sắt với các quốc gia láng giềng và khu vực (đường sắt liên vận), vừa đáp ứng yêu cầu giao thương hàng hóa, hợp tác quốc tế, phát triển kinh tế - xã hội, đặc biệt là trong bối cảnh toàn cầu hóa và nhu cầu vận chuyển xuyên biên giới ngày càng tăng; đồng thời, bảo đảm yêu cầu về quốc phòng, an ninh, phòng ngừa các nguy cơ đe dọa chủ quyền lãnh thổ và các biện pháp ngăn chặn xâm nhập từ bên ngoài vào lãnh thổ Việt Nam khi xảy ra tranh chấp, xung đột[[14]](#footnote-14).*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: dự thảo Luật có các quy định về kết nối đường sắt trong đó có kết nối đường sắt quốc gia với đường sắt quốc tế. Hiện nay, đường sắt Việt Nam đang thực hiện kết nối và chạy tàu liên vận quốc tế đối với đường sắt Trung Quốc qua các ga biên giới Đồng Đăng thuộc tỉnh Lạng Sơn và ga Lào Cai thuộc tỉnh Lào Cai. Mặt khác, dự thảo rà soát đảm bảo không trái với điều ước quốc tế về chạy tàu qua các ga biên giới là "Hiệp định đường sắt biên giới" giữa Bộ Giao thông vận tải và Bưu điện nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Bộ đường sắt nước Cộng hoà nhân dân Trung Hoa ký ngày 8-3-1992 tại Bắc Kinh và các đàm phán về chạy tàu trong tương lại giữa các nước trong khu vực ASEAN và Trung Quốc.

**6. Về tính khả thi của dự thảo Luật**

*6.1. Đề nghị tiếp tục* *rà soát và đánh giá kỹ lưỡng về tính thực tiễn đối với một số quy định tại dự thảo Luật, đặc biệt trong bối cảnh chưa có tổng kết đầy đủ từ các dự án thí điểm như các quy định về đầu tư, quản lý, khai thác hạ tầng đường sắt, chính sách ưu đãi phát triển công nghiệp đường sắt và phân cấp, phân quyền cho địa phương, đảm bảo tính khả thi và đồng bộ. Việc tham khảo kinh nghiệm quốc tế là cần thiết, nhưng cần chọn lọc để phù hợp với điều kiện kinh tế, thể chế và kỹ thuật của Việt Nam, nhằm bảo đảm hiệu quả và tính khả thi của các chính sách.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo làm rõ như sau: thực hiện chỉ đạo của cấp có thẩm quyền[[15]](#footnote-15), cơ quan chủ trì soạn thảo đã nghiên cứu, rà soát các Nghị quyết về cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt được áp dụng cho các dự án đường sắt quan trọng quốc gia, đường sắt đô thị đã được Quốc hội thông qua và đã “luật hoá” 22 cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt[[16]](#footnote-16) đã “chín”, đã “rõ” và đúng thẩm quyền của Quốc hội vào Chương quy định về đầu tư xây dựng đường sắt và Điều 5[[17]](#footnote-17) của dự thảo Luật; trong đó 04 chính sách[[18]](#footnote-18) đã có trong dự thảo Luật trình Quốc hội tại Tờ trình số 179/TTr-CP. Những cơ chế, chính sách này đã được cơ quan chủ trì đánh giá đánh giá tác động kỹ lưỡng tại Báo cáo đánh giá tác động chính sách trong Hồ sơ đề nghị xây dựng Luật Đường sắt (sửa đổi) và các Nghị quyết đã được cấp có thẩm quyền thông qua.

*6.2. Về nguồn lực, cần làm rõ cơ chế huy động ngân sách nhà nước và vốn ngoài ngân sách, đồng thời dự báo nhu cầu tài chính và nhân lực cho các nhiệm vụ lớn như quản lý tài sản, phát triển hạ tầng, đào tạo, đảm bảo an ninh, an toàn hệ thống đường sắt. Đặc biệt, cần đề xuất các giải pháp mang tính chiến lược để giải quyết các vấn đề tồn đọng từ hệ thống đường sắt và các dự án đường sắt hiện tại, tạo khung pháp lý linh hoạt, đồng bộ và bền vững cho sự phát triển lâu dài của ngành.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và đã “luật hoá” 22 cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt[[19]](#footnote-19) đã “chín”, đã “rõ” và đúng thẩm quyền của Quốc hội vào Chương quy định về đầu tư xây dựng đường sắt và Điều 5[[20]](#footnote-20) của dự thảo Luật; trong đó, đã bổ sung 02 Điều về huy động và bố trí nguồn vốn đầu tư (Điều 21, 22), đầu tư dự án đường sắt bằng nguồn vốn ngoài nhà nước (Điều 24) phát triển đường sắt đô thị theo mô hình TOD đối với đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương (Điều 26, Điều 27) và các giải pháp để đẩy nhanh tiến độ, tháo gỡ khó khăn vướng mắc trong việc triển khai thực hiện dự án (từ Điều 28 đến Điều 40).

**II. NHỮNG VẤN ĐỀ CỤ THỂ**

**1. Về quy định chung (Chương I)**

***1.1. Về tên gọi và phạm vi điều chỉnh (Điều 1)***

*Đề nghị làm rõ hơn phạm vi điều chỉnh của dự thảo Luật đối với đường sắt đô thị, đường sắt tốc độ cao và đường sắt chuyên dùng; kinh doanh đường sắt, khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và báo cáo như sau:

(i) Đường sắt đô thị, đường sắt tốc độ cao là các cấp kỹ thuật đường sắt, chỉ khác nhau về tiêu chuẩn kỹ thuật và được quy định trong hệ thống tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật. Mỗi loại hình đường sắt đều 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...

(ii) Đối với đường sắt chuyên dùng: các quy định về đường sắt chuyên dùng trong dự thảo Luật cơ bản được kế thừa từ những quy định đã được áp dụng ổn định tại Luật Đường sắt 2017. Ngoài ra, khái niệm và các nội dung quy định về đường sắt chuyên dùng trong dự thảo Luật cũng phù hợp với quy định pháp luật của các nước về loại hình đường sắt này. Đối với việc thực hiện một số nhiệm vụ đặc biệt phục vụ quốc phòng, an ninh… đều sử dụng hệ thống đường sắt quốc gia để thực hiện nhiệm vụ này.

(iii) Đối với hoạt động kinh doanh đường sắt và khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt đã được bao hàm trong hoạt động đường sắt quy định tại khoản 1 Điều 3 dự thảo Luật.

Do đó, đề nghị giữ nguyên phạm vi điều chỉnh như dự thảo Luật Chính phủ đã trình Quốc hội.

***1.2. Về giải thích từ ngữ (Điều 3)***

*1.2.1. Đề nghị tiếp tục nghiên cứu, cân nhắc kỹ lưỡng quy định giải thích một số thuật ngữ đảm bảo rõ ràng, chính xác, thống nhất, dễ hiểu, phù hợp với pháp luật khác có liên quan.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và đã rà soát toàn bộ các quy định của phần giải thích thuật ngữ để đảm bảo rõ ràng, chính xác, thống nhất, dễ hiểu, phù hợp với pháp luật khác có liên quan.

*1.2.2. Đề nghị làm rõ nội hàm các khái niệm:*

*(i) Đối với thuật ngữ “khu gian”:*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: đây là khái niệm đã được sử dụng phổ biến để xác định đoạn được sắt nối liền giữa hai ga liền kề, các nội dung quy định về “khu gian” trong dự thảo Luật liên quan đến nguyên tắc phân chia phạm vi để tổ chức điều hành chạy tàu an toàn. Khái niệm này được kế thừa từ Luật Đường sắt 2017, quá trình áp dụng chưa xuất hiện khó khăn, vướng mắc.

*(ii) Đối với thuật ngữ “hệ thống cấp điện sức kéo đường sắt”:*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: hệ thống cấp điện sức kéo được quy định tại khoản 1 Điều 18 của dự thảo Luật được xây dựng trên cơ sở mô hình tổng quan của hệ thống này đối với các loại hình đường sắt điện khí hóa gồm: trạm biến áp, đường dây tải điện, trạm phân phối điện, hệ thống cấp điện cho phương tiện giao thông đường sắt; hệ thống điều khiển; giám sát bảo vệ, an toàn điện. Nội dung nêu trên tại dự thảo đã bảo đảm rõ ràng và đầy đủ để xác định và áp dụng.

*1.2.3. Nghiên cứu, bổ sung giải thích từ ngữ về “đường sắt”, “tuyến đường sắt tốc độ cao”, “xe điện bánh sắt”, “đầu mối đường sắt”, “phạm vi bảo vệ công trình đường sắt”, “hành lang quy hoạch tuyến đường sắt”, “ga liên vận quốc tế, ga biên giới”, “vùng phụ cận ga đường sắt”, “xunh quanh liền kề”, “vùng lân cận phạm vi dành cho đường sắt”…*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau:

(i) Đối với khái niệm “đường sắt”: đây là một trong 05 loại hình giao thông vận tải. Tham khảo Luật Đường sắt các nước trên thế giới như Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc đều không định nghĩa về “đường sắt” cũng như loại hình đường sắt mà chỉ phân loại hệ thống đường sắt để quản lý. Do đó, đề nghị không bổ sung thuật ngữ này vào trong dự thảo.

(ii) Về khái niệm “tuyến đường sắt tốc độ cao”: điểm a khoản 2 Điều 9 dự thảo Luật đã quy định *“a) Đường sắt tốc độ cao là một loại hình của đường sắt quốc gia có tốc độ khai thác từ 200 km/h trở lên”*. Như vậy, đường sắt tốc độ cao là một cấp kỹ thuật đường sắt, để bảo đảm điều kiện khai thác từ 200km/h trở lên, tuyến đường sắt này phải áp dụng các tiêu chuẩn về thiết kế, thi công, vận hành nhằm bảo đảm an toàn.

(iii) Đối với khái niệm “xe điện bánh sắt”: đây là một loại hình của đường sắt đô thị tương tự tàu điện ngầm, tàu điện đi trên mặt đất… Cơ quan chủ trì soạn thảo đã tiếp thu, chỉnh lý quy định về đường sắt đô thị như sau: *“b) Đường sắt đô thị là một loại hình của đường sắt địa phương phục vụ nhu cầu vận tải hành khách ở khu vực đô thị và vùng lân cận sử dụng các phương tiện giao thông chạy bằng đường ray”* và khái niệm này đã bao gồm xe điện bánh sắt.

(iv) Đối với khái niệm “đầu mối đường sắt”: là ga kết nối từ 02 tuyến đường sắt trở lên. Trong dự thảo Luật chỉ sử dụng 01 lần khái niệm “ga đầu mối đường sắt” và đã giao Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định chi tiết. Do đó, đề nghị không bổ sung giải thích đối với thuật ngữ này.

(v) Đối với khái niệm “phạm vi bảo vệ công trình đường sắt”, “hành lang an toàn giao thông đường sắt”: các nội dung này đã được quy định tại khoản 2 và khoản 3 Điều 25 của dự thảo Luật.

(vi) Đối với khái niệm “hành lang quy hoạch tuyến đường sắt”: hiện nay Dự thảo Luật không có nội dung về “hành lang quy hoạch tuyến đường sắt”.

(vii) Đối với khái niệm “ga liên vận quốc tế, ga biên giới”: Điều 14 dự thảo Luật quy định ga đường sắt được phân loại theo tính chất kết nối vận tải gồm: ga liên vận quốc tế, ga biên giới, ga đầu mối, ga trong đô thị, ga nội địa và giao Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định chi tiết. Do đó, việc phân loại các ga này kèm theo quy mô, tính chất, điều kiện của từng loại sẽ được ban hành dưới dạng Thông tư để bảo đảm tính linh hoạt.

(viii) Đối với khái niệm “vùng phụ cận ga đường sắt”: sau khi rà soát, cơ quan chủ trì soạn thảo đã bỏ thuật ngữ "vùng phụ cận ga đường sắt" tại Điều 21 (nay là Điều 26) của dự thảo Luật.

(viii) Đối với khái niệm “xung quanh liền kề”: khái niệm này chỉ được sử dụng tại 2 Điều 25 (nay là Điều 50) của dự thảo Luật, do đó bổ sung khái niệm này vào Điều 3 của dự thảo là không cần thiết.

(ix) Đối với khái niệm “vùng lân cận phạm vi dành cho đường sắt”: hiện nay Dự thảo Luật không có nội dung về “vùng lân cận phạm vi dành cho đường sắt”.

*1.2.4. Đề nghị rà soát kỹ lưỡng để bảo đảm thống nhất sử dụng thuật ngữ “giao thông đường sắt”, “vận tải đường sắt”, “đường sắt” trong toàn bộ dự thảo Luật.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: thuật ngữ “giao thông đường sắt”, “vận tải đường sắt”, “đường sắt” trong toàn bộ dự thảo Luật có sự khác nhau về nội hàm, phạm vi. Việc sử dụng các thuật ngữ này tại các điều, khoản cho phù hợp với nội dung đã được cơ quan chủ trì soạn thảo nghiên cứu cẩn trọng, kỹ lưỡng.

***1.3. Về nguyên tắc cơ bản trong hoạt động đường sắt (Điều 4)***

*Đề nghị tiếp tục rà soát các quy định tại Chương II, Chương V và các điều khoản liên quan khác* *để đảm bảo tính thống nhất, logic và khả thi trong việc triển khai* *nguyên tắc tách bạch quản lý - kinh doanh, hạ tầng - vận tải được quy định tại khoản 4 Điều 4; đồng thời, làm rõ mối quan hệ* *giữa nguyên tắc cạnh tranh bình đẳng (khoản 5 Điều 4) với các cơ chế ưu đãi, hỗ trợ, giao nhiệm vụ, đặt hàng cụ thể (Điều 29 và các điều liên quan), bảo đảm minh bạch và tránh tạo lợi thế bất hợp lý cho bất kỳ loại hình doanh nghiệp nào.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và đã rà soát các quy định tại Chương II, Chương V và các điều khoản liên quan để đảm bảo tính thống nhất, logic và khả thi trong việc triển khai nguyên tắc tách bạch quản lý - kinh doanh, hạ tầng - vận tải được quy định tại khoản 4 Điều 4. Đồng thời, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo, làm rõ mối quan hệ giữa nguyên tắc cạnh tranh bình đẳng (khoản 5 Điều 4) với các cơ chế ưu đãi, hỗ trợ, giao nhiệm vụ, đặt hàng cụ thể (Điều 29 và các điều liên quan) như sau:

Quy định tại khoản 5 Điều 4 là nguyên tắc cạnh tranh bình đẳng của doanh nghiệp kinh doanh đường sắt (gồm kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt và kinh doanh vận tải đường sắt); còn cơ chế ưu đãi, hỗ trợ, giao nhiệm vụ, đặt hàng quy định tại Điều 29 (nay là Điều 44) và các điều liên quan được áp dụng cho các doanh nghiệp khác để phục vụ phát triển công nghiệp đường sắt.

Mặt khác, quy định tại Điều 29 và các Điều 27, 28, 30 (nay là các Điều 42, 43, 44, 45) là một trong những cơ chế, chính sách đã được cơ quan chủ trì soạn thảo nghiên cứu, đánh giá kỹ lưỡng. Các cơ chế, chính sách này nhằm thể chế hóa các mục tiêu, quan điểm, giải pháp về phát triển đường sắt của Bộ Chính trị tại 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, trong đó đã xác định: “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” và 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 ...”.

***1.4. Về chính sách của Nhà nước về phát triển đường sắt (Điều 5) và ưu đãi, hỗ trợ trong hoạt động đường sắt (Điều 6)***

*1.4.1. Để hoàn thiện Điều 5 về chính sách của Nhà nước về phát triển đường sắt, đề nghị làm rõ việc cụ thể hóa các chính sách của Điều này trong dự thảo Luật hoặc các luật khác có liên quan theo hướng:* ***(i)*** *bảo đảm tính khả thi, mức độ đột phá và công bằng trong việc thực hiện các chính sách của Nhà nước về đất đai, tín dụng để thu hút đầu tư, đặc biệt là đầu tư tư nhân vào các dự án hạ tầng, vận tải và công nghiệp đường sắt. Bên cạnh đó, cần có cơ chế ràng buộc trách nhiệm giữa Bộ Xây dựng và chính quyền địa phương trong quy hoạch tích hợp mô hình phát triển đô thị theo định hướng giao thông (TOD) với phát triển đô thị;* ***(ii)*** *phát triển tổng thể nguồn nhân lực theo hướng đào tạo đội ngũ cán bộ kỹ thuật và quản lý, công nhân kỹ thuật, nhân viên nghiệp vụ cho những khâu then chốt của ngành đường sắt để nâng cao chất lượng nguồn nhân lực ngang tầm thế giới, đáp ứng yêu cầu phát triển của ngành đường sắt. Đồng thời, cần có chiến lược đào tạo dài hạn và hợp tác với các trường đại học, viện nghiên cứu để đảm bảo có đủ nguồn nhân lực chất lượng cao cho ngành đường sắt trong tương lai;* ***(iii)*** *ứng dụng khoa học và phát triển công nghệ đường sắt theo hướng nghiên cứu và ứng dụng công nghệ mới, đặc biệt là các công nghệ thân thiện với môi trường trong quá trình vận hành và bảo trì đường sắt;* ***(iv)*** *khuyến khích và hỗ trợ phát triển nghiên cứu công nghệ, công nghiệp thiết kế, chế tạo, lắp đặt và dịch vụ ngành công nghiệp đường sắt đáp ứng tối đa nhu cầu trong nước.*

Về nội dung này, Bộ Xây dựng xin tiếp thu và tiếp tục rà soát để cụ thể hóa các chính sách quy định tại Điều 5 dự thảo Luật trong nội dung các điều khoản.

*1.4.2. Đề nghị rà soát nội dung tại khoản 4 Điều 6 để bảo đảm thống nhất với Luật Tần số vô tuyến điện, đồng thời bổ sung đánh giá tác động, cụ thể khi Luật Tần số vô tuyến điện yêu cầu phải đấu giá, quản lý sử dụng tần số vô tuyến điện.*

Về nội dung này, Bộ Xây dựng báo cáo làm rõ như sau: nội dung quy định tại khoản 4 Điều 6 Dự thảo Luật hiện đang kế thừa toàn bộ (giữ nguyên) nội dung quy định tại khoản 4 Điều 6 Luật Đường sắt 2017. Nội dung ưu đãi, hỗ trợ này vẫn đã và đang phát huy hiệu quả rất tốt, không có khó khăn, vướng mắc gì. Đặc biệt hệ thống thông tin, tín hiệu điều khiển đường sắt là hệ thống đặc thù, có yêu cầu độ chính xác, độ an toàn cao và liên quan trực tiếp đến an toàn chạy tàu, an toàn công trình, do đó cần tiếp tục quy định chính sách ưu đãi, hỗ trợ này trong Dự thảo Luật.

*1.4.3. Đề nghị rà soát kỹ lưỡng để bảo đảm các chính sách hỗ trợ doanh nghiệp trong hoạt động đường sắt được thiết kế theo hướng* ***khái quát, linh hoạt****, tạo không gian pháp lý phù hợp để đón đầu các ưu đãi trong tương lai, tránh quy định quá cụ thể về ưu đãi đối với tổ chức, doanh nghiệp trong hoạt động đường sắt như tại các Điều 5, 6 và Điều 31… có thể khiến quy định bị lạc hậu. Ngoài ra, có ý kiến đề nghị gộp Điều 5 và Điều 6 thành một điều chung và biên tập lại cho rõ ràng, dễ hiểu, dễ thực hiện, bảo đảm tính xuyên suốt trong dự thảo Luật.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và báo cáo như sau:

(i) Để bảo đảm tính khả thi trong việc triển khai thực hiện, các nội dung ưu đãi, hỗ trợ cần được quy định chi tiết trong dự thảo Luật, cũng như các luật liên quan. Trong quá trình triển khai thực hiện, khi xuất hiện các yếu tố mới cần bổ sung các chính sách ưu đãi, hỗ trợ trong hoạt động đường sắt, Bộ Xây dựng sẽ tiếp tục phối hợp với các cơ quan liên quan để đề xuất Chính phủ, Quốc hội bổ sung cho phù hợp với điều kiện thực tế.

(ii) Tiếp thu ý kiến thẩm tra, dự thảo Luật gộp Điều 5 và Điều thành Điều 5 mới quy định về chính sách ưu đãi, hỗ trợ của Nhà nước về phát triển đường sắt.

**2. Về quy hoạch mạng lưới đường sắt và quy hoạch tuyến đường sắt và ga đường sắt (Điều 7)**

*2.1. Đề nghị rà soát, làm rõ những nội dung mới, khác trong quy định về quy hoạch mạng lưới đường sắt và quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt so với Luật Quy hoạch hiện hành, cũng như dự thảo Luật Quy hoạch đang được xem xét, sửa đổi. Trường hợp có nội dung khác Luật Quy hoạch thì đề nghị quy định cụ thể để có cơ sở giao Chính phủ quy định chi tiết tại khoản 2 Điều này. Nếu không có những nội dung mới, đề nghị viện dẫn thực hiện theo Luật Quy hoạch để đảm bảo tính đồng bộ và phù hợp với hệ thống pháp luật.*

Về nội dung này, Bộ Xây dựng báo cáo như sau:

(i) Bộ Xây dựng đã rà soát Luật Quy hoạch và nội dung này không thuộc phạm vi điều chỉnh của Luật Quy hoạch mà thuộc phạm vi điều chỉnh của Luật Đường sắt. Nội dung này được xây dựng trên cơ sở cập nhật quy định về quy hoạch mạng lưới đường sắt và quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt tại Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của 37 Luật có liên quan đến quy hoạch, trong đó đã giao Chính phủ quy định chi tiết nội dung này.

(ii) Về quy hoạch đường sắt, tại điểm b khoản 1 và điểm b khoản 2 Điều 7 dự thảo Luật có đề xuất phân quyền từ Thủ tướng Chính phủ cho Bộ trưởng Bộ Xây dựng phê duyệt quy hoạch mạng lưới đường sắt và quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt nhằm thể chế hóa chủ trương của Đảng[[21]](#footnote-21) và Nhà nước[[22]](#footnote-22) về đẩy mạnh phân cấp, phân quyền.

Quy định này cũng phù hợp với quy định tại khoản 7 Điều 25 Luật Quy hoạch năm 2017, trong đó việc lập, thẩm định, phê duyệt và điều chỉnh quy hoạch có tính chất kỹ thuật, chuyên ngành được thực hiện theo quy định của pháp luật có liên quan.

Quy định này tương tự với quy định tại khoản 4 Điều 82a Bộ luật Hàng hải năm 2015 (được sửa đổi, bổ sung tại Luật sửa đổi 37 Luật có liên quan đến quy hoạch năm 2018), trong đó giao Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải phê duyệt quy hoạch chi tiết phát triển vùng đất, vùng nước cảng biển.

(iii) Ngoài ra, thực hiện chỉ đạo của cấp có thẩm quyền về "luật hoá" một số cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt để đẩy nhanh tiến độ triển khai thực hiện các dự án đường sắt, cơ quan chủ trì soạn thảo đã bổ sung quy định trường hợp việc lập, thẩm định, phê duyệt dự án đường sắt, dự án tổ hợp công nghiệp đường sắt, dự án tái định cư phục vụ giải phóng mặt bằng cho dự án đường sắt có điều chỉnh so với quy hoạch có liên quan thì dự án được phê duyệt mà không phải thực hiện thủ tục điều chỉnh quy hoạch.

*2.2. Đề nghị cần bổ sung các điều khoản quy định nguyên tắc quy hoạch mạng lưới đường sắt, quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt để bảo đảm tính đồng bộ giữa các quy hoạch và trong tổ chức thực hiện, bảo đảm hiệu quả sử dụng nguồn lực đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng; nghiên cứu bổ sung quy định về đánh giá tác động môi trường, khuyến khích phát triển công nghệ xanh và bảo vệ tài nguyên thiên nhiên trong quy hoạch tuyến đường sắt, nhằm đáp ứng yêu cầu phát triển bền vững của quốc gia và cam kết quốc tế của Việt Nam về bảo vệ môi trường. Đồng thời, cần có cơ chế tham vấn cộng đồng và sự tham gia của các bên liên quan để bảo đảm tính minh bạch; nghiên cứu bổ sung quy định về kết nối, đồng bộ trong triển khai các quy hoạch để tiết kiệm nguồn lực.*

Về nội dung này, Bộ Xây dựng xin tiếp thu và báo cáo như sau:

- Theo quy định của Luật Quy hoạch năm 2017, quy hoạch mạng lưới đường sắt thuộc hệ thống quy hoạch ngành quốc gia; Điều 25 Luật Quy hoạch đã quy định nội dung chi tiết quy hoạch ngành quốc gia.

- Các nội dung quy định về đánh giá tác động môi trường, khuyến khích phát triển công nghệ xanh và bảo vệ tài nguyên thiên nhiên trong quy hoạch tuyến đường sắt, nhằm đáp ứng yêu cầu phát triển bền vững của quốc gia và cam kết quốc tế của Việt Nam về bảo vệ môi trường; tham vấn cộng đồng và sự tham gia của các bên liên quan để bảo đảm tính minh bạch; quy định về kết nối, đồng bộ trong triển khai các quy hoạch để tiết kiệm nguồn lực, đây là các nội dung chi tiết của quy hoạch tuyến, ga đường sắt (là quy hoạch có tính chất kỹ thuật, chuyên ngành) thuộc thẩm quyền quy định của Chính phủ, do đó tại điểm d khoản 2 Điều 7 dự thảo Luật đã quy định “Chính phủ quy định chi tiết việc lập, thẩm định, phê duyệt, công bố, tổ chức thực hiện, đánh giá và điều chỉnh quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt.”. Trong quá trình xây dựng Nghị định của Chính phủ, Bộ Xây dựng sẽ nghiên cứu, đưa các nội dung nêu trên cho phù hợp.

*2.3. Theo quy định của pháp luật về quy hoạch, việc công bố công khai quy hoạch có tính chất kỹ thuật chuyên ngành thuộc phạm vi điều chỉnh của luật chuyên ngành, không thuộc phạm vi điều chỉnh của Luật Quy hoạch, do đó đề nghị bỏ cụm từ “quy định của pháp luật về quy hoạch” tại điểm c khoản 2 Điều 7 dự thảo Luật.*

Về nội dung này, Bộ Xây dựng báo cáo như sau:

- Tại các Điều 38, Điều 39, Điều 40 Luật Quy hoạch quy định về công bố quy hoạch, quy định này áp dụng chung cho tất cả các quy hoạch thuộc phạm vi điều chỉnh của Luật Quy hoạch.

- Nội dung này kế thừa toàn bộ (giữ nguyên) quy định tại khoản 4 Điều 7a Luật Đường sắt năm 2017 (được sửa đổi, bổ sung tại Luật sửa đổi 37 Luật có liên quan đến quy hoạch năm 2018), hiện nay vẫn đang được triển khai thực hiện bình thường, không có vướng mắc.

**3. Về quy định các hành vi bị nghiêm cấm (Điều 8)**

*3.1. Đề nghị cần rà soát kỹ lưỡng các quy định tại Điều này[[23]](#footnote-23) đảm bảo các hành vi bị cấm là thực sự nguy hiểm, có định nghĩa rõ ràng và khả thi trong việc giám sát, xử lý, dứt khoát từ bỏ tư duy “không quản được thì cấm”. Đồng thời, cần phải xây dựng cơ chế giám sát và chế tài xử lý vi phạm đủ mạnh, hiệu quả để các quy định cấm được thực thi nghiêm túc.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và báo cáo như sau:

(i) Tiếp thu ý kiến thẩm tra, cơ quan chủ trì soạn thảo đã rà soát và lược bỏ 10/17 hành vi bị nghiêm cấm tại Điều 8 (nay là Điều 6) dự thảo Luật.

(ii) Việc xử lý vi phạm được thực hiện theo quy định của pháp luật về xử lý vi phạm hành chính và các quy định của pháp luật khác có liên quan. Trên cơ sở quy định của Luật và các văn bản hướng dẫn, cơ quan chủ trì soạn thảo sẽ tham mưu trình cấp có thẩm quyền ban hành Nghị định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực đường sắt để có cơ chế giám sát và chế tài xử lý vi phạm đủ mạnh, hiệu quả để các quy định cấm được thực thi nghiêm túc.

*3.2. Đề nghị**cần nghiên cứu và bổ sung phù hợp các hành vi bị cấm đối với các hoạt động của tàu tốc độ cao, tàu thuộc hệ thống đường sắt đô thị chạy ngầm nhằm bảo đảm được yếu tố an ninh, tính văn minh và phù hợp với loại hình khách tham gia đi tàu.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: các hành vi bị nghiêm cấm quy định tại Điều 8 (nay là Điều 6) áp dụng chung cho tất cả các loại hình đường sắt (bao gồm đường sắt tốc độ cao, đường sắt đô thị) để bảo đảm an toàn vận hành, khai thác. Ngoài các hành vi bị nghiêm cấm, dự thảo Luật cũng giao Chính phủ quy định chi tiết yêu cầu về mặt kỹ thuật đối với từng loại hình đường sắt tốc độ cao, đường sắt đô thị; khoản 4 Điều 25 cũng quy định đối với tuyến đường sắt có tốc độ thiết kế trên 120km/h, đường sắt đô thị phải xây dựng hàng rào bảo vệ, tránh mọi hành vi xâm nhập trái phép để bảo đảm được yếu tố an ninh, an toàn cho mọi hành khách đi tàu.

**4.Về quy định chung về kết cấu hạ tầng đường sắt (Mục 1, Chương II, từ Điều 9 đến Điều 18)**

***4.1.*** ***Phân loại đường sắt và cấp kỹ thuật đường sắt (Điều 9)***

*4.1.1. Đề nghị rà soát, làm rõ quy định về tiêu chuẩn kỹ thuật cụ thể cho từng loại hình đường sắt như đường sắt tốc độ cao,**đường sắt đô thị**và**đường sắt thông thường**là rất khác nhau về yêu cầu kỹ thuật, yêu cầu hạ tầng, phương tiện và công nghệ. Nếu chỉ phân loại thành các nhóm tổng quát có thể sẽ gây khó khăn trong việc triển khai quy hoạch và xây dựng các tuyến đường sắt tương ứng, khó bảo đảm chất lượng công trình và an toàn vận hành.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau:

(i) Quy định về tiêu chuẩn kỹ thuật cụ thể cho từng loại hình đường sắt được cấp có thẩm quyền quyết định trước khi quyết định đầu tư; việc lựa chọn tiêu chuẩn áp dụng cho từng loại hình đường sắt theo quy định của pháp luật về tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật bảo đảm tính khả thi, hiệu quả. Do đó, tùy theo cấp kỹ thuật, yêu cầu quản lý mà cấp có thẩm quyền quyết định đầu tư áp dụng tiêu chuẩn kỹ thuật tương ứng để bảo đảm chất lượng công trình và an toàn vận hành.

(ii) Việc phân loại đường sắt theo tính chất quản lý như dự thảo Luật sẽ tạo thuận lợi trong việc quy hoạch cũng như trong việc đầu tư xây dựng, quản lý, vận hành khai thác. Cách tiếp cận này tương đồng với thông lệ quốc tế và đồng bộ với cách xác định cấp kỹ thuật đường bộ.

*4.1.2. Đề nghị rà soát, làm rõ sự kết nối giữa các loại hình này trong hệ thống giao thông đường sắt quốc gia có thể thiếu đồng bộ, ảnh hưởng đến hiệu quả vận tải và sự kết nối giữa các phương thức giao thông.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: việc phân loại đường sắt theo tính chất quản lý như dự thảo Luật không ảnh hưởng đến tính đồng bộ, hiệu quả khai thác và kết nối các phương thức vận tải. Khi các tuyến đường sắt có nhu cầu kết nối ray với nhau thì thực hiện theo quy định tại khoản 5 Điều 13 của dự thảo Luật và chỉ phải xác định các điều kiện an toàn tương ứng trong việc vận hành khai thác.

*4.1.3. Đề nghị rà soát, làm rõ tính hợp lý và khả thi trong việc phân loại hệ thống đường sắt gắn với đối tượng quản lý, nguồn lực đầu tư.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và chỉnh lý khoản 1 Điều 9 (nay là Điều 7) theo hướng phân loạ theo nhu cầu phục vụ của từng loại hình đường sắt, cụ thể:

- Đường sắt quốc gia là đường sắt phục vụ nhu cầu vận tải chung của cả nước, liên vận quốc tế.

- Đường sắt địa phương là đường sắt phục vụ nhu cầu vận tải của địa phương và vùng kinh tế. Đường sắt đô thị là một loại hình của đường sắt địa phương phục vụ nhu cầu vận tải hành khách ở khu vực đô thị và vùng lân cận.

- Đường sắt chuyên dùng là đường sắt phục vụ nhu cầu vận tải riêng của tổ chức, cá nhân.

***4.2. Về kết nối đường sắt (Điều 13)***

*4.2.1. Đề nghị làm rõ và nghiên cứu, bổ sung cơ chế kết nối đồng bộ và hiệu quả giữa đường sắt với các phương thức vận tải khác, đặc biệt trong việc kết nối đường sắt với các cảng hàng không, cảng biển, cảng cạn, cảng thủy nội địa nhằm tối ưu hóa hệ thống vận tải liên hoàn.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và báo cáo như sau:

(i) Tại khoản 2 Điều 13 dự thảo Luật đã quy định rõ việc đầu tư xây dựng đường sắt phải bảo đảm kết nối đồng bộ, hiệu quả với các phương thức vận tải khác. Khoản 3, khoản 4 Điều này đã quy định cơ chế, tiêu chí cho việc kết nối đường sắt với các phương thức vận tải khác.

(ii) Việc chia sẻ thông tin, đồng bộ lịch trình giữa các phương thức vận tải là giải pháp tổ chức thực hiện để bảo đảm tối ưu hóa các phương thức vận tải. Do đó, đề nghị không quy định nội dung này trong dự thảo Luật.

(iii) Ngoài ra, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và đã chỉnh lý khoản 1 Điều 13 (nay là Điều 15) của dự thảo Luật.

*4.2.2. Cần làm rõ hơn cơ sở khoa học và thực tiễn để đưa ra tiêu chí công suất của các cảng, đặc biệt là về cảng cạn và cảng hàng không trong kết nối với đường sắt; công suất dự kiến trong tương lai và yêu cầu cụ thể đối với các cảng có công suất thấp hơn nhưng vẫn có nhu cầu kết nối với đường sắt. Ngoài ra, việc xác định điều kiện kết nối đối với các cảng quốc tế và các khu vực logistics cũng cần phải được làm rõ hơn để đảm bảo tính khả thi.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau:

(i) Việc quy định “cảng hàng không quốc tế có công suất từ 30 triệu hành khách/năm trở lên, cảng biển loại I trở lên và cảng cạn có công suất từ 50,000 TEU/năm trở lên tại các tỉnh/thành phố có đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương phải có kết nối với đường sắt vào trong cảng…” đã được Bộ Xây dựng nghiên cứu, đánh giá kỹ lưỡng căn cứ trên quy hoạch đường sắt, hàng không, cảng biển và nghiên cứu kinh nghiệm quốc tế tại Báo cáo đánh giá tác động chính sách trong Hồ sơ đề nghị xây dựng Luật Đường sắt (sửa đổi). Các đối tượng buộc phải có kết nối với đường sắt đã được nghiên cứu, tính toán bảo đảm phát huy hiệu quả về kinh tế - xã hội. Đối với việc kết nối với đường sắt với cảng có công suất thấp hơn do chủ đầu tư quyết định.

(ii) Việc kết nối giữa đường sắt với các cảng quốc tế và các khu vực logistics là nội dung được xác định trong quy hoạch được cấp có thẩm quyền phê duyệt theo trình tự, thủ tục của pháp luật về quy hoạch.

*4.2.3. Đề nghị rà soát, làm rõ quy trình và các tiêu chí trong việc quyết định kết nối ray giữa các tuyến đường sắt chuyên dùng, đặc biệt là khi có sự giao thoa với đường sắt quốc gia hoặc các tuyến đường sắt công cộng được quy định tại**điểm c khoản 5 Điều này.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: đường sắt chuyên dùng là đường sắt do doanh nghiệp đầu tư, quản lý, phục vụ nhu cầu vận tải riêng của doanh nghiệp, do đó việc kết nối ray giữa các tuyến đường sắt chuyên dùng với nhau sẽ do các chủ sở hữu tuyến đường sắt quyết định mà không cần sự can thiệp của cơ quan nhà nước. Trường hợp đường sắt chuyên dùng có kết nối với đường sắt quốc gia thực hiện theo quy định của Bộ trưởng Bộ Xây dựng (khoản 6 Điều 13 dự thảo Luật).

*4.2.4. Nghiên cứu, bổ sung quy định về cơ chế phối hợp liên ngành, giao Bộ Xây dựng chủ trì, cùng các bộ liên quan và chính quyền địa phương xây dựng kế hoạch phát triển các điểm kết nối đường sắt - cảng biển - cảng cạn, đường sắt - cảng hàng không, đường sắt - trung tâm logistics.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: việc phối hợp liên ngành giữa Bộ Xây dựng với các bộ, ngành, địa phương được triển khai trong quá trình tổ chức thực hiện đầu tư xây dựng kế hoạch phát triển các điểm kết nối đường sắt - cảng biển, đường sắt - cảng hàng không, đường sắt - trung tâm logistics. Vì vậy, cơ quan chủ trì soạn thảo đề nghị không bổ sung nội dung này vào dự thảo Luật.

*4.2.5. Đề nghị làm rõ quy hoạch kết nối với đường sắt được quy định tại khoản 3 Điều này là loại quy hoạch nào trong hệ thống quy hoạch và nội dung, trình tự, thủ tục của loại quy hoạch này được thực hiện như thế nào; quy định rõ về các chủ thể sẽ thực hiện nội dung này, để tránh vướng mắc trong quá trình quản lý và triển khai thực hiện.* *Mặt khác, việc kết nối giữa cảng và đường sắt phải được tính toán về hiệu quả kinh tế - xã hội, môi trường và các lợi ích khác so với kết nối các phương thức vận tải khác, vì vậy, cân nhắc việc quy định “cứng” như tại dự thảo Luật.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau:

- Về loại hình quy hoạch, trong phạm vi của cảng biển, cảng hàng không, cảng cạn việc dành quỹ đất để xây dựng công trình đường sắt kết nối được thực hiện theo quy định tại khoản 4 Điều này và thể hiện trong quy hoạch cảng biển, cảng hàng không, cảng cạn theo quy định của Luật Quy hoạch. Đối với tuyến đường sắt kết nối vào khu vực cảng biển, cảng hàng không, tùy theo loại hình là đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng sẽ thực hiện trong quy hoạch đường sắt theo quy định tại Điều 7 (nay là Điều 20) của dự thảo luật.

- Việc quy định “cảng hàng không quốc tế có công suất từ 30 triệu hành khách/năm trở lên, cảng biển loại I trở lên và cảng cạn có công suất từ 50,000 TEU/năm trở lên tại các tỉnh/thành phố có đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương phải có kết nối với đường sắt vào trong cảng…” đã được Bộ Giao thông vận tải nghiên cứu các quy hoạch đường sắt, hàng không, cảng biển , kinh nghiệm quốc tế, đồng thời đã được đánh giá kỹ lưỡng tại Báo cáo đánh giá tác động chính sách trong Hồ sơ đề nghị xây dựng dự án Luật Đường sắt (sửa đổi). Việc quy định cụ thể sẽ là cơ sở pháp lý bắt buộc để các chủ đầu tư thực hiện việc kết nối nhằm phát huy hiệu quả của các phương thức vận tải, giảm chi phí logistic và tránh lãng phí trong đầu tư.

- Về việc kết nối đường sắt với cảng biển, cảng hàng không, cảng cạn có công suất nhỏ hơn quy định trên đã được quy định tại khoản 3 Điều 5 của Dự thảo luật, theo đó nhà nước khuyến khích, hỗ trợ, tạo điều kiện và bảo vệ quyền, lợi ích hợp pháp của tổ chức, cá nhân kết nối đường sắt với phương thức vận tải khác.

*4.2.6. Tại khoản 4 Điều 14 đề nghị làm rõ hơn đối với loại quy hoạch (quy hoạch chi tiết, quy hoạch hệ thống cảng hàng không, quy hoạch hệ thống cảng biển...) phải thực hiện việc lập, điều chỉnh. Đồng thời, cần xác định**rõ công trình đường sắt kết nối là công trình như thế nào; quy định cụ thể về quy trình, thủ tục triển khai thực hiện.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau:

- Việc quy hoạch đường sắt trong quy hoạch cảng biển, cảng hàng không, cảng cạn,...là một trong những nội dung quy hoạch hạ tầng giao thông kết nối. Vì vậy, bước quy hoạch này là quy hoạch hệ thống.

- Tùy thuộc vào vị trí, quy mô và nhu cầu vận chuyển để xác định loại hình đường sắt kết nối phù hợp (kết nối với sân bay là đường sắt địa phương). Việc triển khai xây dựng tuyến đường sắt kết nối đã có quy định của pháp luật về đường sắt và pháp luật về đầu tư xây dựng.

**5. Về đầu tư xây dựng, quản lý, bảo trì, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt (Mục 2, Chương II, từ Điều 19 đến Điều 26)**

***5.1. Về đầu tư xây dựng công trình đường sắt (Điều 19)***

*5.1.1. Cần làm rõ hơn về cơ chế phối hợp giữa các cơ quan quản lý, rà soát, đánh giá kỹ lưỡng, bảo đảm tính khả thi của quy định, nhất là khi triển khai các dự án lớn, đặc biệt là những dự án đường sắt liên vùng hoặc sử dụng các công nghệ mới.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau:

Việc triển khai các dự án lớn, đặc biệt là những dự án đường sắt liên vùng hoặc sử dụng các công nghệ mới hay việc tổ chức đầu tư xây dựng công trình đường sắt chuyên dùng được thực hiện theo quy định của pháp luật về đầu tư, đầu tư công, đầu tư theo phương thức đối tác công tư, xây dựng,... Khoản 2 Điều 19 (nay là Điều 23) dự thảo Luật chỉ quy định rõ trách nhiệm của từng chủ thể trong việc đầu tư xây dựng đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương và đường sắt chuyên dùng. Như đã báo cáo ở trên, việc phối hợp giữa các cơ quan quản lý nhà nước, chính quyền địa phương, doanh nghiệp được thực hiện khi triển khai nhiệm vụ đầu tư xây dựng từng dự án cụ thể. Do đó, cơ quan chủ trì soạn thảo đề nghị không bổ sung nội dung này vào dự thảo Luật.

*5.1.2. Đề nghị phân định rõ phần việc của Nhà nước (quản lý, giám sát, đầu tư nâng cấp lớn) và phần việc của doanh nghiệp (khai thác, bảo trì, bảo dưỡng thường xuyên) phải được luật hóa, làm cơ sở cho các hợp đồng nhượng quyền, cho thuê hạ tầng trong tương lai.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: về phân định trách nhiệm của Nhà nước và doanh nghiệp đã được quy định rất rõ tại Điều 12, Điều 19, Điều 20, Điều 22, Điều 23, Điều 24 (nay là các Điều 46, Điều 23, Điều 47, Điều 23, Điều 49) của dự thảo Luật. Trách nhiệm của doanh nghiệp trong việc khai thác, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt phụ thuộc vào phương thức giao tài sản và đã được quy định chi tiết theo pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công.

*5.1.3. Nội dung tại khoản 6 Điều này được đề xuất trên cơ sở kế thừa quy định tại khoản 1 Điều 5 của Nghị quyết số 188/2025/QH15 của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt để phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh. Tuy nhiên, đề nghị cân nhắc việc quy định nội dung này trong dự thảo Luật với những lý do sau đây:* ***(i)*** *Thực tiễn phát triển hệ thống đường sắt đô thị tại thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh gặp nhiều khó khăn, vướng mắc, trong khi nhu cầu phát triển các tuyến đường sắt đô thị tại các địa phương này là rất cần thiết, cấp bách (quy mô dân số lớn, hạ tầng giao thông đã quá tải không đáp ứng được yêu cầu...) nên cần có chính sách đặc thù, đặc biệt để rút ngắn các quy trình, thủ tục nhằm đẩy nhanh tiến độ hoàn thành các dự án và nội dung này đã được cấp có thẩm quyền xem xét, cho ý kiến. Trong khi đó, các đô thị còn lại trên cả nước có quy mô dân số chưa cao, chưa mang tính cấp bách;* ***(ii)*** *nội dung này mới được đề xuất thí điểm trong phạm vi nhất định, đang trong quá trình triển khai thực hiện và chưa được tổng kết, đánh giá;* ***(iii)*** *việc quyết định chủ trương đầu tư* *là một bước quan trọng trong quá trình thực hiện dự án, nhằm xác định mục tiêu, địa điểm, quy mô, tiến độ đầu tư, trên cơ sở cân đối nguồn vốn và khả năng cân đối vốn cho dự án. Do đó, việc không thực hiện các thủ tục quyết định chủ trương đầu tư có có thể dẫn đến trong quá trình thực hiện bị thiếu vốn, ảnh hưởng đến tiến độ, chất lượng, hiệu quả của dự án. Hơn nữa, tại bước quy hoạch chỉ mới định hướng bước đầu việc phát triển các tuyến đường sắt đô thị, trong khi đó các dự án này thường có quy mô rất lớn, yêu cầu kỹ thuật phức tạp, phạm vi ảnh hưởng, tác động lớn, do đó, cần được đánh giá kỹ lưỡng để tránh các hệ lụy về sau. Theo đó, chưa đủ cơ sở chính trị, cơ sở thực tiễn, cơ sở pháp lý để luật hóa nội dung này vào dự thảo Luật.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau:

Thực tiễn thời gian qua cho thấy, việc triển khai đầu tư xây dựng các tuyến đường sắt đô thị tại Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh có vướng mắc chính là về cơ chế, trình tự thủ tục đầu tư và giải phóng mặt bằng, không phải do thiếu vốn. Do đó, nội dung quy định này nhằm mở ra cơ chế đặc biệt để tạo không gian phát triển cho loại hình đường sắt đô thị. Đồng thời, quy định này để đơn giản hóa thủ tục đầu tư và rút ngắn thời gian, giảm chi phí đầu tư thực hiện dự án nhằm phát huy hiệu quả đầu tư.

Kinh nghiệm trên thế giới cho thấy, loại hình giao thông này là ưu việt và rất cần được ưu tiên, phát triển. Nhu cầu đầu tư đường sắt đô thị chỉ xuất hiện những đô thị lớn, có quy mô dân số cao; hiện nay một số đô thị lớn như Đà Nẵng, Hải Phòng, Cần Thơ, Quảng Ninh... cũng có nhu cầu đầu tư xây dựng đường sắt đô thị. Vì vậy, quy định này cần được áp dụng rộng rãi cho các địa phương để triển khai thực hiện việc đầu tư xây dựng đường sắt đô thị hiệu quả.

Quy định này thể chế hóa Kết luận số 49-KL/TW của Bộ Chính trị nhằm khai thác tối đa các nguồn lực để phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt. Trong thời gian qua, Quốc hội cũng đã ban hành một số nghị quyết cho phép áp dụng cơ chế này đối với một số dự án đường sắt.

***5.2. Về khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt (Điều 21)***

*5.2.1. Đề nghị giải trình làm rõ tính cấp thiết, đánh giá tác động chính sách cũng như rà soát lại các quy định về cơ chế ưu đãi dành cho việc khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga tại dự thảo Luật, Nghị quyết và các văn bản quy phạm pháp luật hiện hành để tránh tình trạng mâu thuẫn về nguyên tắc áp dụng pháp luật, không đảm bảo tính ổn định của hệ thống pháp luật. Đồng thời, đề nghị lưu ý thận trọng khi quyết định về quy hoạch, kiến trúc cần bảo đảm phù hợp với văn hóa, công năng sử dụng, khai thác, tạo các giá trị gia tăng từ các dịch vụ vùng phụ cận ga đường sắt, giảm thiểu tối đa tác động, ảnh hưởng tổng thể mỹ quan, kiến trúc nơi đường sắt đi qua.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau:

(i) Quy định về khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt là một trong những đột phá về mặt chính sách để huy động nguồn lực cho phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt, quy định này đã được Quốc hội cho phép áp dụng tại thành phố Hà Nội (Luật Thủ đô), Thành phố Hồ Chí Minh (Nghị quyết số 98/2023/QH15) và đưa vào cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt tại các nghị quyết đầu tư dự án đường sắt tốc độ cao, đường sắt đô thị... Khi lập Hồ sơ đề nghị xây dựng Luật Đường sắt (sửa đổi), Bộ Xây dựng đã có đề xuất và đánh giá tác động kỹ lưỡng đối với chính sách này. Việc luật hóa chính sách này để bảo đảm các địa phương trên cả nước đều có thể phát huy tối đa nguồn lực đất đai gắn với đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt. Đồng thời, giải pháp này nhằm thể chế hóa các mục tiêu, quan điểm, giải pháp về phát triển đường sắt của Bộ Chính trị tại Kết luận số 49: “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”.

(ii) Trong quá trình xây dựng dự án Luật, cơ quan chủ trì soạn thảo đã nghiên cứu, rà soát các quy định của pháp luật có liên quan như Luật Thủ đô, Luật Đất đai và các nghị quyết của Quốc hội về một số cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt cho các dự án đường sắt quan trọng quốc gia, đường sắt đô thị trong thời gian qua... Kết quả rà soát cho thấy, quy định của dự thảo Luật bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất trong hệ thống văn bản quy phạm pháp luật.

*5.2.1. Nội dung quy định về khai thác quỹ đất vùng phụ cận đường sắt không thuộc phạm vi điều chỉnh của Luật Đường sắt mà thuộc phạm vi điều chỉnh của Luật Quy hoạch đô thị và nông thôn. Do đó, đề nghị cần làm rõ hơn mối quan hệ của loại quy hoạch này với hệ thống quy hoạch đô thị và nông thôn, hệ thống quy hoạch quốc gia.*

Về nội dung này, Bộ Xây dựng báo cáo làm rõ như sau: quy định này nhằm tạo điều kiện huy động tối đa nguồn lực cho đầu tư phát triển hệ thống đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị theo Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021 – 2030, tầm nhìn đến năm 2050 và Quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội của các tỉnh, thành phố đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt. Bên cạnh đó, Luật Quy hoạch đô thị và nông thôn chỉ quy định chung các nội dung có liên quan đến quy hoạch đô thị và nông thôn; các nội dung chi tiết liên quan đến quy hoạch chuyên ngành cần phải được quy định cụ thể trong luật chuyên ngành. Vì vậy, cần thiết phải có quy định này trong dự thảo Luật.

*5.2.2.* ***Că****n cứ điểm c Điều 14 Quy định số 178-QĐ/TW ngày 27/6/2024 của Bộ Chính trị về kiểm soát quyền lực, phòng, chống tham nhũng, tiêu cực trong công tác xây dựng pháp luật[[24]](#footnote-24),* ***đề nghị Cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo, xin ý kiến cấp có thẩm quyền về nội dung một số cơ chế, chính sách đặc thù quy định tại Điều 19 và Điều 21*** *nhằm đảm bảo tính chặt chẽ, phù hợp với các quy định của Đảng và pháp luật của Nhà nước, đồng thời nâng cao chất lượng và tính minh bạch trong công tác xây dựng pháp luật.*

Về nội dung này, Bộ Xây dựng báo cáo làm rõ như sau:

Trong quá trình triển khai xây dựng hồ sơ dự án Luật Đường sắt (sửa đổi), Bộ Xây dựng đã báo cáo và được Chính phủ thống nhất, trình Quốc hội xem xét hồ sơ dự án Luật theo quy định.

Đồng thời, tại Thông báo số 213/TB-VPCP ngày 04/5/2025 của Văn phòng Chính phủ về Kết luận của Thủ tướng Chính phủ Phạm Minh Chính – Trưởng ban Chỉ đạo tại Phiên họp thứ hai Ban Chỉ đạo các công trình, dự án quan trọng quốc gia lĩnh vực đường sắt, Thủ tướng Chính phủ đã yêu cầu tiếp tục tập trung rà soát hoàn thiện cơ chế, chính sách, huy động nguồn lực, đa dạng các nguồn vốn (gồm: vốn Trung ương, địa phương, vốn vay, phát hành trái phiếu của Chính phủ và doanh nghiệp, hợp tác công tư…); kịp thời báo cáo Quốc hội, Ủy ban Thường vụ Quốc hội bổ sung, cập nhật các cơ chế chính sách đặc thù phù hợp để tăng cường phân cấp, cắt giảm thủ tục đầu tư; phát triển công nghiệp đường sắt, làm chủ công nghệ đường sắt phù hợp với điều kiện của Việt Nam.

Như vậy, nội dung Điều 19 và Điều 21 (nay là Điều 24, Điều 26, Điều 27) dự thảo Luật đã được Chính phủ xem xét, thống nhất trình Quốc hội xem xét.

Bên cạnh đó, thực hiện chỉ đạo của Chính phủ, Bộ Xây dựng đã xây dựng dự thảo Nghị quyết của Quốc hội thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt để đầu tư phát triển hệ thống đường sắt. Dự thảo Nghị quyết đã được Bộ Tư pháp thẩm định, Đảng uỷ Bộ Xây dựng xin ý kiến Đảng uỷ Chính phủ và được Đảng uỷ Chính phủ đồng ý giao Đảng uỷ Bộ Xây dựng báo cáo Bộ Chính trị[[25]](#footnote-25); Bộ Chính trị đã có Thông báo kết luận số 15177-CV/VPTW ngày 03/6/2025 trong đó giao Đảng ủy Chính phủ, Đảng ủy Quốc hội căn cứ ý kiến của Bộ Chính trị và các cơ quan chỉ đạo nghiên cứu kỹ lưỡng các cơ chế, chính sách để đưa vào dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi), trình Quốc hội xem xét, quyết định thông qua tại kỳ họp thứ 9 Quốc hội khóa XV.

***5.3. Về bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt (Điều 25)***

*Điều 25 dự thảo Luật quy định về hành lang an toàn giao thông đường sắt và quy định trong phạm vi bảo vệ công trình, hành lang an toàn giao thông đường sắt chỉ được xây dựng các công trình thiết yếu phục vụ quốc phòng, an ninh, phòng chống thiên tai, kinh tế - xã hội mà không thể bố trí ngoài phạm vi đất dành cho đường sắt. Tuy nhiên, bên cạnh Luật Đường sắt thì hiện nay các luật chuyên ngành khác cũng có quy định về hành lang bảo vệ các công trình thiết yếu như Luật Quản lý, bảo vệ công trình quốc phòng, khu quân sự, Luật Đê điều, Luật Điện lực… Do đó, đề nghị cần rà soát, nghiên cứu,* ***bổ sung các quy định cụ thể hơn tại dự thảo Luật về cơ chế xử lý khi có sự chồng lấn*** *giữa phạm vi, thẩm quyền bảo đảm trật tự, an toàn đường sắt với việc quản lý, bảo vệ các công trình thiết yếu được xây dựng trong khu vực an toàn này.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: Dự thảo luật chỉ quy định nguyên tắc chung về phạm vi bảo vệ công trình, hành lang an toàn giao thông đường sắt và giao Chính phủ quy định chi tiết. Trong đó, các vấn đề liên quan đến chồng lấn hành lang giữa đường sắt với các công trình khác (đường bộ, đề điều, công trình di tích lịch sử văn hóa...) sẽ được quy định tại Nghị định của Chính phủ. Thực tế hiện nay, các nội dung này đang được quy định tại Nghị định số 56/2018/NĐ-CP ngày 16/4/2018 của Chính phủ quy định về quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt.

**6. Về phát triển công nghiệp đường sắt, phương tiện giao thông đường sắt (Chương III, từ Điều 27 đến Điều 34)**

*6.1. Đề nghị nghiên cứu, bổ sung, làm rõ các nguyên tắc như:* ***(i)*** *khuyến khích nội địa hóa và phát triển công nghiệp trong nước, thúc đẩy sự liên kết giữa công nghiệp đường sắt và các ngành công nghiệp phụ trợ;* ***(ii)*** *đổi mới công nghệ và chuyển giao công nghệ để cải thiện hiệu quả sản xuất, vận hành và**nâng cao năng lực cạnh tranh;* ***(iii****) an toàn, hiệu quả và bảo vệ môi trường trong tất cả các khâu từ sản xuất, lắp ráp, bảo trì đến vận hành các phương tiện giao thông đường sắt;* ***(iv)*** *đồng bộ kế hoạch đào tạo, phát triển nguồn nhân lực tham gia nghiên cứu, hoạt động trong lĩnh vực đường sắt, tiến tới tự chủ về công nghệ; thúc đẩy hoạt động nghiên cứu và phát triển (R&D), thúc đẩy hợp tác giữa các trường, viện, doanh nghiệp trong nghiên cứu, thử nghiệm và chuyển giao công nghệ, các hoạt động hợp tác quốc tế;* ***(v)*** *các loại ưu đãi đầu tư, ưu đãi tín dụng, ưu đãi trong phát triển công nghệ.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau:

(i) Dự thảo Luật đã có các quy định giao nhiệm vụ, đặt hàng cho các doanh nghiệp trong nước để cung cấp dịch vụ hàng hóa công nghiệp đường sắt, nhà thầu, chủ đầu tư phải ưu tiên sử dụng các sản phẩm hàng hóa, dịch vụ mà trong nước có thể sản xuất, cung cấp được, qua đó sẽ góp phần tăng tỷ lệ nội địa hóa đối với phát triển công nghiệp đường sắt nói riêng và công nghiệp trong nước nói chung.

(ii) Về nguyên tắc đổi mới công nghệ và chuyển giao công nghệ để cải thiện hiệu quả sản xuất, vận hành và nâng cao năng lực cạnh tranh: tại các Điều 28, 30 (nay là Điều 43, Điều 45) dự thảo Luật đều có các quy định để khuyến khích tổ chức, cá nhân trong nước nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển giao công nghệ bảo đảm tiên tiến, hiện đại, đẩy mạnh ứng dụng công nghệ số, trí tuệ nhân tạo trong xây dựng, quản lý, vận hành đường sắt, đồng thời cũng có các quy định ưu đãi cho doanh nghiệp khi tham gia đầu tư nghiên cứu ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển giao công nghệ, phát triển công nghiệp đường sắt.

(iii) Về nguyên tắc an toàn, hiệu quả và bảo vệ môi trường trong tất cả các khâu từ sản xuất, lắp ráp, bảo trì đến vận hành các phương tiện giao thông đường sắt: yêu cầu về bảo vệ môi trường là một trong những nguyên tắc cơ bản trong hoạt động đường sắt được quy định tại Điều 4 dự thảo Luật. Nguyên tắc này được áp dụng xuyên suốt trong tất cả các khâu từ sản xuất, lắp ráp, bảo trì đến vận hành các phương tiện giao thông đường sắt. Vì vậy, đã đầy đủ cơ sở pháp lý để triển khai thực hiện.

(iv) Về nguyên tắc đồng bộ kế hoạch đào tạo, phát triển nguồn nhân lực tham gia nghiên cứu, hoạt động trong lĩnh vực đường sắt: dự thảo Luật đã cụ thể hóa một số cơ chế, chính sách cho công tác đào tạo phát triển nguồn nhân lực như: xác định đào tạo nguồn nhân lực đường sắt là các ngành, nghề ưu đãi đầu tư (khoản 5 Điều 5); điều kiện ràng buộc nhà thầu nước ngoài thực hiện chuyển giao 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 (khoản 3 Điều 43) và quy định cụ thể 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 45).

Đối với các nội dung cụ thể, hiện nay Bộ Xây dựng đang nghiên cứu xây dựng Đề án đào tạo, phát triển nguồn nhân lực đường sắt để trình cấp có thẩm quyền phê duyệt, triển khai thực hiện nhằm thu hút nguồn nhân lực chất lượng cao tham gia hoạt động đường sắt. Các cơ chế, chính sách trong Đề án để triển khai thực hiện các nội dung này đều thuộc thẩm quyền của Chính phủ.

*6.2. Đề nghị bổ sung quy định Nhà nước* *khuyến khích tổ chức, cá nhân trong nước và nước ngoài đầu tư, phát triển công nghiệp đường sắt, không nên quy định “cứng” chỉ có nhà nước đầu tư xây dựng, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt… sẽ dẫn đến khó khăn trong việc huy động các nguồn lực khác ngoài nhà nước tham gia đầu tư, phát triển đường sắt, theo đó cân nhắc quy định như pháp luật hiện hành.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: tại khoản 1 Điều 29 (nay là Điều 44) dự thảo Luật quy định Nhà nước đầu tư xây dựng, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt kết nối từ đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương đến các cơ sở công nghiệp đường sắt sản xuất, lắp ráp, sửa chữa, hoán cải phương tiện giao thông đường sắt. Đây là một trong những chính sách ưu đãi, hỗ trợ của nhà nước nhằm khuyến khích các doanh nghiệp trong đầu tư phát triển công nghiệp đường sắt đặc biệt trong việc kết nối phương tiện vận tải đường sắt nhằm luân chuyển hàng hóa, sản phẩm công nghiệp đường sắt một cách thuận lợi với chi phí hợp lý.

***6.3. Về yêu cầu về phát triển công nghiệp đường sắt (Điều 28)***

*6.3.1. Dự thảo Luật không có quy định cụ thể về việc phát triển công nghiệp hỗ trợ cho ngành đường sắt và phát triển các ngành liên quan khác như vật liệu xây dựng, công nghệ số và hệ thống giám sát. Do đó, đề nghị nghiên cứu, bổ sung quy định về phát triển công nghiệp hỗ trợ trong lĩnh vực đường sắt, giúp ngành công nghiệp đường sắt phát triển bền vững và đáp ứng yêu cầu trong bối cảnh công nghệ phát triển nhanh chóng.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: dự thảo Luật đã có quy định tại Điều 27, Điều 28, Điều 29, Điều 30 (nay là các Điều 42, Điều 43, Điều 44, Điều 45) về phát triển công nghiệp đường sắt. Đối với công nghiệp hỗ trợ ngành đường sắt, Chính phủ đã giao Bộ Công thương xây dựng Đề án phát triển công nghiệp phụ trợ, trong đó có công nghiệp hỗ trợ cho ngành đường sắt. Do đây là những biện pháp chỉ đạo điều hành của Chính phủ, không phải là cơ chế, chính sách nên đề nghị không bổ sung vào dự thảo Luật.

*6.3.2. Đề nghị cân nhắc quy định tại khoản 5 Điều này về* *việc “phải ưu tiên sử dụng các sản phẩm, hàng hóa, dịch vụ mà trong nước có thể sản xuất, cung cấp” vì quy định như dự thảo Luật sẽ mâu thuẫn với Điều 11 Luật Đầu tư năm 2020 về bảo đảm hoạt động đầu tư kinh doanh.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và báo cáo như sau:

(i) Với đặc thù thị trường sản phẩm công nghiệp đường sắt của Việt Nam chưa đủ hấp dẫn để doanh nghiệp đầu tư, sản xuất, do đó cần phải có cơ chế đặc thù, đặc biệt để thúc đẩy sản xuất sản phẩm công nghiệp đường sắt trong nước như quy định tại khoản 5 Điều 28 dự thảo Luật. Quy định này cũng đã được Quốc hội thông qua tại các nghị quyết đầu tư xây dựng đường sắt. Ngoài ra, để bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất trong hệ thống văn bản quy phạm pháp luật, cơ quan chủ trì soạn thảo đã đề xuất bổ sung 01 khoản sửa đổi, bổ sung điểm a khoản 1 Điều 11 Luật Đầu tư vào Điều 65 dự thảo Luật.

(ii) Tiếp thu ý kiến thẩm tra, cơ quan chủ trì soạn thảo đã chuyển khoản này về Điều 29 (nay là Điều 44) và chỉnh lý như sau: *"Chủ đầu tư, nhà thầu phải ưu tiên sử dụng dịch vụ, hàng hóa công nghiệp đường sắt theo quy định tại khoản 2 Điều này; ưu tiên sử dụng các sản phẩm, hàng hóa, dịch vụ mà trong nước có thể sản xuất, cung cấp"*.

***6.2. Về 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 30)***

*6.2.1. Đề nghị làm rõ việc phát triển các công nghệ số như AI, dữ liệu lớn, Internet vạn vật trong lĩnh vực đường sắt để tối ưu hóa các quy trình vận hành, bảo trì và điều khiển giao thông đường sắt;*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: các quy định về việc phát triển các công nghệ mới như AI, dữ liệu lớn, Internet vạn vật không thuộc phạm vi điều chỉnh của Luật Đường sắt mà thuộc phạm vi điều chỉnh của pháp luật khoa học, công nghệ và pháp luật về chuyển giao công nghệ. Dự thảo Luật chỉ quy định mang tính nguyên tắc việc nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển giao công nghệ phải bảo đảm tiên tiến, hiện đại, phù hợp với quy hoạch mạng lưới đường sắt, pháp luật về đường sắt, pháp luật về khoa học và công nghệ, pháp luật về chuyển giao công nghệ.

*6.2.2. Cần quy định rõ về việc chuyển giao toàn bộ hay một phần công nghệ mang tính bắt buộc đối với đối tác nước ngoài khi mua hàng và cơ chế xử lý nếu nhà thầu không tuân thủ; đề nghị cần có trung tâm nghiên cứu chuyên sâu về công nghệ đường sắt, hợp tác với các viện nghiên cứu, trường đại học.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau:

(i) Tại khoản 3 Điều 28 (nay là Điều 43) dự thảo Luật đã có quy định dự án đầu tư xây dựng công trình công nghiệp đường sắt có gói thầu tổ chức đấu thầu quốc tế phải có điều kiện ràng buộc nhà thầu nước ngoài thực hiện chuyển giao 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. Ngoài ra, việc chuyển giao toàn bộ hay một phần công nghệ và cơ chế xử lý nhà thầu không tuân thủ không thuộc phạm vi điều chỉnh của dự thảo Luật mà thuộc phạm vi điều chỉnh của pháp luật về chuyển giao công nghệ, theo đó hình thức chuyển giao công nghệ phải được lập thành hợp đồng.

(ii) Quy định về việc thành lập trung tâm nghiên cứu chuyên sâu về công nghệ đường sắt, hợp tác với các viện nghiên cứu, trường đại học không thuộc phạm vi điều chỉnh của Luật Đường sắt. Vì vậy, đề nghị không bổ sung nội dung này vào dự thảo Luật.

*6.2.3. Đề nghị bỏ điểm a khoản 3 Điều này vì hoạt động đấu thầu sẽ được thực hiện theo Luật Đấu thầu, hơn nữa không “luật hóa” các nội dung của Nghị quyết đặc thù hay thí điểm trong việc triển khai các dự án quan trọng quốc gia về đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị trong dự thảo Luật. Nếu cần thiết bổ sung cơ chế này thì cần nghiên cứu, bổ sung nội dung liên quan tại dự thảo Luật quy định sửa đổi, bổ sung điều, khoản cụ thể của Luật Đấu thầu.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau:

Trong thời gian qua, việc đầu tư của nhà nước cho nghiên cứu khoa học và công nghệ phục vụ phát triển công nghiệp đường sắt còn rất hạn chế. Quy định hiện nay chưa thu hút được các tổ chức, chuyên gia, nhà khoa học giỏi tham gia nghiên cứu phát triển công nghiệp đường sắt.

Chính sách này trong dự thảo Luật (khác quy định tại Luật Đấu thầu) nhằm khuyến khích, tạo điều kiện thuận lợi cho các tổ chức, cá nhân thực hiện nhiệm vụ khoa học và công nghệ phục vụ phát triển công nghiệp đường sắt; đồng thời thể chế hóa chủ trương, định hướng của Bộ Chính trị tại Nghị quyết số 57-NQ/TW ngày 22/12/2024 về đột phá phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số quốc gia, qua đó góp phần khuyến khích các tổ chức, cá nhân tham gia vào nghiên cứu, phát triển khoa học công nghệ trong lĩnh vực đường sắt. Quy định tương tự cũng đã được Quốc hội thông qua tại các nghị quyết triển khai các dự án quan trọng quốc gia về đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị.

Mặt khác, thực hiện chỉ đạo của cấp có thẩm quyền[[26]](#footnote-26), cơ quan chủ trì soạn thảo đã nghiên cứu, rà soát các Nghị quyết về cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt được áp dụng cho các dự án đường sắt quan trọng quốc gia, đường sắt đô thị đã được Quốc hội thông qua và đã “luật hoá” 22 cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt[[27]](#footnote-27) đã “chín”, đã “rõ” và đúng thẩm quyền của Quốc hội vào Chương quy định về đầu tư xây dựng đường sắt và Điều 5[[28]](#footnote-28) của dự thảo Luật; trong đó 04 chính sách[[29]](#footnote-29) đã có trong dự thảo Luật trình Quốc hội tại Tờ trình số 179/TTr-CP. Những cơ chế, chính sách này đã được cơ quan chủ trì đánh giá đánh giá tác động kỹ lưỡng tại Báo cáo đánh giá tác động chính sách trong Hồ sơ đề nghị xây dựng Luật Đường sắt (sửa đổi) và các Nghị quyết đã được cấp có thẩm quyền thông qua.

*6.2.4. Luật Khoa học và công nghệ (Điều 63) đã có quy định về Quỹ Phát triển khoa học và công nghệ của doanh nghiệ**p, đồng thời, các văn bản quy định chi tiết có liên quan đã quy định cụ thể về tỷ lệ trích từ thu nhập tính thuế thu nhập doanh nghiệp để lập quỹ. Do đó, đề nghị lược bỏ quy định về quỹ tại khoản 2 Điều 30 của dự thảo Luật mà thực hiện theo quy định của Luật Khoa học và công nghệ và quy định khác của pháp luật có liên quan.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: việc nghiên cứu ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển giao công nghệ, phát triển công nghiệp đường sắt là nhiệm vụ phức tạp, có tính rủi ro và đòi hỏi nguồn kinh phí để đầu tư. Trong khi đó, đối tượng của Luật Khoa học và công nghệ không bao gồm các doanh nghiệp tham gia đầu tư nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển giao công nghệ, phát triển công nghiệp đường sắt. Vì vậy, để bảo đảm cho các đối tượng trên được hưởng các cơ chế, chính sách như quy định tại Luật Khoa học và công nghệ thì quy định tại khoản 2 Điều 30 (nay là Điều 45) dự thảo Luật là cần thiết để khuyến khích các doanh nghiệp tham gia vào lĩnh vực này.

*6.2.5. Khoản 2 Điều 30 quy định “doanh nghiệp tham gia đầu tư, nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển giao công nghệ phát triển công nghiệp đường sắt được trích thu nhập tính thuế thu nhập doanh nghiệp để lập Quỹ Phát triển khoa học và công nghệ theo quy định của pháp luật về khoa học, công nghệ và đổi mới sáng tạo”, tuy nhiên, khoản 1 Điều 17[[30]](#footnote-30) Luật Thuế thu nhập doanh nghiệp cũng quy định về nội dung này, do đó cần bổ sung nội dung “theo quy định của pháp luật về thuế thu nhập doanh nghiệp và pháp luật về khoa học, công nghệ”. Ngoài ra, cần làm rõ nội hàm quy định “việc quản lý, sử dụng Quỹ được thực hiện theo nguyên tắc thị trường, chấp nhận khả năng rủi ro, bảo đảm công khai, minh bạch”, do tại Điều 17 Luật Thuế thu nhập doanh nghiệp đã quy định “trong thời hạn năm năm, kể từ khi trích lập, nếu Quỹ phát triển khoa học và công nghệ không được sử dụng hoặc sử dụng không hết 70% hoặc sử dụng không đúng mục đích thì doanh nghiệp phải nộp ngân sách nhà nước phần thuế thu nhập doanh nghiệp tính trên khoản thu nhập đã trích lập quỹ mà không sử dụng hoặc sử dụng không đúng mục đích và phần lãi phát sinh từ số thuế thu nhập doanh nghiệp đó”.*

*Ý kiến khác đề nghị các quy định liên quan đến Quỹ Phát triển khoa học và công nghệ, liên quan đến thuế thu nhập doanh nghiệp trong dự thảo Luật cần được nghiên cứu, dẫn chiếu đến Luật Khoa học, công nghệ và đổi mới sáng tạo, Luật Thuế thu nhập doanh nghiệp (sửa đổi), dự kiến sẽ được Quốc hội xem xét, thông qua tại Kỳ họp thứ 9.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và báo cáo như sau:

(i) Tiếp thu và chỉnh lý khoản 2 Điều 30 (nay là Điều 45) như sau: *"2. Doanh nghiệp tham gia đầu tư, nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển giao công nghệ phát triển công nghiệp đường sắt được trích thu nhập tính thuế thu nhập doanh nghiệp để lập Quỹ Phát triển khoa học và công nghệ theo* ***quy định của pháp luật*** ***về thuế thu nhập doanh nghiệp, pháp luật về khoa học, công nghệ và đổi mới sáng tạo****. Việc quản lý, sử dụng Quỹ được thực hiện theo nguyên tắc thị trường, chấp nhận khả năng rủi ro, bảo đảm công khai, minh bạch.”*

(ii) Về nội hàm của quy định này thực hiện theo nguyên tắc thị trường, chấp nhận khả năng rủi ro, bảo đảm công khai, minh bạch:

- Nguyên tắc thị trường: đầu tư vào các dự án khoa học công nghệ dựa trên nhu cầu thực tế, hiệu quả và khả năng ứng dụng của ngành đường sắt, ưu tiên các giải pháp cạnh tranh, có giá trị.

- Nguyên tắc chấp nhận rủi ro: sẵn sàng đầu tư vào các ý tưởng mới, đột phá dù có tính không chắc chắn, chấp nhận thất bại có kiểm soát trong nghiên cứu để thúc đẩy đổi mới mạnh mẽ.

- Công khai, minh bạch: mọi hoạt động liên quan đến Quỹ từ quy chế, lựa chọn dự án đến sử dụng kinh phí đều phải rõ ràng, dễ tiếp cận, có sự giám sát và trách nhiệm giải trình để đảm bảo hiệu quả và phòng chống tiêu cực.

*6.2.6. Điều 30 quy định một số chính sách ưu đãi, hỗ trợ đặc thù cho nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển giao công nghệ và đào tạo nguồn nhân lực phát triển công nghiệp đường sắt như cho phép áp dụng đấu thầu hạn chế, chỉ định thầu, hưởng ưu đãi như doanh nghiệp công nghệ cao. Đề nghị nghiên cứu, cân nhắc việc luật hóa vào dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi) các cơ chế, chính sách nêu trên quy định tại Nghị quyết số 172/2024/QH15 ngày 30/11/2024 của Quốc hội.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo đã làm rõ tại Mục I.6.1 của báo cáo này, đồng thời việc đề xuất “luật hóa” một số chính sách này nhằm thể chế hóa các mục tiêu, quan điểm, giải pháp về phát triển đường sắt của Bộ Chính trị tại 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, trong đó đã xác định:*“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.... 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”* và 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 ...”*.

**7. Về tín hiệu giao thông**, **quy tắc giao thông đường sắt** **và** **bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt (Mục 2 và Mục 3 Chương IV, từ Điều 37 đến Điều 48)**

*7.1. Đề nghị tiếp tục nghiên cứu, bổ sung cơ chế phối hợp, xử lý cụ thể khi có sự chồng lấn về hành lang an toàn giao thông đường sắt với hành lang bảo vệ các công trình hạ tầng quan trọng khác.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: tại khoản 8 Điều 25 (nay là Điều 50) của dự thảo Luật đã giao Chính phủ quy định chi tiết về hành lang an toàn giao thông đường sắt, theo đó các trường hợp chồng lấn về hành lang an toàn giao thông đường sắt với hành lang bảo vệ các công trình hạ tầng quan trọng khác sẽ được quy định tại Nghị định của Chính phủ để bảo đảm nguyên tắc Luật chỉ quy định những vấn đề khung mang tính nguyên tắc, những nội dung thuộc thẩm quyền của Quốc hội.

Hiện nay, Nghị định số 56/2018/NĐ-CP ngày 16/4/2018 của Chính phủ đã quy định các nội dung: Hành lang an toàn giao thông đường sắt trong trường hợp đường sắt chạy gần, liền kề hoặc giao nhau khác mức với công trình đường bộ; hành lang an toàn giao thông đường sắt trong trường hợp đường sắt và luồng đường thủy nội địa, luồng hàng hải chạy gần, liền kề nhau; hành lang an toàn giao thông đường sắt trong trường hợp đường sắt và lưới điện cao áp chạy gần nhau; hành lang an toàn giao thông đường sắt trong trường hợp đường sắt đi gần công trình quan trọng liên quan đến an ninh quốc gia…

Cơ chế phối hợp, xử lý khi có sự chồng lấn về hành lang an toàn giao thông đường sắt với hành lang bảo vệ các công trình hạ tầng quan trọng khác là biện pháp, giải pháp thực hiện của các chủ thể liên quan đến công trình trong từng trường hợp cụ thể.

*7.2. Đề nghị nghiên cứu rà soát, đưa ra các biện pháp bảo vệ tại các khu vực giao cắt, chẳng hạn như xóa bỏ các điểm giao cắt nguy hiểm giữa đường sắt và đường bộ, xây dựng cầu vượt, hầm chui, tăng mức phạt đối với hành vi lấn chiếm hành lang an toàn đường sắt và hệ thống cảnh báo tự động tại những nơi có nguy cơ cao xảy ra tai nạn để kiểm soát vi phạm tại đường ngang và lối đi tự mở; các quy định về hệ thống giám sát an toàn giao thông và đánh giá hiệu quả định kỳ các quy trình vận hành, nhằm đảm bảo rằng các quy tắc và tín hiệu giao thông luôn đáp ứng được yêu cầu của thực tiễn và đảm bảo an toàn cho người và phương tiện tham gia giao thông.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau:

(i) Về bổ sung các biện pháp bảo vệ tại các khu vực giao cắt, như xóa bỏ các điểm giao cắt nguy hiểm giữa đường sắt…: tại Điều 15 (nay là Điều 17) dự thảo Luật quy định đường sắt giao nhau với đường bộ phải giao cắt khác mức; khoản 4 Điều 67 (nay là khoản 3 Điều 84) của dự thảo Luật cũng đã giao Chính phủ quy định việc xử lý các vị trí đường sắt giao nhau với đường sắt, đường sắt giao nhau với đường bộ không phù hợp với quy định của Luật này, các lối đi tự mở và lộ trình thực hiện.

(ii) Về quy định tăng mức xử phạt vi phạm hành chính đối với các hành vi lấn chiếm hành lang an toàn đường sắt và hệ thống cảnh báo tự động tại những nơi có nguy cơ cao xảy ra tai nạn để kiểm soát vi phạm tại đường ngang và lối đi tự mở sẽ được nghiên cứu, bổ sung vào Nghị định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực đường sắt theo quy định của Luật Xử lý vi phạm hành chính.

(iii) Đối với quy định về hệ thống giám sát an toàn giao thông và đánh giá hiệu quả định kỳ các quy trình vận hành…: dự thảo Luật đã quy định nguyên tắc tại các Điều 37, 38, 39, 43 (nay là các Điều 12, 10, 11, 75) của dự thảo Luật và giao Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định chi tiết các biện pháp thực hiện.

**8. Về kinh doanh đường sắt (Chương V, từ Điều 49 đến Điều 62)**

***8.1. Về quyền, nghĩa vụ trong hoạt động kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt (Điều 50)***

*8.1.1. Đề nghị nghiên cứu, quy định cụ thể hơn ngay trong Chương này về trách nhiệm và cơ chế giám sát của cơ quan nhà nước đối với việc doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng thực hiện các nghĩa vụ về bảo trì, đảm bảo an toàn, công bố biểu đồ chạy tàu...*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: trách nhiệm giám sát, kiểm tra của cơ quan nhà nước đối với việc khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt thuộc nội dung quản lý nhà nước của Bộ Xây dựng và các bộ, cơ quan ngang bộ, chính quyền địa phương trong phạm vi quyền hạn của mình được quy định tại khoản 14 Điều 63 (nay là khoản 8 Điều 19) của dự thảo Luật. Các biện pháp xử lý nếu doanh nghiệp không tuân thủ các quy định về an toàn, bảo trì hoặc nâng cấp cơ sở hạ tầng được thực hiện theo quy định của pháp luật về xử lý vi phạm hành chính và hình sự tùy theo mức độ vi phạm.

*8.1.5. Cần bổ sung yêu cầu bắt buộc về công khai thông tin liên quan đến tình trạng kỹ thuật, năng lực khai thác của kết cấu hạ tầng đường sắt. Việc quy định rõ ràng các nội dung này trong Luật Đường sắt sẽ nâng cao tính minh bạch và trách nhiệm của các bên liên quan.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: việc quy định trách nhiệm của các chủ thể đối với chất lượng và tình trạng khai thác kết cấu hạ tầng được thực hiện theo quy định của pháp luật về xây dựng (Nghị định số 06/2021/NĐ-CP). Mặt khác, tại điểm d khoản 2 Điều 50 (nay là điểm c Điều 53) dự thảo Luật cũng đã có quy định doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt có nghĩa vụ cung cấp cho cơ quan quản lý nhà nước về đường sắt và khách hàng thông tin về dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt và năng lực kết cấu hạ tầng đường sắt khi có yêu cầu

***8.2. Về phí, giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt và giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt (Điều 60 và Điều 61)***

*8.2.1. Khoản 3 Điều 60 dự thảo Luật quy định “Bộ Tài chính quy định về phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư”. Quy định này là trùng lặp với quy định của Luật Phí và lệ phí. Theo đó,* *phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt đã được quy định tại Phụ lục số 01 - Danh mục phí, lệ phí của Luật Phí và lệ phí. Do đó, đề nghị không quy định lại nội dung trong dự thảo Luật mà thực hiện theo quy định của Luật Phí và lệ phí.*

Về nội dung này, Bộ Xây dựng xin tiếp thu và chỉnh lý nội dung tại khoản 3 Điều 60 (nay là Điều 54) dự thảo Luật: *"Thẩm quyền* quy định về phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư *theo quy định của Luật Phí và Lệ phí"*.

*8.2.2. Đề nghị nghiên cứu bổ sung các nguyên tắc và cơ chế cụ thể cho phép điều chỉnh giá sử dụng hạ tầng đường sắt (Điều 60) và giá dịch vụ điều hành giao thông (Điều 61) một cách linh hoạt, phù hợp với biến động chi phí và nhu cầu thị trường. Đồng thời, cần công khai, minh bạch các yếu tố cấu thành giá, phương pháp định giá và căn cứ điều chỉnh giá, tạo điều kiện cho sự giám sát và đảm bảo cạnh tranh công bằng, tránh việc áp giá cứng nhắc hoặc thiếu thống nhất giữa các khu vực.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau:

Nguyên tắc và cơ chế điều chỉnh giá một cách linh hoạt, phù hợp với biến động chi phí và nhu cầu thị trường; việc công khai minh bạch các yếu tố cấu thành giá, phương pháp định giá và căn cứ điều chỉnh giá đã được quy định cụ thể trong pháp luật về giá. Dự thảo Luật chỉ quy định khái niệm về giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt, giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt và thẩm quyền định giá. Việc triển khai thực hiện cụ thể theo quy định của pháp luật về giá.

***8.3. Về cơ chế hỗ trợ doanh nghiệp trong vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt và an sinh xã hội (Điều 62)***

*Quy định về hỗ trợ doanh nghiệp kinh doanh đường sắt trong việc thực hiện nhiệm vụ đặc biệt và an sinh xã hội là cần thiết, nhằm đảm bảo rằng các hoạt động vận tải này không bị cản trở bởi yếu tố tài chính. Tuy nhiên, việc quy định hỗ trợ “bù đắp đủ chi phí hợp lý” có thể dẫn đến việc thiếu sự minh bạch trong việc xác định các chi phí hợp lý và thiếu sự rõ ràng trong quy trình hỗ trợ. Do đó, đề nghị làm rõ các tiêu chí cụ thể để xác định chi phí hợp lý và quy trình bù đắp chi phí cho doanh nghiệp, bao gồm cách thức xác minh và kiểm tra các khoản chi phí này. Đồng thời, bổ sung các quy định về công khai thông tin trong quá trình hỗ trợ tài chính đối với doanh nghiệp thực hiện các nhiệm vụ đặc biệt và an sinh xã hội như ngân sách hỗ trợ bao nhiêu, hỗ trợ cho tuyến nào, kết quả vận chuyển ra sao, đảm bảo tính minh bạch và ngăn ngừa các hành vi lạm dụng, tiêu cực.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và đã chỉnh lý khoản 1 Điều 62 (nay là Điều 71) dự thảo Luật như sau: *1. Nhà nước hỗ trợ cho doanh nghiệp kinh doanh đường sắt trong trường hợp vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt, an sinh xã hội theo nguyên tắc bảo đảm đủ chi phí hợp lý của doanh nghiệp”.*

Ngoài ra, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo thêm như sau: quy định này được kế thừa từ Luật Đường sắt 2017 và đã giao Chính phủ quy định chi tiết. Theo đó, tại Nghị định số 65/2018/NĐ-CP đã quy định chi tiết các nội dung hỗ trợ doanh nghiệp kinh doanh đường sắt trong trường hợp vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt, an sinh xã hội như: đối tượng được hỗ trợ, các trường hợp được hỗ trợ, nguyên tắc hỗ trợ, quy trình, thủ tục hỗ trợ. Thực hiện chỉ đạo của lãnh đạo Đảng và Nhà nước về đổi mới tư duy xây dựng pháp luật, dự thảo Luật được rà soát chỉ quy định những vấn đề khung mang tính nguyên tắc, những nội dung thuộc thẩm quyền của Quốc hội và giao Chính phủ quy định chi tiết hướng dẫn thi hành.

Việc công khai thông tin được quy định chi tiết trong Nghị định để đảm bảo tính minh bạch và ngăn ngừa các hành vi lạm dụng, tiêu cực.

**9. Về quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt (Chương VI, Điều 63 và Điều 64)**

*Đề nghị rà soát, chỉ quy định những nội dung thật sự cần thiết, đặc thù, bảo đảm quyền chủ động trong phân công, chỉ đạo, điều hành của Chính phủ được quy định tại khoản 2 Điều 39 của Luật Tổ chức Chính phủ[[31]](#footnote-31), không quy định lại trong Chương này các thẩm quyền đã được quy định trong các điều cụ thể khác của dự thảo Luật[[32]](#footnote-32). Bên cạnh đó, cần rà soát, chỉnh lý các quy định liên quan, bảo đảm phù hợp với các quy định của Luật Tổ chức chính quyền địa phương (đang được Quốc hội xem xét, sửa đổi tại Kỳ họp thứ 9), Luật Tổ chức Chính phủ, thực hiện yêu cầu đẩy mạnh phân cấp, phân quyền và tinh gọn tổ chức bộ máy, nâng cao hiệu lực, hiệu quả, hiệu năng quản lý nhà nước.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và đã chỉnh lý theo hướng bỏ Điều 64, lược bỏ một số nội dung không cần thiết tại Điều 63 (nay là Điều 19) của dự thảo Luật.

**10.** **Một số vấn đề khác**

***10.1. Việc luật hóa vào dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi) một số cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt đang thực hiện thí điểm***

*Dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi) tại các Điều 19, 21, 30 có quy định luật hóa một số cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt đang thực hiện thí điểm theo Nghị quyết số 98/2023/QH15, Nghị quyết số 172/2024/QH15 và Nghị quyết số 188/2025/QH15. Về vấn đề này hiện đang có 02 loại ý kiến khác nhau:*

***- Loại ý kiến thứ nhất:******tán thành với đề nghị của Chính phủ*** *việc* ***quy định trong Luật Đường sắt các cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt*** *nhằm tạo lập cơ sở pháp lý ổn định, lâu dài, giúp đẩy nhanh tiến độ đầu tư, xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đường sắt; bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất trong quá trình triển khai trên phạm vi cả nước.*

***- Loại ý kiến thứ hai:*** *đề nghị* ***chưa luật hóa các cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt*** *đang được thực hiện thí điểm theo các nghị quyết của Quốc hội vì các cơ chế, chính sách này đang được thực hiện thí điểm, thời gian thực hiện chưa dài, chưa đánh giá tổng kết về tính hiệu quả, khả năng nhân rộng nên chưa đủ điều kiện để quy định trong Luật. Sau thời gian thực hiện thí điểm, trên cơ sở đánh giá toàn diện sẽ nghiên cứu để luật hóa các nội dung phù hợp với thực tiễn.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo thống nhất với loại ý kiến thứ nhất.

***10.2. Bố cục dự thảo Luật***

***10.2.1 Quy định riêng cho đường sắt tốc độ cao (ĐSTĐC), đường sắt đô thị (ĐSĐT)***

*Đề nghị báo cáo, làm rõ lý do lược bỏ các Chương VII, VIII của Luật hiện hành, thay vì nghiên cứu, cập nhật các quy định tiến bộ của các Nghị quyết này để khái quát hóa một số quy định mang tính nguyên tắc cơ bản về ĐSTĐC, ĐSĐT, tạo cơ sở pháp lý vững chắc, thống nhất trong hệ thống pháp luật, tránh khoảng trống khi thực hiện các dự án ĐSTĐC, ĐSĐT trong tương lai.*

*ĐSTĐC, ĐSĐT có những yêu cầu chuyên biệt, nhất là về quản lý, khai thác, bảo trì, do vậy đề nghị nghiên cứu bổ sung chương hoặc mục riêng về ĐSTĐC, ĐSĐT trong Luật. Trong đó, có các quy định chi tiết về quy hoạch, đầu tư, quản lý, khai thác và bảo trì ĐSTĐC vì đây là loại hình vận tải đặc biệt với kỹ thuật và phương thức khai thác khác biệt, không chỉ đơn giản là nâng cấp đường sắt truyền thống. Điều này rất cần thiết khi Việt Nam đang chuẩn bị triển khai tuyến ĐSTĐC trên trục Bắc - Nam, đòi hỏi một khung pháp lý rõ ràng để đảm bảo sự thành công của dự án. Có ý kiến đề nghị tham khảo kinh nghiệm quốc tế về ĐSTĐC để xây dựng các quy định phù hợp về ưu tiên nguồn lực, công nghệ và an toàn vận hành. Đặc biệt, cần xác định chính sách ưu tiên chuyển giao công nghệ, đào tạo nhân lực chuyên môn cao riêng cho ĐSTĐC để đáp ứng yêu cầu về tiêu chuẩn kỹ thuật nghiêm ngặt.*

*ĐSĐT chủ yếu phục vụ vận tải hành khách trong khu vực đô thị và các vùng lân cận, có tính chất vận hành nhanh, tần suất cao và phục vụ trực tiếp nhu cầu đi lại của cộng đồng. Các đặc điểm này yêu cầu ĐSĐT phải có hệ thống quản lý, vận hành và bảo trì riêng biệt để đảm bảo hiệu quả hoạt động và an toàn cho hành khách. Do đó, đề nghị nghiên cứu, bổ sung các quy định riêng cho ĐSĐT trong Luật Đường sắt (sửa đổi) để đảm bảo phát triển ĐSĐT bền vững và hiệu quả.*

Thực hiện kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, cơ quan chủ trì soạn thảo đã nghiên cứu một cách thận trọng, kỹ lưỡng kinh nghiệm quốc tế và nội hàm của các loại hình đường sắt và xin giải trình như sau:

- Luật Đường sắt 2017 có 01 chương về đường sắt đô thị[[33]](#footnote-33) và 01 chương về đường sắt tốc độ cao[[34]](#footnote-34), tuy nhiên một số nội dung tại các chương này chủ yếu viện dẫn lại các Điều được quy định tại các Chương về quy định chung, kết cấu hạ tầng đường sắt, an toàn giao thông đường sắt…; một số quy định còn trùng lặp hoặc không bao hàm hết các nội dung về đầu tư xây dựng, quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng, phương tiện, người điều khiển phương tiện...; một số nội dung không mang tính quy phạm mà chỉ mang tính hướng dẫn, định tính hoặc viện dẫn.

- Đường sắt đô thị, đường sắt tốc độ cao là các cấp kỹ thuật đường sắt, chỉ khác nhau về tiêu chuẩn kỹ thuật và được quy định trong hệ thống tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật. Mỗi loại hình đường sắt đều 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...

- Nghiên cứu kinh nghiệm quốc tế cho thấy đa số các quốc gia không tách riêng đường sắt đô thị, đường sắt tốc độ cao thành chương riêng hoặc luật riêng. Đặc biệt, Trung Quốc là quốc gia có hệ thống đường sắt cao tốc, đường sắt đô thị lớn nhất thế giới, hệ thống pháp luật tương đồng với Việt Nam và kết nối đường sắt trực tiếp với Việt Nam, có nhiều bài học kinh nghiệm để Việt Nam học hỏi trong Luật Đường sắt hiện hành (được ban hành năm 1991 và sửa đổi, bổ sung lần gần nhất năm 2015) đều không tách riêng đường sắt tốc độ cao, đường sắt đô thị thành chương riêng hoặc ban hành đạo luật riêng *(xin gửi kèm theo bản dịch)*. Một số nước như Nhật Bản, Hàn Quốc có Luật Đường sắt không tách đường sắt tốc độ cao, đường sắt đô thị thành chương riêng; các quốc gia này trước đây ban hành đạo luật (tương tự như Nghị quyết của Quốc hội Việt Nam) điều chỉnh các nội dung liên quan đến quy hoạch, đất đai, xây dựng, ngân sách... chủ yếu phục vụ việc đầu tư xây dựng đường sắt tốc độ cao, đường sắt đô thị. Đến nay, Hàn Quốc đã bãi bỏ đạo luật này.

- Hiện nay, Quốc hội đã ban hành 02 Nghị quyết quyết định chủ trương đầu tư cho đường sắt tốc độ cao, đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng và 01 Nghị quyết về các cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt để phát triển đường sắt đô thị tại thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh. Các Nghị quyết này đã cơ bản đầy đủ cơ chế, chính sách phục vụ cho việc đầu tư xây dựng và những cơ chế, chính sách này đều lần đầu tiên được cho phép áp dụng thí điểm.

- Bộ Xây dựng đã chỉ đạo các cơ quan rà soát, biên dịch đầy đủ hệ thống tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật cho đường sắt đô thị, đường sắt tốc độ cao, đường sắt quốc gia.

- Dự thảo Luật cũng đã có đầy đủ các quy định về phát triển đường sắt (trong đó có đường sắt tốc độ cao và đường sắt đô thị) bao gồm cả cơ chế ưu tiên nguồn lực, công nghệ và đào tạo nguồn nhân lực[[35]](#footnote-35) trên cơ sở kế thừa các quy định còn phù hợp trong Luật Đường sắt 2017 và bổ sung các cơ chế, chính sách mới để phục vụ đầu tư phát triển hệ thống đường sắt Việt Nam *(Chi tiết tại Phụ lục 3 kèm theo Báo cáo này)*.

Vì vậy, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo Quốc hội cho phép giữ bố cục của dự thảo Luật như Chính phủ đã trình Quốc hội.

***10.2.2. Quy định riêng về an ninh, an toàn đường sắt cho từng loại hình đường sắt***

*Hệ thống ĐSĐT, ĐSTĐC có vai trò quan trọng trong việc đảm bảo an toàn giao thông và an ninh quốc gia. Hệ thống này tiềm ẩn nhiều nguy cơ và rủi ro cần phải được quản lý chặt chẽ, nhất là trong bối cảnh có sự gia tăng của các phương tiện vận chuyển hành khách và hàng hóa. Do đó, việc rà soát, nghiên cứu, bổ sung quy định riêng về an ninh, an toàn là cần thiết để đáp ứng các yêu cầu cấp bách về bảo vệ hệ thống đường sắt như bảo đảm an toàn trong vận hành, bảo đảm an ninh khu vực ga và tàu, chế tài xử lý vi phạm, đồng thời có các giải pháp bổ sung để nâng cao an toàn, an ninh hệ thống đường sắt. Các quy định này sẽ tạo cơ sở pháp lý rõ ràng, đồng thời góp phần bảo đảm sự phát triển hài hòa giữa các loại hình giao thông và bảo vệ an toàn cho cộng đồng, mang lại lợi ích lớn cho việc phát triển giao thông công cộng và hạ tầng đô thị trong tương lai.*

*Đề nghị nghiên cứu bổ sung các quy định về* *thẩm tra, thẩm định; thẩm quyền thẩm tra, thẩm định an toàn giao thông đối với các loại đường sắt và với từng cấp kỹ thuật tương ứng bảo đảm tính khả thi và bảo đảm độ an toàn cho giao thông đường sắt.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau:

(i) Theo kinh nghiệm quốc tế, đối với tuyến đường sắt tốc độ cao chỉ có trung tâm điều hành tuyến đường sắt là công trình cần bảo vệ đặc biệt để bảo đảm an toàn trong vận hành khai thác. Theo đó, sau khi được đưa vào khai thác, trung tâm điều hành sẽ được bổ sung vào danh mục công trình quan trọng liên quan đến an ninh quốc gia do Thủ tướng Chính phủ ban hành theo quy định của pháp luật về bảo vệ công trình quan trọng liên quan đến an ninh quốc gia.

(ii) Tại Điều 43 (nay là Điều 75) dự thảo Luật quy định đường sắt tốc độ cao, đường sắt cấp I, đường sắt đô thị xây dựng mới hoặc nâng cấp trước khi đưa vào khai thác phải được đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống; chủ đầu tư dự án phải lựa chọn đơn vị tư vấn độc lập với các đơn vị tư vấn dự án, nhà thầu thi công xây dựng, cung cấp thiết bị của dự án để tổ chức đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống; tổ chức được giao quản lý, vận hành, khai thác đường sắt phải xây dựng và duy trì hệ thống quản lý an toàn vận hành. Đồng thời, dự thảo Luật cũng đã giao Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định chi tiết nội dung này. Theo đó, các quy định về thẩm tra, thẩm định; thẩm quyền thẩm tra, thẩm định an toàn giao thông đối với các loại đường sắt sẽ được quy định tại Thông tư của Bộ trưởng Bộ Xây dựng.

***10.3. Quy định về hiệu lực thi hành (Điều 66)***

Có ý kiến cho rằng, quy định hiệu lực thi hành của dự thảo Luật từ ngày 01/01/2027 là *quá chậm,* có thể làm giảm tính cấp bách trong việc thể chế hóa các quan điểm, chủ trương, đường lối của Đảng và trong việc triển khai các dự án đường sắt quan trọng, đặc biệt trong bối cảnh hiện nay, khi ngành đường sắt cần được phát triển nhanh chóng để đáp ứng nhu cầu giao thông đô thị và quốc gia, bảo đảm kết nối giữa các vùng miền, các phương thức vận tải, giảm chi phí logistic và tạo sức lan tỏa quá trình đô thị hóa, công nghiệp hóa và hiện đại hóa. Do đó, đề nghị cân nhắc điều chỉnh thời điểm có hiệu lực sao cho phù hợp hơn với các kế hoạch đầu tư và thí điểm thực hiện một số dự án đường sắt, có thể quy định thời điểm có hiệu lực sớm hơn để phù hợp với quá trình triển khai các dự án đường sắt và cơ chế, chính sách đặc thù cho các thành phố lớn như Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và chỉnh lý hiệu lực thi hành của dự thảo Luật từ ngày 01/01/2026.

***10.4. Về quy định chuyển tiếp (Điều 67)***

*Đề nghị Cơ quan chủ trì soạn thảo rà soát, đánh giá toàn diện các quy định tại Điều 67 dự thảo Luật, bảo đảm các quy định chuyển tiếp được thiết kế chặt chẽ, cụ thể, có tính dự báo cao và thực sự khả thi, giải quyết hiệu quả các vấn đề tồn tại mà không tạo ra những khó khăn, vướng mắc mới hoặc mâu thuẫn với các định hướng chính sách khác trong quá trình tổ chức thực hiện Luật.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và đã đánh giá toàn diện các quy định tại Điều này bảo đảm các quy định chuyển tiếp được thiết kế chặt chẽ, cụ thể, có tính dự báo cao và thực sự khả thi, giải quyết hiệu quả các vấn đề tồn tại mà không tạo ra những khó khăn, vướng mắc mới hoặc mâu thuẫn với các định hướng chính sách khác trong quá trình tổ chức thực hiện Luật.

***10.5. Về ngôn ngữ, kỹ thuật soạn thảo văn bản***

*Một số quy định trong dự thảo Luật còn chưa rõ ràng, cụ thể, có thể dẫn đến cách hiểu khác nhau và sẽ gặp khó khăn, vướng mắc trong quá trình thực thi, như việc dùng các từ “có thể”, “nếu có”, “trường hợp cần thiết”. Đề nghị Cơ quan chủ trì soạn thảo rà soát, nghiên cứu, chỉnh lý, bảo đảm rõ ràng, khả thi.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và đã rà soát về ngôn ngữ, hình thức, kỹ thuật trình bày văn bản cho phù hợp với quy định tại Nghị quyết số 351/2017/UBTVQH14 ngày 14/3/2017 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội quy định thể thức và kỹ thuật trình bày văn bản quy phạm pháp luật của Quốc hội, Ủy ban Thường vụ Quốc hội, Chủ tịch nước.

**PHỤ LỤC**

**Một số ý kiến góp ý chi tiết đối với dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi)**

**1. Về giải thích từ ngữ (Điều 3)**

*1.1. Đề nghị chỉ nên quy định khái quát về thuật ngữ “kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt” tại khoản 14 Điều 3 dự thảo Luật, không dẫn chiếu thực hiện theo quy định cụ thể nào để bảo đảm tính thống nhất và phù hợp về kỹ thuật lập pháp đối với các quy định về giải thích từ ngữ.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và chỉnh lý khoản 14 Điều 3 của dự thảo Luật.

*1.2. Dự thảo Luật hiện đang sử dụng các khái niệm “điểm giao cắt đồng mức” và “nút giao khác mức” tại Điều 15, tuy nhiên, hai thuật ngữ này chưa được định nghĩa trong phần giải thích từ ngữ tại Điều 3 dẫn đến việc phạm vi ý nghĩa của các thuật ngữ này chưa được làm rõ. Để bảo đảm tính logic, thống nhất và thuận tiện cho việc áp dụng, đề nghị bổ sung quy định giải thích từ ngữ đối với hai thuật ngữ nêu trên tại Điều 3 của dự thảo Luật, bảo đảm thống nhất với các quy định có liên quan của Luật Đường bộ.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau:

(i) Chỉnh lý cụm từ "điểm giao cắt đồng mức" thành "đường ngang, lối đi tự mở" tại điểm c khoản 6 Điều 15 (nay là Điều 17).

(ii) "Nút giao khác mức" được hiểu là nơi có hai hoặc nhiều đường giao thông giao nhau trên cùng một mặt bằng. Tại dự thảo Luật, thuật ngữ này chỉ sử dụng tại khoản 2, khoản 3 và khoản 4 Điều 15 (nay là Điều 17), do đó việc bổ sung thuật ngữ này vào Điều 3 của dự thảo là không cần thiết. Mặt khác, quy định này cũng thống nhất với các tiêu chuẩn đường bộ hiện nay.

**2. Về nguyên tắc cơ bản trong hoạt động đường sắt (Điều 4)**

*Khoản 6 Điều 4 dự thảo Luật quy định: “Hợp tác quốc tế trong hoạt động đường sắt... phải* ***tôn trọng*** *pháp luật Việt Nam và các điều ước quốc tế có liên quan mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên”. Đề nghị Cơ quan chủ trì soạn thảo thay từ “tôn trọng” bằng từ “tuân thủ” để bảo đảm yêu cầu mang tính bắt buộc đối với các tổ chức, cá nhân phải thực hiện khi tham gia các hoạt động hợp tác quốc tế trong lĩnh vực đường sắt. Theo đó, khoản 6 được thể hiện lại như sau: “Hợp tác quốc tế trong hoạt động đường sắt... phải* ***tuân thủ*** *pháp luật Việt Nam và các điều ước quốc tế có liên quan mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên”.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và chỉnh lý khoản 6 Điều 4 theo hướng thay cụm từ "tôn trọng" thành cụm từ "tuân thủ".

**3. Về chính sách của Nhà nước về phát triển đường sắt (Điều 5)**

*Đề nghị tiếp tục nghiên cứu chính sách theo hướng “1. Ưu tiên tập trung nguồn lực để đầu tư phát triển, nâng cấp, bảo trì, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia,* ***đường sắt địa phương*** *và công nghiệp đường sắt...”; “2. Ưu tiên phân bổ ngân sách để bảo đảm phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia,* ***đường sắt địa phương****, công nghiệp đường sắt và đào tạo nguồn nhân lực theo quy hoạch, kế hoạch”, “đầu tư xây dựng một số hạng mục thuộc kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia trong phạm vi* ***địa phương có dự án đường sắt đi qua****”, trong đó đặc biệt là “****địa phương có đường sắt đi qua thuộc vùng khó khăn, vùng đặc biệt khó khăn****”.*

Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu và bổ sung một điểm mới vào khoản 7 Điều 5 như sau: *"c) Nhà nước hỗ trợ một phần vốn đầu tư phát triển từ ngân sách nhà nước và vốn tín dụng ưu đãi* *cho tổ chức tham gia hoạt động kinh doanh đường sắt tại địa bàn có điều kiện kinh tế - xã hội khó khăn, đặc biệt khó khăn"*.

**4. Về phân loại đường sắt và cấp kỹ thuật đường sắt (Điều 9)**

*4.1. Khoản 1 Điều 9 quy định: “1. Hệ thống đường sắt Việt Nam bao gồm đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương và* ***đường sắt chuyên dùng*** *được quy định như sau: c)* ***Đường sắt chuyên dùng*** *là đường sắt do doanh nghiệp đầu tư, quản lý, phục vụ nhu cầu vận tải riêng của doanh nghiệp”. Đề nghị tiếp tục nghiên cứu, rà soát các quy định liên quan đến quy hoạch, thẩm quyền quản lý, cấp phép phát triển hệ thống đường sắt, trong đó có* ***“đường sắt chuyên dùng”*** *không chỉ đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội, giảm thiểu tối đa tác động môi sinh, môi trường, hệ thống thông thủy nơi có đường sắt đi qua, đảm bảo quốc phòng, an ninh.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và chỉnh nội dung Điều 7 (nay là Điều 20) dự thảo Luật theo hướng:

- Sửa đổi tên Điều 7 thành: “**Điều 20. Quy hoạch đường sắt".**

- Sửa đổi, bổ sung điểm a khoản 1: "a) Quy hoạch mạng lưới đường sắt là quy hoạch ngành quốc gia, làm cơ sở định hướng đầu tư, phát triển, khai thác mạng lưới đường sắt ***quốc gia***;".

- Bổ sung mới khoản 3: "*3. Phương án phát triển đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng là một nội dung trong quy hoạch vùng, quy hoạch tỉnh.*”.

*4.2. Điểm a khoản 1 Điều 9 đang quy định nguồn vốn đầu tư đường sắt quốc gia là từ nguồn ngân sách trung ương nhưng chưa rõ có bao gồm vốn đầu tư từ các nguồn vốn hợp pháp khác hay không (như quy định tại điểm b khoản 1 Điều 9); từ đó chưa làm rõ các dự án đường sắt quốc gia có được triển khai dưới hình thức đầu tư theo phương thức đối tác công tư (PPP) hay không. Trong trường hợp không bao gồm các nguồn vốn khác thì có thể dẫn đến việc không thu hút được các nguồn vốn đầu tư từ các chủ thể khác nhau trong xã hội để phục vụ cho mục tiêu phát triển hệ thống đường sắt Việt Nam. Vì vậy, đề nghị nghiên cứu, kế thừa quy định về vấn đề này tại khoản 1 Điều 10 của Luật Đường sắt hiện hành[[36]](#footnote-36), theo hướng tiếp cận việc phân loại đường sắt theo chức năng phục vụ, bảo đảm tính tổng quát, dễ hiểu. Việc phân loại đường sắt theo chức năng phục vụ cũng phù hợp với Luật Quy hoạch, theo đó, quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt là quy hoạch có tính chất kỹ thuật, chuyên ngành, cụ thể hóa quy hoạch tổng thể quốc gia, quy hoạch mạng lưới đường sắt, được lập cho tuyến đường sắt quốc gia, ga đường sắt quốc gia trong đô thị, ga đầu mối đường sắt quốc gia, ga liên vận quốc tế.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và chỉnh lý khoản 1 Điều 9 (nay là Điều 7) của dự thảo Luật như sau:

*"1. Hệ thống đường sắt Việt Nam bao gồm đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương và đường sắt chuyên dùng được quy định như sau:*

*a) Đường sắt quốc gia là đường sắt phục vụ nhu cầu vận tải chung của cả nước, liên vận quốc tế;*

*b) Đường sắt địa phương là đường sắt phục vụ nhu cầu vận tải của địa phương và vùng kinh tế. Đường sắt đô thị là một loại hình của đường sắt địa phương phục vụ nhu cầu vận tải hành khách ở khu vực đô thị và vùng lân cận;*

*c) Đường sắt chuyên dùng là đường sắt phục vụ nhu cầu vận tải riêng của tổ chức, cá nhân".*

*4.3. Về đường sắt chuyên dùng, có ý kiến cho rằng so với Luật Đường sắt hiện hành thì chủ thể đầu tư đường sắt chuyên dùng đã được thu hẹp, theo đó điểm c khoản 1 Điều 10 của Luật Đường sắt hiện hành quy định “đường sắt chuyên dùng phục vụ nhu cầu vận tải riêng của tổ chức, cá nhân” mà không phải “do doanh nghiệp đầu tư, quản lý, phục vụ nhu cầu vận tải riêng của doanh nghiệp” như quy định tại điểm c khoản 1 Điều 9 của dự thảo Luật. Đề nghị làm rõ mục tiêu chính sách của việc thu hẹp này và các tác động đến việc phát triển hệ thống đường sắt ở Việt Nam cũng như quyền của các tổ chức, cá nhân khác trong việc xây dựng, phát triển đường sắt phục vụ nhu cầu riêng của tổ chức, cá nhân.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau:

Việc đầu tư xây dựng, vận hành khai thác tuyến đường sắt ngoài quy định của luật này còn phải đáp ứng quy định của Luật Đầu tư và các yêu cầu liên quan đến an toàn. Do đó, quy định về “cá nhân” đầu tư xây dựng, vận hành khai thác đường sắt chuyên dùng như Luật Đường sắt 2017 không còn phù hợp.

*4.4. Về việc phân cấp kỹ thuật đường sắt (khoản 2 Điều 9), dự thảo Luật đang phân cấp kỹ thuật đường sắt vừa dựa trên tốc độ khai thác (từ 200km/h trở lên được gọi là đường sắt tốc độ cao), vừa dựa trên phạm vi phục vụ (đường sắt đô thị). Tuy nhiên, điểm c của khoản này có đề cập đến việc phân cấp các loại đường sắt còn lại (ngoài đường sắt tốc độ cao và đường sắt đô thị) thành các cấp I, II, III, IV nhưng chưa làm rõ việc phân cấp này đựa trên những tiêu chí cụ thể nào. Do vậy, đề nghị nghiên cứu để làm rõ việc phân cấp kỹ thuật này dựa trên những tiêu chí cụ thể nào (vận tốc khai thác, phạm vi phục vụ…) để bảo đảm tính rõ ràng, minh bạch của quy định cũng như bảo đảm sự thuận lợi trong quá trình triển khai thực hiện Luật.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và chỉnh lý khoản 2 Điều 9 (nay là Điều 7) như sau:

*"2. Cấp kỹ thuật đường sắt được xác định theo tiêu chuẩn quốc gia; việc tổ chức xây dựng, thẩm định, công bố tiêu chuẩn về cấp kỹ thuật đường sắt thực hiện theo quy định của pháp luật về tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật. Cấp kỹ thuật đường sắt bao gồm:*

*a) Đường sắt có tốc độ khai thác từ 200 km/h trở lên là đường sắt tốc độ cao.*

*b) Đường sắt có tốc độ khai thác dưới 200 km/h được phân thành các cấp I, II, III, IV".*

*4.5. Việc phân loại đường sắt (khoản 1 Điều 9) căn cứ vào chủ thể và nguồn vốn đầu tư dẫn đến sự bó hẹp trong việc thu hút các nhà đầu tư và nguồn vốn đầu tư. Đề nghị nghiên cứu, phân loại đường sắt theo chức năng phục vụ và sửa lại khoản 1 như sau:*

*“1. Hệ thống đường sắt Việt Nam bao gồm đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương và đường sắt chuyên dùng được quy định như sau:*

*a) Đường sắt quốc gia là đường sắt phục vụ nhu cầu vận tải chung của cả nước và liên vận quốc tế.*

*b) Đường sắt địa phương là đường sắt chủ yếu phục vụ nhu cầu vận tải của địa phương và vùng kinh tế.*

*c) Đường sắt chuyên dùng là đường sắt phục vụ nhu cầu riêng của tổ chức và doanh nghiệp”.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và đã chỉnh lý khoản 1 Điều 9 (nay là Điều 7) của dự thảo Luật.

*4.6. Đề nghị cân nhắc việc quy định giao cụ thể các chủ thể quản lý tại khoản 1 Điều này, đặc biệt là đường sắt do Bộ Xây dựng quản lý, trên thực tế là Tổng công ty đường sắt Việt Nam quản lý. Hơn nữa, trong thời gian qua các dự án đường sắt quốc gia đã có quy định các địa phương ưu tiên bố trí vốn ngân sách địa phương để thực hiện công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư... và có thể đầu tư bằng hình thức đầu tư khác. Quy định “cứng” tại dự thảo Luật dẫn đến khi dự án đầu tư bằng nguồn vốn khác phục vụ nhu cầu vận tải chung của cả nước, liên vận quốc tế không xác định được hệ thống đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng. Do đó, đề nghị rà soát kỹ lưỡng nội dung này, cân nhắc giữ như quy định hiện hành đối với các điểm a, c và điều chỉnh điểm b tại khoản 1 Điều 9 sẽ phù hợp hơn. Bên cạnh đó, nội dung quy định về đường sắt tốc độ cao, đường sắt đô thị không phải là quy định về cấp kỹ thuật đường sắt, do đó đề nghị rà soát, chỉnh lý quy định tại khoản 2 Điều này cho phù hợp.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và chỉnh lý Điều 9 (nay là Điều 7) dự thảo Luật.

**5. Về khổ đường sắt (Điều 10)**

*Dự thảo Luật quy định khổ đường sắt có khổ đường tiêu chuẩn là 1.435 mm và khổ đường hẹp là 1.000 mm. Theo đó, đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương đầu tư xây dựng mới phải áp dụng khổ đường tiêu chuẩn, trừ trường hợp đường sắt kết nối với đường sắt khổ hẹp. Tuy nhiên, hiện nay nhiều quốc gia phát triển trên thế giới đã phát triển các loại hình đường sắt khác so với loại đường sắt thông thường được quy định tại dự thảo Luật như: đường sắt đệm từ (maglev), tàu chạy trong ống (Hyperloop), đường sắt một ray (monorail)... Do đó, quy định tại dự thảo Luật sẽ dẫn đến không bảo đảm tầm nhìn dài hạn trong việc phát triển đường sắt Việt Nam. Vì vậy, đề nghị tiếp tục rà soát, hoàn thiện các quy định này.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau:

- Trên thế giới hiện có các loại hình đường sắt như: đường sắt sử dụng hai ray, đường sắt đệm từ (Maglev), tàu chạy trong ống (Hyperloop), đường sắt một ray (monorail), xe điện bánh sắt, tàu điện bánh lốp chạy trên đường riêng biệt… Qua phân tích đánh giá cho thấy loại hình đường sắt chạy trực tiếp trên hai ray là loại hình phổ biến nhất hiện nay và đã được phát triển rộng rãi trên toàn thế giới cho cả 03 loại hình đường sắt tốc độ cao, đường sắt đô thị và đường sắt thông thường. Loại hình này đã được kiểm nghiệm đảm bảo mức độ an toàn và chi phí đầu tư hợp lý. Các loại hình khác không phổ biến hoặc đang được nghiên cứu phát triển.

- Bộ Xây dựng đã rà soát tất cả các quy hoạch có liên quan về đường sắt tại Việt Nam, từ quy hoạch mạng lưới đường sắt, quy hoạch vùng đến quy hoạch các địa phương thì không có khổ đường khác với khổ đường tiêu chuẩn và khổ đường 1000mm.

- Theo Kết luận số 49-KL/TW 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 và Quyết định 1769/QĐ-TTg về Quy hoạch mạng lưới đường sắt Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 thì các tuyến đường sắt hiện có tiếp tục được cải tạo, nâng cấp để khai thác có hiệu quả, không mở rộng khổ đường, do đó, đề nghị không bổ sung nội dung này vào trong dự thảo Luật.

- Định hướng phát triển đường sắt Việt Nam trong tương lai áp dụng đường sắt chạy trên 2 ray với khổ tiêu chuẩn phổ biến trên thế giới là 1.435mm để bảo đảm tính kết nối và áp dụng tiêu chuẩn. Do đó, dự thảo Luật quy định khổ đường tiêu chuẩn là phù hợp.

- Các loại hình đường sắt khác như đường sắt đệm từ (Maglev), tàu chạy trong ống (Hyperloop), đường sắt một ray (monorail), xe điện bánh sắt, tàu điện bánh lốp chạy trên đường riêng biệt… do không sử dụng 2 ray nên không sử dụng khái niệm khổ đường trong Luật này; các loại hình đường sắt này cũng không yêu cầu về tính kết nối đồng bộ, vì vậy việc xác định loại hình đường sắt để đầu tư do cấp có thẩm quyền xác định trong chủ trương đầu tư và quyết định phê duyệt dự án đầu tư.

- Theo quy định tại khoản 10 Điều 3 của Dự thảo Luật: Khổ đường sắt là khoảng cách ngắn nhất giữa hai má trong của đường ray. Xác định loại hình đường sắt 2 ray khổ 1.435mm.

**6. Về yêu cầu đối với kết cấu hạ tầng đường sắt (Điều 11)**

*Khoản 1 Điều 11 dự thảo Luật quy định: “1. Kết cấu hạ tầng đường sắt phải bảo đảm kết nối với các loại hình giao thông vận tải khác, phù hợp với quy hoạch mạng lưới giao thông”. Đề nghị nghiên cứu bổ sung sau khoản 1 nội dung sau: bảo đảo công năng sử dụng, khai thác, phát huy hiệu quả các loại hình giao thông khác như cảng hàng không, cảng biển, cảng cạn, cảng thủy nội địa, hệ thống giao thông ngầm, phù hợp với quy hoạch...*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và sửa đổi, bổ sung nội dung khoản 1 Điều 11 dự thảo Luật như sau: *“**1. Kết cấu hạ tầng đường sắt phải bảo đảm* ***công năng sử dụng, khai thác, phát huy hiệu quả các loại hình giao thông vận tải khác*** *và phù hợp với quy hoạch mạng lưới giao thông.”*

**7. Về tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt (Điều 12)**

*7.1. Điểm d khoản 2 Điều 12 của dự thảo Luật quy định “Tổ chức được giao quản lý, cho thuê hoặc chuyển nhượng có thời hạn tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt có trách nhiệm quản lý, sử dụng, khai thác, bảo trì và bảo vệ tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt theo quy định của pháp luật”. Quy định này của dự thảo Luật còn chưa rõ ràng về* *điều kiện để một tổ chức được giao quản lý, cho thuê hoặc chuyển nhượng có thời hạn tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt. Do đó, đề nghị giao Chính phủ quy định chi tiết để bảo đảm tính khả thi khi luật có hiệu lực thi hành.*

Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu và báo cáo như sau: tại khoản 2 Điều 12 (nay là khoản 2, khoản 4 Điều 46) của dự thảo Luật chỉ quy định về trách nhiệm của các chủ thể trong việc quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư. Các quy định điều kiện để một tổ chức được giao quản lý, cho thuê hoặc chuyển nhượng có thời hạn tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt được thực hiện theo quy định của pháp luật quản lý, sử dụng tài sản công. Hiện nay, Luật Quản lý sử dụng tài sản công và Nghị định số 15/2025/NĐ-CP ngày 03/02/2025 của Chính phủ quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt đã quy định cụ thể việc giao quản lý, cho thuê, chuyển nhượng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt.

Đồng thời, tại khoản 13 Điều 3 (nay là khoản 15 Điều 3) dự thảo Luật quy định kinh doanh đường sắt là ngành nghề kinh doanh có điều kiện, bao gồm kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt và kinh doanh vận tải đường sắt; tại khoản 4 Điều 49 (nay là khoản 3 Điều 52) đã giao Chính phủ quy định điều kiện kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt. Do đó, để được giao quản lý, cho thuê hoặc chuyển nhượng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt thì doanh nghiệp phải đáp ứng điều kiện về kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt.

*7.2. Trường hợp phân loại đường sắt theo chức năng phục vụ như tại Điều 9 và theo nguyên tắc Luật chỉ quy định những vấn đề chung, đề nghị bỏ nội dung tại khoản 2 tại Điều 12 và sửa lại Điều này như sau:*

*“1. Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt gồm tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương và đường sắt chuyên dùng. Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia phải được phân loại theo danh mục để phục vụ công tác quản lý, hạch toán, kế toán.*

*2. Chính phủ quy định quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư.*

*3. Tổ chức tự quản lý, sử dụng, khai thác, bảo trì và bảo vệ tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do mình đầu tư theo quy định của pháp luật.*

*4. Chính phủ quy định Danh mục tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt”.*

Về nội dung này, Bộ Xây dựng báo cáo làm rõ như sau:

Theo quy định của Luật Quản lý, sử dụng tài sản công:

+ Tại khoản 2 Điều 13 quy định Chính phủ “Thực hiện chức năng đại diện chủ sở hữu đối với tài sản công theo quy định của pháp luật. Thống nhất quản lý tài sản công theo quy định của Luật này và pháp luật có liên quan, bảo đảm sự phối hợp giữa các cơ quan nhà nước trong việc thực hiện quản lý tài sản công”.

+ Tại điểm a khoản 1 Điều 16 quy định Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ, cơ quan khác ở trung ương “Thực hiện quyền, trách nhiệm của đại diện chủ sở hữu đối với tài sản công thuộc phạm vi quản lý theo quy định của pháp luật và phân cấp của Chính phủ;”

Để bảo đảm tính đồng bộ, rõ ràng, khả thi trong quá trình triển khai thực hiện giữa dự thảo Luật với Luật Quản lý, sử dụng tài sản công, việc quy định trách nhiệm quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư trong dự thảo Luật là cần thiết.

Tại khoản 1 Điều 9 dự thảo Luật chỉ quy định tập trung về phân loại hệ thống đường sắt Việt Nam, không quy định chi tiết về quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư.

Do đó, việc quy định như dự thảo Luật là phù hợp và bảo đảm tính đồng bộ trong hệ thống văn bản quy phạm pháp luật.

Mặt khác, nhằm tiếp tục rà soát, thể chế hóa Nghị quyết số 66-NQ/TW ngày 30/4/2025 của Bộ Chính trị về đổi mới công tác xây dựng và thi hành pháp luật đáp ứng yêu cầu phát triển đất nước trong kỷ nguyên mới[[37]](#footnote-37) và Nghị quyết số 68-NQ/TW ngày 04/5/2025 của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế tư nhân, Bộ Xây dựng đề xuất tiếp tục phân quyền từ Chính phủ cho Bộ trưởng Bộ Xây dựng, Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh thực hiện chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của đại diện chủ sở hữu, thống nhất quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị; phân quyền cho Bộ trưởng Bộ Tài chính quy định Danh mục tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt; bổ sung trách nhiệm quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do doanh nghiệp đầu tư, cụ thể cơ quan chủ trì soạn thảo đã chỉnh lý Điều này như sau:

*"1. Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt gồm tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương và đường sắt chuyên dùng. Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt phải được phân loại theo danh mục để phục vụ công tác quản lý, hạch toán, kế toán.*

*2. Trách nhiệm quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư:*

*a) Bộ Xây dựng thực hiện chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của đại diện chủ sở hữu, thống nhất quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công;*

*b) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh thực hiện chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của đại diện chủ sở hữu, thống nhất quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt địa phương theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công.*

*3. Trách nhiệm quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do doanh nghiệp đầu tư: doanh nghiệp tự quản lý, sử dụng, khai thác, bảo trì và bảo vệ tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt theo quy định của pháp luật.*

*4. Tổ chức được giao quản lý, cho thuê hoặc chuyển nhượng có thời hạn tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư có trách nhiệm quản lý, sử dụng, khai thác, bảo trì và bảo vệ tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt theo quy định của pháp luật.*

*5. Bộ trưởng Bộ Tài chính quy định Danh mục tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt."*

**8. Về ga đường sắt (Điều 14)**

*8.1. Đề nghị nghiên cứu tính phù hợp khi phân loại* ***“ga nội địa”*** *như quy định tại điểm b khoản 1 về phân loại ga đường sắt: “b) Ga đường sắt được phân loại theo tính chất kết nối vận tải gồm: ga liên vận quốc tế, ga biên giới, ga đầu mối, ga trong đô thị,* ***ga nội địa****”, phân loại* ***“ga nội địa”*** *như trong dự thảo Luật là chưa phù* hợp vì các *“ga đầu mối”, “ga trong đô thị”* đều có thể là *“ga nội địa”.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và chỉnh lý theo hướng bỏ nội dung ***“ga nội địa”*** trong Dự thảo luật.

*8.2. Khoản 3 Điều 14 của dự thảo Luật quy định “Các đô thị đặc biệt và đô thị loại I có đường sắt quốc gia đi qua phải bố trí ga hành khách tại khu vực trung tâm hoặc vị trí thuận lợi để tiếp cận và kết nối các phương thức vận tải khác”. Đây là nguyên tắc quan trọng trong việc bố trí ga hành khách trong dự thảo Luật. Tuy nhiên, thực tế khi quyết định chủ trương đầu tư Dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam, quan điểm của Chính phủ[[38]](#footnote-38) không hoàn toàn thực hiện theo chủ trương này mà được nhìn nhận dưới góc độ vị trí lựa chọn nhà ga cần hướng tới các khu vực có tiềm năng phát triển, nơi có thể hình thành các trung tâm đô thị vệ tinh hoặc các khu kinh tế mới, góp phần tái cấu trúc và mở rộng các đô thị thay vì chỉ tập trung vào các khu vực trung tâm đô thị vốn đã chịu nhiều áp lực hạ tầng. Do đó, đề nghị cân nhắc kỹ lưỡng quy định này để bảo đảm phù hợp với chủ trương chung khi triển khai dự án đường sắt quốc gia.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau:

- Quy định các đô thị đặc biệt và đô thị loại I có đường sắt quốc gia đi qua phải bố trí ga hành khách tại khu vực trung tâm hoặc vị trí thuận lợi để tiếp cận và kết nối các phương thức vận tải khác là phù hợp.

- Trung tâm, vị trí thuận lợi ở đây được hiểu là trung tâm đô thị, vị trí thuận lợi hiện nay hoặc theo quy hoạch phát triển của địa phương trong tương lai.

- Dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc – Nam hiện nay đã bố trí các ga hành khách tại các vị trí thuận lợi để đồng thời điều chỉnh quy hoạch đô thị và xây dựng hệ thống giao thông kết nối đường bộ tuân thủ theo đúng nguyên tắc của Dự thảo luật.

**9. Về đường sắt giao nhau với đường sắt hoặc với đường bộ (Điều 15)**

*Đề nghị tiếp tục nghiên cứu các quy định như tại Điều 15 về các đường sắt giao nhau với đường sắt hoặc đường bộ, quy định như dự thảo khó hiểu, khó quản lý, khó phân cấp giữa đồng mức, khác mức, giữa các loại hình giao thông khác nhau, thẩm quyền chấp thuận chủ trương, cấp, gia hạn giấy phép[[39]](#footnote-39).*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu tại mục 1.2 của Phụ lục này.

**10. Về đầu tư xây dựng công trình đường sắt (Điều 19)**

*10.1. Đề nghị nghiên cứu, chỉnh lý khoản 2 Điều 19 để phù hợp với Luật Đầu tư, Luật Đầu tư Công, Luật Xây dựng, cụ thể như sau: “2. Trách nhiệm tổ chức thực hiện đầu tư xây dựng công trình đường sắt thực hiện theo quy định của pháp luật chuyên ngành về đầu tư, xây dựng”. Đồng thời, đề nghị bỏ khoản 3 Điều này do đã được quy định tại Điều 25.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau:

- Khoản 2 Điều 19 (nay là khoản 1 Điều 23) của Dự thảo quy định trách nhiệm của chủ thể trong việc đầu tư xây dựng đối với từng loại hình đường sắt. Trình tự, thủ tục đầu tư xây dựng được thực hiện theo quy định của pháp luật về đầu tư xây dựng.

- Khoản 3 Điều 19 (nay là khoản 2 Điều 23) quy định chủ thể đầu tư xây dựng công trình đường sắt được phép đầu tư xây dựng công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối (đường bộ vào ga, cấp điện, cấp thoát nước,…) để đảm bảo điều kiện tổ chức khai thác công trình đường sắt đồng bộ, hiệu quả; Điều 25 của Dự thảo quy định việc xây dựng công trình thiết yếu trong phạm vi đất dành cho đường sắt phục vụ quốc phòng, an ninh, kinh tế - xã hội.

*10.2. Đề nghị tiếp tục rà soát, quy định tại khoản 4 “Đối với việc đầu tư xây dựng công trình đường sắt quốc gia dùng chung với đường sắt địa phương, đường sắt dùng chung với đường bộ, các cơ quan quản lý công trình thống nhất giao cho một cơ quan lập đề xuất chủ trương đầu tư trình cấp có thẩm quyền quyết định; cấp có thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư quyết định giao cho một cơ quan là chủ đầu tư”. Quy định như trong dự thảo sẽ khó khăn trong quá trình quản lý, đầu tư xây dựng công trình đường sắt, đề nghị trên cơ sở thẩm quyền, phân cấp quản lý, cơ quan có thẩm quyền quản lý công trình đường sắt cao nhất chủ trì lập đề xuất chủ trương đầu tư trình cấp có thẩm quyền quyết định.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau:

(i) Hiện nay, Bộ Xây dựng đang đầu tư xây dựng dự án cầu Cần Thơ 2 (cầu đường bộ) và dự án đường sắt Tp. HCM – Cần Thơ, phương án dự kiến sẽ sử dụng chung cho cả đường sắt và đường bộ. Tuy nhiên, 02 dự án không triển khai đồng thời với nhau nên cần có cấp thẩm quyền quyết định giao cho đơn vị nào triển khai dự án trước thì phải tổ chức thực hiện đầu tư và trách nhiệm phối hợp của các chủ đầu tư trong công tác thực hiện đầu tư cũng như quản lý bảo trì vận hành, khai thác sau này, để bảo đảm đầu tư tiết kiệm, hiệu quả.

(ii) Theo quy định của pháp luật về đầu tư và pháp luật về xây dựng, cấp quyết định đầu tư, chủ đầu tư công trình chỉ có thể là 01 tổ chức thống nhất thực hiện. Với các công trình sử dụng chung do nhiều chủ thể quản lý công trình thì việc đầu tư xây dựng vẫn phải tuân theo nguyên tắc trên. Trên cơ sở đó, quy định này cho phép việc thống nhất giao cho 01 cơ quan thực hiện.

(iii) Trước khi đưa công trình vào khai thác, sử dụng, các cơ quan, tổ chức quản lý tài sản thống nhất về phạm vi, trách nhiệm quản lý, bảo trì và khai thác, làm cơ sở để tổ chức quản lý, bảo trì và khai thác tài sản dùng chung hiệu quả và đồng bộ.

*10.3. Đề nghị tiếp tục rà soát tính phù hợp, thống nhất của quy định tại khoản 6 với các quy định pháp luật có liên quan:“Đối với các tuyến đường sắt đô thị nằm trong quy hoạch đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh được quyết định thực hiện ngay việc lập, thẩm định, quyết định đầu tư dự án mà không phải thực hiện thủ tục lập, thẩm định, quyết định chủ trương đầu tư và các thủ tục khác có liên quan đến quyết định chủ trương đầu tư theo quy định của pháp luật có liên quan”, việc quy định áp dụng trong luật một cơ chế đặc thù thuộc thẩm quyền của Ủy ban nhân dân tỉnh, có thể không đảm bảo tính ổn định của Luật.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau:

Nội dung quy định không phải thực hiện thủ tục lập, thẩm định, quyết định chủ trương đầu tư đối với các tuyến đường sắt đô thị nằm trong quy hoạch được duyệt, được Quốc hội cho phép áp dụng đối với Tp. Hà Nội, Tp. Hồ Chí Minh tại Nghị quyết số 188/2025/QH15, để đơn giản hóa trình tự, thủ tục đầu tư, rút ngắn thời gian thực hiện dự án, quy định này trong dự thảo luật nhằm cho phép áp dụng cho tất cả các tuyến đường sắt đô thị là phù hợp và cần thiết.

*10.4. Ngoài ra, khoản 4 Điều 19 dự thảo Luật quy định: đối với việc đầu tư xây dựng công trình đường sắt quốc gia dùng chung với đường sắt địa phương, đường sắt dùng chung với đường bộ, các cơ quan quản lý công trình thống nhất giao cho một cơ quan lập đề xuất chủ trương đầu tư trình cấp có thẩm quyền quyết định... Tuy nhiên, theo quy định tại Điều 8 Luật Đường bộ năm 2024, các loại đường bộ khác nhau sẽ có các cấp quản lý khác nhau[[40]](#footnote-40). Do đó, quy định như trên sẽ dẫn đến trường hợp đầu tư xây dựng một dự án dùng chung, trong đó đường bộ do Trung ương quản lý và đường sắt thuộc thẩm quyền địa phương quản lý. Trong tình huống này, việc các cơ quan thuộc cấp quản lý khác nhau thống nhất đề xuất một cơ quan lập đề xuất chủ trương đầu tư là không hợp lý về mặt thẩm quyền.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: thực tiễn quản lý cũng như kinh nghiệm của một số nước trên thế giới cho thấy có nhiều công trình sử dụng chung giữa cầu đường sắt và đường bộ (cầu Thăng Long, cầu Long Biên, cầu Đuống), đường sắt quốc gia sử dụng chung với đường sắt địa phương. Theo quy định của pháp luật về đầu tư và pháp luật về xây dựng, cấp quyết định đầu tư, chủ đầu tư công trình chỉ có thể là 01 tổ chức thống nhất thực hiện. Với các công trình sử dụng chung do nhiều chủ thể quản lý công trình thì việc đầu tư xây dựng vẫn phải tuân theo nguyên tắc trên. Trên cơ sở đó, quy định này cho phép việc thống nhất giao cho 01 cơ quan thực hiện. Đồng thời, thẩm quyền đề xuất chủ trương đầu tư có thể là trung ương hoặc địa phương trên cơ sở thống nhất về trách nhiệm đầu tư xây dựng, quản lý, bảo trì giữa cơ quan quản lý công trình để bảo đảm điều kiện khai thác, sử dụng chung là phù hợp với quy định của pháp luật về đầu tư công.

*10.5. Đề nghị làm rõ tiêu chí để xác định loại dự án đường sắt xây dựng mới áp dụng công nghệ cao, công nghệ mới thuộc thẩm quyền Quốc hội được áp dụng chính sách này là như thế nào tại khoản 5 Điều này. Đồng thời, làm rõ tiêu chí áp dụng thiết kế FEED thay cho thiết kế cơ sở trong Báo cáo nghiên cứu khả thi.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau:

Thực tiễn thời gian qua cho thấy, việc triển khai đầu tư xây dựng các tuyến đường sắt đô thị tại Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh có vướng mắc chính là về cơ chế, trình tự thủ tục đầu tư và giải phóng mặt bằng, không phải do thiếu vốn. Do đó, nội dung quy định này nhằm mở ra cơ chế đặc biệt để tạo không gian phát triển cho loại hình đường sắt đô thị. Đồng thời, quy định này để đơn giản hóa thủ tục đầu tư và rút ngắn thời gian, giảm chi phí đầu tư thực hiện dự án nhằm phát huy hiệu quả đầu tư.

Kinh nghiệm trên thế giới cho thấy, loại hình giao thông này là ưu việt và rất cần được ưu tiên, phát triển. Nhu cầu đầu tư đường sắt đô thị chỉ xuất hiện những đô thị lớn, có quy mô dân số cao; hiện nay một số đô thị lớn như Đà Nẵng, Hải Phòng, Cần Thơ, Quảng Ninh... cũng có nhu cầu đầu tư xây dựng đường sắt đô thị. Vì vậy, quy định này cần được áp dụng rộng rãi cho các địa phương để triển khai thực hiện việc đầu tư xây dựng đường sắt đô thị hiệu quả.

Quy định này thể chế hóa Kết luận số 49-KL/TW của Bộ Chính trị nhằm khai thác tối đa các nguồn lực để phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt. Trong thời gian qua, Quốc hội cũng đã ban hành một số nghị quyết cho phép áp dụng cơ chế này đối với một số dự án đường sắt.

*10.6. Đề nghị rà soát, đánh giá kỹ lưỡng, làm rõ cơ sở chính trị, pháp lý và thực tiễn nội dung quy định tại khoản 6 Điều 19 về thủ tục đầu tư đối với các tuyến đường sắt đô thị và các dự án thuộc thẩm quyền Quốc hội để bảo đảm thống nhất, tránh vướng mắc trong quá trình áp dụng.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau:

Nội dung quy định không phải thực hiện thủ tục lập, thẩm định, quyết định chủ trương đầu tư đối với các tuyến đường sắt đô thị nằm trong quy hoạch được duyệt, được Quốc hội cho phép áp dụng đối với Tp. Hà Nội, Tp. Hồ Chí Minh tại Nghị quyết số 188/2025/QH15, để đơn giản hóa trình tự, thủ tục đầu tư, rút ngắn thời gian thực hiện dự án, quy định này trong dự thảo luật nhằm cho phép áp dụng cho tất cả các tuyến đường sắt đô thị là phù hợp và cần thiết.

**11. Về đầu tư xây dựng công trình đường sắt (Điều 19)**

*Có ý kiến cho rằng quy định này là chưa rõ ràng, do khái niệm “tổ chức đầu tư xây dựng công trình” chưa được quy định trong pháp luật về đầu tư, trong đó có Luật Đầu tư công. Theo đó, khái niệm này chưa xác định rõ phạm vi những nội dung thuộc về trách nhiệm của các chủ thể (gồm Bộ Xây dựng, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh, doanh nghiệp) trong toàn bộ quy trình, thủ tục tiến hành đầu tư xây dựng công trình đường sắt. Trong khi đó, Luật Đầu tư công đã quy định cụ thể về thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư chương trình, dự án (Điều 18) cũng như chủ thể được Thủ tướng Chính phủ giao kế hoạch đầu tư công (khoản 4 Điều 4).*

*Do đó, đề nghị Cơ quan chủ trì soạn thảo nghiên cứu chỉnh lý khoản 2 Điều 19 của dự thảo Luật theo hướng dẫn chiếu trách nhiệm tổ chức thực hiện đầu tư xây dựng công trình đường sắt được thực hiện theo quy định của pháp luật chuyên ngành về đầu tư, xây dựng. Việc chỉnh lý như vậy cũng là phù hợp với đề nghị điều chỉnh phân loại đường sắt theo chức năng phục vụ tại Điều 9 của dự thảo Luật.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau:

Khoản 2 Điều 19 của Dự thảo quy định trách nhiệm của chủ thể trong việc đầu tư xây dựng đối với từng loại hình đường sắt mà không quy định về trình tự, thủ tục đầu tư xây dưng; trình tự, thủ tục đầu tư xây dựng đã được quy định tại khoản 1 Điều này của Dự thảo Luật "1. Đầu tư xây dựng công trình đường sắt là việc đầu tư xây dựng mới, nâng cấp, mở rộng, cải tạo công trình đường sắt theo quy định của pháp luật” (quy định của pháp luật về đầu tư xây dựng bao gồm Luật Đầu tư, Luật Đầu tư công, Luật Xây dựng…).

**12. Về khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt (Điều 21)**

*12.1. Đề nghị quy định rõ hơn về “vùng phụ cận ga đường sắt” bao gồm khái niệm, phạm vi, cách xác định và thẩm quyền xác định. Luật Đất đai năm 2024 đã có quy định về khái niệm vùng phụ cận tại khoản 49 Điều 3 và trường hợp thu hồi đất để phát triển kinh tế - xã hội vì lợi ích quốc gia, công cộng đối với dự án vùng phụ cận các điểm kết nối giao thông có tiềm năng phát triển tại khoản 26 Điều 79. Do đó, cần rà soát quy định tại Điều 21 dự thảo Luật, xem xét dẫn chiếu quy định của Luật Đất đai để đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ, khả thi.*

Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu và báo cáo làm rõ như sau:

- Khái niệm vùng phụ cận ga đường sắt là một khái niệm mở, việc xác định cụ thể vùng phụ cận phụ thuộc vào quy hoạch đô thị, quy hoạch sử dụng đất của địa phương. Tùy theo quy mô của đô thị, nhu cầu khai thác quỹ đất, các địa phương chủ động trọng việc quyết định phạm vi vùng phụ cận ga đường sắt nhằm phát huy hiệu quả tối đa nguồn lực trong việc khai thác quỹ đất này. Vì vậy, Bộ Xây dựng đề xuất không nên xác định cụ thể vùng phụ cận ga đường sắt để bảo đảm tính khả thi trong quá trình triển khai thực hiện phù hợp với vị trí địa lý của từng khu vực và điều kiện thực tế của từng địa phương.

- Tiếp thu ý kiến thẩm tra của UBKHCNMT15, Bộ Xây dựng đã rà soát nội dung dự thảo Luật phù hợp với quy định tại khoản 26 Điều 79 Luật Đất đai năm 2024.

*12.2. Đề nghị cân nhắc không quy định nội dung khoản 4 Điều 21 dự thảo Luật bởi việc quản lý, phân bổ nguồn thu tài chính đất đai được thống nhất thực hiện theo quy định của pháp luật về ngân sách nhà nước và không giao Chính phủ quy định chi tiết do thẩm quyền quyết định tỷ lệ phân chia ngân sách trung ương, ngân sách địa phương là của Quốc hội.*

Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu và chỉnh lý nội dung tại khoản 4 Điều 21 như sau:

"Đối với số tiền thu được từ khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt quốc gia, sau khi trừ đi các chi phí có liên quan theo quy định của pháp luật, chính quyền địa phương cấp tỉnh được giữ lại 50% và nộp 50% vào ngân sách trung ương để cân đối ngân sách nhà nước đầu tư cho Dự án."

Nội dung này cũng phù hợp với chính sách quy định tại điểm d khoản 4 Điều 3 Nghị quyết số 172/2024/QH15 và điểm d khoản 3 Điều 3 Nghị quyết số 187/2025/QH15 đã được Quốc hội thông qua.

*12.3. Đề nghị cần nghiên cứu**tỷ lệ phân chia, ưu tiên để lại nguồn thu cho các địa phương phù hợp, đặc biệt là các địa phương có đường sắt đi qua thuộc vùng khó khăn, đặc biệt khó khăn.*

Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu và đã sửa đổi, bổ sung khoản 1 Điều 5 và điểm c khoản 2 Điều 6 dự thảo Luật để có chính sách ưu đãi, hỗ trợ cho các địa bàn có điều kiện kinh tế - xã hội khó khăn, đặc biệt khó khăn.

**13. Về quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt (Điều 22 đến Điều 24)**

*Đề nghị sửa lại Điều 22 và Điều 24 để bảo đảm nguyên tắc phân cấp phân quyền, không quy định cụ thể trong Luật, theo đó giao Chính phủ quy định tổ chức quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt, cụ thể như sau:*

*“****Điều 22. Quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt***

*1. Kết cấu hạ tầng đường sắt đưa vào khai thác phải được quản lý, bảo trì theo quy định của pháp luật*

*2. Chính phủ quy định chi tiết tổ chức quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt;*

*3. Thẩm quyền quy định quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt*

*a) Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định việc quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia.*

*b) Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định việc quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt địa phương do mình đầu tư hoặc được giao quản lý.”*

*“****Điều 24. Kinh phí cho quản lý, bảo trì và bảo vệ tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt***

*1. Kinh phí cho quản lý, bảo trì và bảo vệ tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt, công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối với công trình đường sắt, lập hồ sơ quản lý đất, cắm mốc, khôi phục mốc giới đất dành cho đường sắt do Nhà nước đầu tư được đảm bảo từ nguồn ngân sách nhà nước và các nguồn vốn hợp pháp khác.*

*2. Chính phí quy định chi tiết khoản 1 Điều này”.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: vViệc quy định thẩm quyền tổ chức thực hiện quản lý bảo trì và việc bố trí nguồn kinh phí nhằm gắn trách nhiệm của từng chủ thể, nội dung này “đã chín, đã rõ” và đang thực hiện ổn định từ trước đến nay nên quy định như Dự thảo là phù hợp; nội dung dự thảo cũng cơ bản giữ theo quy định của Luật Đường sắt năm 2017 và đảm bảo nguyên tắc tăng cường phân cấp, phân quyền (cụ thể là phân cấp cho Bộ trưởng Bộ Xây dựng và Chủ tịch UBND cấp tỉnh ban hành quy định về quản lý, bảo trì KCHT đường sắt).

**14. Về quy tắc giao thông đường sắt (Điều 38)**

*Có ý kiến đề nghị làm rõ việc phối hợp giữa các loại tàu khác nhau (tàu chở khách, tàu hàng, tàu tốc độ cao) cũng như các quy định về việc xử lý sự cố trong điều kiện khẩn cấp hoặc khi có thiên tai. Bên cạnh đó, làm rõ nội dung quy định tại khoản 2 về việc áp dụng quy tắc giao thông đường sắt đối với từng loại hình đường sắt. Việc quy định “có thể là một hoặc một số các nội dung” có thể dẫn đến sự không rõ ràng và khó áp dụng trong thực tế.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và chỉnh lý Điều 38 dự thảo Luật.

**15. Về trách nhiệm bảo vệ trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt (Điều 46, Điều 47)**

*15.1. Có ý kiến cho rằng, khoản 1 Điều 46 đã quy định việc thực hiện nhiệm vụ quy định tại khoản 1 Điều 40 thuộc trách nhiệm của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt. Công tác đào tạo nghiệp vụ cũng như việc chủ động bố trí lao động, đồng phục thuộc trách nhiệm của doanh nghiệp (người sử dụng lao động) theo quy định của Bộ luật Lao động. Do đó, không nên quy định thành một lực lượng chuyên trách, mà việc bố trí nhân viên bảo vệ trật tự, an toàn trên tàu nên giao cho doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt chủ động bố trí nhằm đảm bảo hiệu quả sản xuất kinh doanh và phù hợp với quy mô, tính chất của từng hoạt động vận tải đường sắt. Do đó đề nghị bỏ các khoản 2, 3, 4 Điều 46 và sửa lại như sau:*

*“1. Doanh nghiệp kinh doanh đường sắt có trách nhiệm tổ chức bảo vệ trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt; chủ trì, phối hợp với các cơ quan, tổ chức thực hiện các hoạt động bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt theo quy định tại khoản 1 Điều 40 Luật này.*

*2. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt tổ chức thực hiện đảm bảo trật tự, an toàn trên tàu phù hợp với quy mô, tính chất của hoạt động vận tải đường sắt; trang bị, quản lý và sử dụng công cụ hỗ trợ của nhân viên đảm bảo trật tự, an toàn trên tàu theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng vũ khí, vật liệu nổ và công cụ hỗ trợ”.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: tại điểm a khoản 2 Điều 46 quy định rõ doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt trên đường sắt quốc gia có trách nhiệm bố trí lực lượng bảo vệ trên tàu. Quy định này được kế thừa từ khoản 2 Điều 46 Luật Đường sắt 2017 và không có tồn tại, bất cập, vướng mắc trong quá trình triển khai thực hiện.

Bên cạnh đó, Luật Đường sắt 2017 cũng giao Chính phủ quy định về tổ chức, trang phục, phù hiệu, nhiệm vụ, quyền hạn của lực lượng bảo vệ trên tàu và Chính phủ đã ban hành Nghị định số 75/2018/NĐ-CP quy định chi tiết nội dung này. Thực hiện chỉ đạo của lãnh đạo Đảng và Nhà nước về đổi mới tư duy xây dựng pháp luật, tại khoản 3, khoản 4 dự thảo Luật đã thực hiện việc phân cấp từ Chính phủ cho Bộ trưởng Bộ Công an quy định nhiệm vụ, quyền hạn của lực lượng bảo vệ trên tàu và tổ chức huấn luyện nghiệp vụ bảo vệ trên tàu; Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định tổ chức, trang phục, phù hiệu của lực lượng bảo vệ trên tàu.

*15.2. Có ý kiến đề nghị sửa lại điểm c khoản 1 Điều 47 cho phù hợp, cụ thể như sau: “c) Chủ trì, phối hợp với nhân viên đường sắt và cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan để tổ chức đảm bảo an ninh trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt”.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì tiếp thu và chỉnh lý điểm c khoản 1 Điều 47 như sau: “c) Chủ trì, phối hợp với nhân viên đường sắt và cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan để tổ chức đảm bảo an ninh trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt”.

**16.** **Về vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt, an sinh xã hội (Điều 53); 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 62)**

*Đề nghị rà soát đảm bảo tính phù hợp, thống nhất giữa quy định tại khoản 2 Điều 53 “Vận tải phục vụ nhiệm vụ an sinh xã hội là vận tải hành khách trên tuyến đường sắt an sinh xã hội nhằm phục vụ cộng đồng dân cư của một khu vực lãnh thổ mà Nhà nước cần duy trì để bảo đảm lợi ích chung và việc vận tải này theo cơ chế thị trường không có khả năng bù đắp chi phí” và khoản 1 Điều 62 “Nhà nước hỗ trợ cho doanh nghiệp kinh doanh đường sắt trong trường hợp vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt, an sinh xã hội theo nguyên tắc bảo đảm đủ chi phí hợp lý của doanh nghiệp”.*

*Quy định* ***“tuyến đường sắt an sinh xã hội”*** *có thể hiểu có thêm một tuyến đường sắt khác ngoài hệ thống đường sắt gồm có: đường sắt quốc gia, địa phương và đường sắt chuyên dùng. Đề nghị tiếp tục rà soát để đảm bảo tính thống nhất giữa các điều khoản trong dự thảo Luật.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và chỉnh lý khoản 2 Điều 53 dự thảo Luật như sau: “2. Vận tải phục vụ nhiệm vụ an sinh xã hội là vận tải hành khách trên tuyến, đoạn tuyến, khu đoạn đường sắt nhằm phục vụ cộng đồng dân cư của một khu vực lãnh thổ mà Nhà nước cần duy trì để bảo đảm vì lợi ích chung và việc vận tải này theo cơ chế thị trường khó có khả năng bù đắp chi phí”.

**17. Về giá vận tải đường sắt (Điều 55); phí, giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt (Điều 60); giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt (Điều 61)**

*Đề nghị tiếp tục rà soát tính phù hợp của các quy định về giá vận tải đường sắt (Điều 55), phí, giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt (Điều 60), giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt (Điều 61); sửa đổi, bổ sung, bãi bỏ một số khoản, điều, phụ lục của các luật liên quan thẩm quyền quyết định về giá (Điều 65).*

*Đề nghị rà soát quy định tại Khoản 1 Điều 55; điểm c và d, khoản 4 Điều 60* *điểm c khoản 2, Điều 61.*

*Hệ thống đường sắt là một loại hình giao thông đặc thù có vai trò đặc biệt quan trọng trong phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo quốc phòng, an ninh cần có cơ chế quản lý phù hợp, đảm bảo đồng bộ, thống nhất trong hệ thống các quy định pháp luật về giá, thẩm quyền quy định khung giá, phí. Việc định giá cần đảm bảo theo nguyên tắc của thị trường, có vai trò điều tiết của Nhà nước nhằm không chỉ đảm bảo quyền lợi của nhà đầu tư, bảo vệ quyền lợi của người sử dụng dịch vụ đường sắt, thực hiện các mục tiêu an sinh xã hội, đảm bảo quốc phòng, an ninh.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và đã rà soát dự thảo Luật bảo đảm phù hợp với quy định của Luật Giá.

**18. Về sửa đổi, bổ sung, bãi bỏ một số điều, khoản, phụ lục của các luật có liên quan (Điều 65)**

*Theo dự kiến, tại Kỳ họp thứ 9 (tháng 5/2025), Chính phủ sẽ trình Quốc hội xem xét, thông qua dự án Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Đấu thầu, Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư, Luật Hải quan, Luật Thuế xuất khẩu, thuế nhập khẩu, Luật Đầu tư, Luật Đầu tư công, Luật Quản lý, sử dụng tài sản công. Do đó, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo lược bỏ tại dự thảo Luật các nội dung đang đề nghị sửa đổi, bổ sung trong Luật Đầu tư, Luật Đầu tư công, Luật Quản lý, sử dụng tài sản công để đưa các nội dung này vào quy định trong dự án Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của các luật như đã nêu trên, bảo đảm tính khoa học trong công tác lập pháp, góp phần đẩy nhanh tiến độ hoàn thiện khung pháp lý, kịp thời tháo gỡ các vướng mắc trong thực tiễn thi hành, đặc biệt trong các lĩnh vực đầu tư công, quản lý tài sản công và thủ tục đầu tư, từ đó tạo điều kiện thuận lợi hơn cho các dự án phát triển kết cấu hạ tầng, bao gồm cả lĩnh vực đường sắt.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và đã rà soát dự thảo Luật được xem xét, thông qua tại Kỳ họp thứ 9 để bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất trong hệ thống văn bản quy phạm pháp luật.

**19. Về hiệu lực thi hành (Điều 66)**

*Theo quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật năm 2015 thì hồ sơ dự án Luật trình Quốc hội phải có tài liệu là dự thảo văn bản quy định chi tiết. Do đó, đề nghị Cơ quan chủ trì soạn thảo khẩn trương bổ sung tài liệu còn thiếu và nghiên cứu, quy định thời điểm Luật có hiệu lực phù hợp để tạo cơ sở pháp lý triển khai thực hiện các dự án đường sắt trọng điểm mới được Quốc hội quyết định trong thời gian qua.*

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và xin gửi theo dự thảo các văn bản quy định chi tiết được giao trong dự thảo Luật.

1. - Phân quyền cho chính quyền địa phương thực hiện 10 thủ tục hành chính về: (i) chấp thuận chủ trương xây dựng đường ngang; cấp, gia hạn Giấy phép xây dựng đường ngang đối với đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng (điểm b khoản 7 Điều 15); (ii) cấp, thông báo hết hiệu lực Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt (điểm b khoản 3 Điều 32); (iii) cấp, thu hồi Giấy phép lái tàu trên đường sắt chuyên dùng, đường sắt địa phương (điểm b khoản 3 Điều 36).

   - Phân quyền từ Chính phủ Thủ tướng Chính phủ cho các Bộ, ngành thực hiện: (i) phê duyệt quy hoạch tuyến, ga đường sắt (điểm b khoản 2 Điều 7); (ii) Giao Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định chi tiết về niên hạn sử dụng phương tiện giao thông đường sắt thay vì giao Chính phủ quy định chi tiết nội dung này như Luật Đường sắt 2017; (iii) Quyết định việc kết nối ray giữa đường sắt quốc gia với đường sắt nước ngoài; iv) Phê duyệt quy hoạch mạng lưới đường sắt; (v) Thực hiện chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của đại diện chủ sở hữu, thống nhất quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia. [↑](#footnote-ref-1)
2. Dự kiến cắt giảm 01/03 ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện (khoảng 33%) và 18/29 điều kiện kinh doanh (khoảng 62%); dự kiến cắt giảm 04/20 thủ tục hành chính (khoảng 20%), đơn giản hoá 03/16 thủ tục hành chính. [↑](#footnote-ref-2)
3. ***(i)*** Quy định số 69-QĐ/TW ngày 06/7/2022 của Bộ Chính trị về kỷ luật tổ chức đảng, đảng viên vi phạm (trong đó có yêu cầu không được: “chỉ đạo, ban hành thể chế, cơ chế, chính sách có nội dung trái chủ trương, quy định của Đảng, pháp luật của Nhà nước, cài cắm lợi ích nhóm, lợi ích cục bộ” - điểm d khoản 2 Điều 9); ***(ii)*** Thông báo Kết luận số 30-TB/BCĐTW ngày 15/01/2023 của đồng chí Tổng Bí thư Nguyễn Phú Trọng, Trưởng Ban Chỉ đạo Trung ương về PCTNTC tại Phiên họp thứ 23, ngày 12/01/2023 của Ban Chỉ đạo: “... Khẩn trương rà soát, khắc phục những sơ hở, bất cập trong chính sách, pháp luật liên quan… và các vấn đề cụ thể mà các đoàn kiểm tra, giám sát, thanh tra, kiểm toán, các cơ quan điều tra, truy tố, xét xử, thi hành án đã kiến nghị, đề xuất”; ***(iii)*** Nghị quyết số 110/2023/QH15 ngày 29/11/2023 của Quốc hội về kỳ họp thứ 6 Quốc hội khóa XV (yêu cầu: “ngăn chặn kịp thời và xử lý nghiêm các hành vi tham nhũng, tiêu cực, “lợi ích nhóm”, “lợi ích cục bộ” trong công tác xây dựng và tổ chức thi hành pháp luật” - Mục 3); ***(iv)*** Nghị quyết số 853/NQ-UBTVQH15 ngày 30/8/2023 về hoạt động chất vấn tại Phiên họp thứ 25 của UBTVQH khóa XV (yêu cầu: “Tăng cường hiệu lực, hiệu quả việc kiểm soát quyền lực phòng, chống tham nhũng, tiêu cực, “lợi ích nhóm”, “lợi ích cục bộ” trong xây dựng, ban hành văn bản quy phạm pháp luật” - Mục 2.1)... [↑](#footnote-ref-3)
4. *“…những vấn đề thực tiễn thường xuyên biến động thì giao Chính phủ, Bộ, ngành, địa phương quy định để bảo đảm linh hoạt, phù hợp với thực tiễn”.* [↑](#footnote-ref-4)
5. Giao Đảng ủy Chính phủ, Đảng ủy Quốc hội căn cứ ý kiến của Bộ Chính trị và các cơ quan chỉ đạo nghiên cứu kỹ lưỡng các cơ chế, chính sách để đưa vào dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi), trình Quốc hội xem xét, quyết định thông qua tại kỳ họp thứ 9 Quốc hội khóa XV. [↑](#footnote-ref-5)
6. Các cơ chế, chinh sách này cơ bản được tổng hợp trên cơ sơ sở kế thừa các cơ chế, chính sách của 03 Nghị quyết: Nghị quyết số 172/2024/QH15 ngày 30/11/2024 của Quốc hội về chủ trương đầu tư dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam; Nghị quyết số 187/2025/QH15 ngày 19/02/2025 của Quốc hội về chủ trương đầu tư dự án đầu tư xây dựng tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng; Nghị quyết số 188/2025/QH15 ngày 19/02/2025 của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt để phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh. [↑](#footnote-ref-6)
7. Khoản 8, khoản 9 Điều 5. [↑](#footnote-ref-7)
8. Phát triển đô thị theo mô hình TOD; lập thiết kế kỹ thuật tổng thể (FEED) thay thế cho thiết kế cơ sở trong Báo cáo nghiên cứu khả thi; phát triển khoa học, công nghệ và đào tạo nguồn nhân lực; phát triển công nghiệp và chuyển giao công nghệ. [↑](#footnote-ref-8)
9. Luật Tổ chức chính quyền địa phương năm 2025 và Luật Tổ chức Chính phủ năm 2025 đều quy định việc phân quyền. Theo đó, khoản 2 Điều 7 của Luật Tổ chức Chính phủ quy định: *phân định nhiệm vụ, quyền hạn giữa cơ quan hành chính nhà nước ở trung ương với chính quyền địa phương phải phù hợp với nguyên tắc phân định thẩm quyền, nhiệm vụ, quyền hạn của Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ, Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang Bộ quy định tại Luật này và điều kiện, đặc điểm, nguồn lực, năng lực của địa phương; bảo đảm tính chủ động, tự chủ của chính quyền địa phương trong việc ra quyết định, tổ chức thi hành và tự chịu trách nhiệm đối với nhiệm vụ, quyền hạn được phân quyền.* [↑](#footnote-ref-9)
10. Báo cáo số 262/UBQPANĐN15 ngày 24/4/2025 của Ủy ban Quốc phòng, An ninh và Đối ngoại. [↑](#footnote-ref-10)
11. Tại Điều 5, Điều 43, Điều 44, Điều 45 dự thảo Luật. [↑](#footnote-ref-11)
12. Tại Điều 5, Điều 24, Điều 44 và Điều 45 của dự thảo Luật. [↑](#footnote-ref-12)
13. Dự thảo Luật mới có quy định trách nhiệm của lực lượng Công an tại các Điều 41 về hoạt động bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn giao thông đường sắt; Điều 45 về trách nhiệm của tổ chức, cá nhân khi xảy ra tại nạn giao thông đường sắt; Điều 48 quy định về trách nhiệm bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của lực lượng Công an. [↑](#footnote-ref-13)
14. Báo cáo số 39/UBQPANĐN15 ngày 07/3/2025 của Ủy ban Quốc phòng, An ninh và Đối ngoại. [↑](#footnote-ref-14)
15. Giao Đảng ủy Chính phủ, Đảng ủy Quốc hội căn cứ ý kiến của Bộ Chính trị và các cơ quan chỉ đạo nghiên cứu kỹ lưỡng các cơ chế, chính sách để đưa vào dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi), trình Quốc hội xem xét, quyết định thông qua tại kỳ họp thứ 9 Quốc hội khóa XV. [↑](#footnote-ref-15)
16. Các cơ chế, chinh sách này cơ bản được tổng hợp trên cơ sơ sở kế thừa các cơ chế, chính sách của 03 Nghị quyết: Nghị quyết số 172/2024/QH15 ngày 30/11/2024 của Quốc hội về chủ trương đầu tư dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam; Nghị quyết số 187/2025/QH15 ngày 19/02/2025 của Quốc hội về chủ trương đầu tư dự án đầu tư xây dựng tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng; Nghị quyết số 188/2025/QH15 ngày 19/02/2025 của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt để phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh. [↑](#footnote-ref-16)
17. Khoản 8, khoản 9 Điều 5. [↑](#footnote-ref-17)
18. Phát triển đô thị theo mô hình TOD; lập thiết kế kỹ thuật tổng thể (FEED) thay thế cho thiết kế cơ sở trong Báo cáo nghiên cứu khả thi; phát triển khoa học, công nghệ và đào tạo nguồn nhân lực; phát triển công nghiệp và chuyển giao công nghệ. [↑](#footnote-ref-18)
19. Các cơ chế, chinh sách này cơ bản được tổng hợp trên cơ sơ sở kế thừa các cơ chế, chính sách của 03 Nghị quyết: Nghị quyết số 172/2024/QH15 ngày 30/11/2024 của Quốc hội về chủ trương đầu tư dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam; Nghị quyết số 187/2025/QH15 ngày 19/02/2025 của Quốc hội về chủ trương đầu tư dự án đầu tư xây dựng tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng; Nghị quyết số 188/2025/QH15 ngày 19/02/2025 của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt để phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh. [↑](#footnote-ref-19)
20. Khoản 8, khoản 9 Điều 5. [↑](#footnote-ref-20)
21. Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XIII của Đảng. [↑](#footnote-ref-21)
22. Luật Tổ chức Chính phủ năm 2025 của Quốc hội; Nghị quyết số 04/NQ-CP ngày 10/01/2022 của Chính phủ. [↑](#footnote-ref-22)
23. Một số hành vi bị cấm cần được xem xét lại về tính rõ ràng, mức độ cần thiết và khả năng thực thi. Ví dụ, quy định cấm “họp chợ, kinh doanh” (khoản 7) hoặc “*đi, đứng, nằm, ngồi*” trên đường sắt (khoản 10) cần cân nhắc tính thực tiễn ở một số khu vực và các biện pháp quản lý phù hợp hơn thay vì chỉ cấm tuyệt đối. [↑](#footnote-ref-23)
24. 1. Cấp ủy, tổ chức đảng, người có thẩm quyền trong công tác xây dựng pháp luật có trách nhiệm báo cáo, xin ý kiến cơ quan có thẩm quyền của Đảng theo phân cấp quản lý đối với các vấn đề lớn sau đây của dự án, dự thảo văn bản quy phạm pháp luật:…

    c) Quan điểm và nội dung về những vấn đề cơ bản còn có ý kiến khác nhau giữa các cơ quan, tổ chức, người có thẩm quyền liên quan đến *đường lối, chủ trương, chính sách mới, quan trọng hoặc cơ chế, chính sách đặc thù theo nghị quyết của Đảng trong dự án, dự thảo văn bản quy phạm pháp luật.* [↑](#footnote-ref-24)
25. Tờ trình số 10-TTr/ĐU ngày 19/5/2025 ngày Đảng ủy Bộ Xây dựng. [↑](#footnote-ref-25)
26. Giao Đảng ủy Chính phủ, Đảng ủy Quốc hội căn cứ ý kiến của Bộ Chính trị và các cơ quan chỉ đạo nghiên cứu kỹ lưỡng các cơ chế, chính sách để đưa vào dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi), trình Quốc hội xem xét, quyết định thông qua tại kỳ họp thứ 9 Quốc hội khóa XV. [↑](#footnote-ref-26)
27. Các cơ chế, chinh sách này cơ bản được tổng hợp trên cơ sơ sở kế thừa các cơ chế, chính sách của 03 Nghị quyết: Nghị quyết số 172/2024/QH15 ngày 30/11/2024 của Quốc hội về chủ trương đầu tư dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam; Nghị quyết số 187/2025/QH15 ngày 19/02/2025 của Quốc hội về chủ trương đầu tư dự án đầu tư xây dựng tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng; Nghị quyết số 188/2025/QH15 ngày 19/02/2025 của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt để phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh. [↑](#footnote-ref-27)
28. Khoản 8, khoản 9 Điều 5. [↑](#footnote-ref-28)
29. Phát triển đô thị theo mô hình TOD; lập thiết kế kỹ thuật tổng thể (FEED) thay thế cho thiết kế cơ sở trong Báo cáo nghiên cứu khả thi; phát triển khoa học, công nghệ và đào tạo nguồn nhân lực; phát triển công nghiệp và chuyển giao công nghệ. [↑](#footnote-ref-29)
30. Doanh nghiệp thành lập và hoạt động theo quy định của pháp luật Việt Nam được trích tối đa 10% thu nhập tính thuế hàng năm để lập Quỹ phát triển khoa học và công nghệ của doanh nghiệp. Riêng doanh nghiệp nhà nước, ngoài việc thực hiện trích Quỹ phát triển khoa học và công nghệ theo quy định của Luật này còn phải bảo đảm tỷ lệ trích Quỹ phát triển khoa học và công nghệ tối thiểu theo quy định của pháp luật về khoa học và công nghệ. [↑](#footnote-ref-30)
31. “2. Chính phủ quy định cụ thể chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của từng Bộ, cơ quan ngang Bộ.” [↑](#footnote-ref-31)
32. Các Điều 63, 64 của dự thảo Luật quy định về trách nhiệm của các Bộ, cơ quan ngang Bộ, Ủy ban nhân dân các cấp trong quản lý nhà nước về đường sắt. Tuy nhiên, nội dung quy định tại Điều 63, Điều 64 chỉ liệt kê lại các quy định về trách nhiệm của các Bộ, ngành, Ủy ban nhân dân các cấp đã được quy định trong các điều khoản cụ thể của dự thảo Luật. [↑](#footnote-ref-32)
33. 08 Điều (từ Điều 70 đến Điều 77). [↑](#footnote-ref-33)
34. 05 Điều (từ Điều 78 đến Điều 82). [↑](#footnote-ref-34)
35. Nhằm thu hút các doanh nghiệp trong nước tham gia nghiên cứu, sản xuất, phát triển sản phẩm công nghiệp đường sắt để nâng cao năng lực nội địa hóa (Điều 5, Điều 42, Điều 43, Điều 44 và Điều 45). [↑](#footnote-ref-35)
36. 1. Hệ thống đường sắt Việt Nam bao gồm đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị và đường sắt chuyên dùng được quy định như sau:

    a) Đường sắt quốc gia phục vụ nhu cầu vận tải chung của cả nước, từng vùng kinh tế và liên vận quốc tế;

    b) Đường sắt đô thị phục vụ nhu cầu vận tải hành khách ở đô thị và vùng phụ cận;

    c) Đường sắt chuyên dùng phục vụ nhu cầu vận tải riêng của tổ chức, cá nhân. [↑](#footnote-ref-36)
37. *“Xây dựng và hoàn thiện pháp luật về kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa theo hướng xây dựng môi trường pháp lý thuận lợi, thông thoáng, minh bạch, an toàn, chi phí tuân thủ thấp; triệt để cắt giảm, đơn giản hóa điều kiện đầu tư, kinh doanh, hành nghề, thủ tục hành chính bất hợp lý; thúc đẩy khởi nghiệp sáng tạo, cải thiện môi trường đầu tư, kinh doanh ổn định.”* [↑](#footnote-ref-37)
38. Tại Tờ trình số 767/TTr-CP ngày 10/11/2024 của Chính phủ về quyết định chủ trương đầu tư Dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam xác định nguyên tắc bố trí ga theo hướng: ***(i)*** Mỗi tỉnh bố trí 01 ga tiếp cận khu vực trung tâm đô thị, khu vực quy hoạch đô thị có tiềm năng phát triển; ***(ii)*** Cự ly phù hợp nhằm tạo ra không gian phát triển mới, khai thác có hiệu quả nguồn lực quỹ đất đồng thời đảm bảo khai thác có hiệu quả hạ tầng, phương tiện, đảm bảo tác nghiệp kỹ thuật. [↑](#footnote-ref-38)
39. *“1. Đường sắt giao nhau với đường sắt phải giao khác mức, trừ trường hợp đường sắt chuyên dùng giao nhau với đường sắt chuyên dùng.*

    *2. Đường sắt giao nhau với đường bộ phải xây dựng nút giao khác mức trong các trường hợp sau đây: a) Đường sắt có tốc độ thiết kế trên 100 km/h giao nhau với đường bộ; b) Đường sắt giao nhau với đường bộ cao tốc, đường cao tốc đô thị; đường sắt giao nhau với đường bộ…”* [↑](#footnote-ref-39)
40. Khoản 3, 4 Điều 8 Luật Đường bộ quy định: *“3. Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm quản lý quốc lộ, trừ quốc lộ quy định tại điểm a khoản 4 Điều này và đường gom, đường bên quy định tại điểm c khoản 4 Điều này.*

    *4. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có trách nhiệm quản lý các loại đường sau đây:*

    *a) Quản lý đường tỉnh, quốc lộ đi qua đô thị loại đặc biệt; quốc lộ khi được phân cấp; tuyến, đoạn tuyến quốc lộ đã hoàn thành việc đầu tư xây dựng tuyến tránh thay thế phù hợp với quy hoạch mạng lưới đường bộ; tuyến, đoạn tuyến quốc lộ không còn trong quy hoạch mạng lưới đường bộ, trừ trường hợp quốc lộ có yêu cầu đặc biệt về bảo đảm quốc phòng, an ninh; tuyến, đoạn tuyến quốc lộ được Thủ tướng Chính phủ giao trên cơ sở đề nghị của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh để đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm lợi ích quốc gia, quốc phòng, an ninh, khả năng bố trí nguồn lực của địa phương; tuyến, đoạn tuyến quốc lộ đã được điều chuyển tài sản về Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quản lý theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công;*

    *b) Quy định việc quản lý đường đô thị, đường huyện, đường xã, đường thôn;*

    *c) Quản lý đường gom, đường bên tách khỏi quốc lộ.* [↑](#footnote-ref-40)