|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| |  |  | | --- | --- | | **QUỐC HỘI** | **CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM Độc lập - Tự do - Hạnh phúc** | | Luật số …/20.../QH… |  | |  |

**LUẬT**

**DỰ THẢO 5**

**ĐƯỜNG SẮT (SỬA ĐỔI)**

*Căn cứ Hiến pháp nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam;*

*Quốc hội ban hành Luật Đường sắt.*

# Chương I

# NHỮNG QUY ĐỊNH CHUNG

#### Điều 1. Phạm vi điều chỉnh

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.

#### Điều 2. Đối tượng áp dụng

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

#### Điều 3. Giải thích từ ngữ

Trong Luật này, các từ ngữ dưới đây được hiểu như sau:

1. 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.

2. Chạy tàu là hoạt động để điều khiển sự di chuyển của phương tiện giao thông đường sắt.

3. Công trình đường sắt là công trình xây dựng phục vụ giao thông vận tải đường sắt, bao gồm: đường, cầu, cống, hầm, kè, tường chắn, ga, khu tập kết bảo dưỡng, sửa chữa tàu (đề-pô), hệ thống thông tin, hệ thống tín hiệu, hệ thống báo hiệu cố định; hệ thống cấp điện sức kéo đường sắt và các công trình, thiết bị phụ trợ khác của đường sắt.

4. Công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối với công trình đường sắt bao gồm: hệ thống cấp điện từ lưới điện cho công trình đường sắt; hệ thống cấp, thoát nước cho công trình đường sắt; đường bộ vào ga đường sắt.

5. Công trình công nghiệp đường sắt là công trình được xây dựng để phục vụ cho các hoạt động sản xuất, lắp ráp, sửa chữa, hoán cải phương tiện giao thông đường sắt; sản xuất linh kiện, phụ tùng, vật tư, thiết bị chuyên dùng cho đường sắt.

6. Dự án đường sắt là dự án đầu tư đường sắt quốc gia, dự án đầu tư đường sắt địa phương hoặc dự án đường sắt địa phương theo mô hình TOD.

7. Dự án đường sắt địa phương theo mô hình TOD là dự án đầu tư đường sắt địa phương kết hợp với đầu tư phát triển đô thị trong khu vực TOD.

8. Đường ngang là đoạn đường bộ giao nhau đồng mức với đường sắt được cơ quan có thẩm quyền cho phép xây dựng và khai thác.

9. Ga đường sắt là nơi để phương tiện giao thông đường sắt dừng, tránh, vượt, đón, trả khách, xếp, dỡ hàng hoá, thực hiện tác nghiệp kỹ thuật và các dịch vụ khác.

10. Kết cấu hạ tầng đường sắt là công trình đường sắt, phạm vi bảo vệ công trình đường sắt và hành lang an toàn giao thông đường sắt.

11. Ke ga (đường lên, xuống tàu) là công trình trong ga đường sắt để phục vụ hành khách lên, xuống tàu, xếp, dỡ hàng hóa.

12. Khổ đường sắt là khoảng cách ngắn nhất giữa hai má trong của đường ray.

13. Khu gian là đoạn đường sắt nối hai ga liền kề, được tính từ vị trí xác định tín hiệu vào ga của ga phía bên này đến vị trí xác định tín hiệu vào ga gần nhất của ga phía bên kia.

14. Khu đoạn là tập hợp một số khu gian và ga đường sắt kế tiếp nhau phù hợp với tác nghiệp chạy tàu.

15. 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.

16. Kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt là việc thực hiện một, một số hoặc toàn bộ hoạt động đầu tư; khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt.

17. Kinh doanh vận tải đường sắt là việc thực hiện vận chuyển hành khách, hành lý và hàng hóa bằng đường sắt nhằm mục đích sinh lợi.

18. Lối đi tự mở là đoạn đường bộ giao nhau đồng mức với đường sắt do tổ chức, cá nhân tự xây dựng, sử dụng, khai thác khi chưa được cơ quan có thẩm quyền cho phép.

19. Phát triển đô thị theo định hướng giao thông công cộng (sau đây gọi là TOD) là giải pháp quy hoạch, đầu tư cải tạo, chỉnh trang và phát triển đô thị, lấy điểm kết nối giao thông đường sắt làm điểm tập trung dân cư, kinh doanh dịch vụ thương mại, văn phòng trong khoảng cách đi bộ đến điểm tiếp cận phương tiện giao thông công cộng.

20. Phương tiện giao thông đường sắt là đầu máy, toa xe, phương tiện chuyên dùng đường sắt.

21. Quy hoạch khu vực TOD là quy hoạch được phát triển chuyên biệt theo định hướng ưu tiên đi lại bằng giao thông công cộng cho khu vực bao gồm nhà ga và vùng phụ cận.

22. Tuyến đường sắt là một hoặc nhiều khu đoạn liên tiếp tính từ ga đường sắt đầu tiên đến ga đường sắt cuối cùng.

23. Tàu được lập bởi đầu máy và toa xe hoặc đầu máy chạy đơn, phương tiện động lực chuyên dùng di chuyển trên đường sắt.

#### Điều 4. Nguyên tắc cơ bản trong hoạt động đường sắt

1. Bảo đảm hoạt động giao thông vận tải đường sắt thông suốt, trật tự, an toàn, chính xác và hiệu quả; phục vụ nhu cầu vận tải hàng hoá và đi lại thuận tiện của người dân, phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh và bảo vệ môi trường.

2. Phát triển đường sắt theo quy hoạch, kế hoạch, gắn kết với các loại hình giao thông vận tải khác và hội nhập quốc tế, bảo đảm văn minh, hiện đại và đồng bộ.

3. Điều hành thống nhất, tập trung hoạt động giao thông vận tải đường sắt.

4. Tách bạch giữa chức năng quản lý nhà nước của cơ quan nhà nước với hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp, giữa kinh doanh kết cấu hạ tầng với kinh doanh vận tải trên đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư.

5. Bảo đảm cạnh tranh lành mạnh, bình đẳng giữa các tổ chức, cá nhân thuộc mọi thành phần kinh tế tham gia kinh doanh đường sắt.

6. Hợp tác quốc tế trong hoạt động đường sắt phải phù hợp với đường lối và chính sách đối ngoại của Việt Nam; bảo đảm nguyên tắc hòa bình, hợp tác, hữu nghị cùng phát triển trên cơ sở tôn trọng độc lập, chủ quyền và toàn vẹn lãnh thổ, bình đẳng, cùng có lợi, 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.

#### Điều 5. Chính sách ưu đãi, hỗ trợ của Nhà nước về phát triển đường sắt

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 phát triển công nghiệp đường sắt để bảo đảm giao thông vận tải đường sắt đóng vai trò chủ đạo trong hệ thống giao thông vận tải cả nước.

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; huy động tối đa nguồn lực của địa phương tham gia bồi thường, hỗ trợ tái định cư, 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.

3. Khuyến khích, hỗ trợ, tạo điều kiện và bảo vệ quyền, lợi ích hợp pháp của tổ chức, cá nhân trong nước và nước ngoài đầu tư, kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt và kinh doanh vận tải đường sắt; kết nối đường sắt với các phương thức vận tải khác; phát triển công nghiệp đường sắt, nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển giao công nghệ và đào tạo, phát triển nguồn nhân lực.

4. Dành quỹ đất theo quy hoạch để phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt, công trình công nghiệp đường sắt.

5. Kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt phục vụ cho hoạt động vận tải đường sắt, kinh doanh vận tải đường sắt, công nghiệp đường sắt và đào tạo nguồn nhân lực đường sắt là các ngành, nghề ưu đãi đầu tư.

6. Tổ chức tham gia kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt được dành riêng dải tần số vô tuyến điện phục vụ công tác điều hành giao thông vận tải đường sắt và hệ thống cấp điện sức kéo phục vụ chạy tàu.

7. Tổ chức tham gia hoạt động kinh doanh đường sắt được hưởng ưu đãi, hỗ trợ như sau:

a) Được miễn, giảm tiền sử dụng đất, tiền thuê đất đối với đất dành cho đường sắt theo quy định của Luật Đất đai;

b) Được vay vốn tín dụng đầu tư của Nhà nước theo quy định của pháp luật về tín dụng đầu tư của Nhà nước hoặc được cấp bảo lãnh Chính phủ về vốn vay theo quy định của pháp luật về quản lý nợ công khi đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương; mua sắm phương tiện giao thông đường sắt và mua sắm máy móc, thiết bị phục vụ bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt; phát triển công nghiệp đường sắt;

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[[1]](#footnote-1).

8. Doanh nghiệp tham gia đầu tư, phát triển công nghiệp đường sắt, kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt[[2]](#footnote-2) được hưởng ưu đãi về thuế suất thuế thu nhập doanh nghiệp.

9. Tổ chức, cá nhân trong nước tham gia dự án đường sắt được miễn thuế nhập khẩu đối với hàng hóa phục vụ dự án mà trong nước chưa sản xuất được hoặc sản xuất được nhưng không đáp ứng yêu cầu về tiêu chuẩn kỹ thuật của dự án, bao gồm: máy móc, thiết bị, phụ tùng thay thế, phương tiện giao thông đường sắt, vật tư dùng để chế tạo máy móc, thiết bị hoặc để chế tạo linh kiện chi tiết, bộ phận rời, phụ tùng của máy móc, vật tư cho xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt.

**Điều 6. Các hành vi bị nghiêm cấm**

1. Phá hoại công trình đường sắt, phương tiện giao thông đường sắt; gây rối trật tự an toàn giao thông đường sắt.

2. Lấn, chiếm hành lang an toàn giao thông đường sắt, phạm vi bảo vệ công trình đường sắt; tự mở lối đi qua đường sắt.

3. Làm sai lệch, che lấp hệ thống báo hiệu, tín hiệu giao thông đường sắt.

4. Tự ý báo hiệu hoặc sử dụng các thiết bị để dừng tàu, trừ trường hợp phát hiện có sự cố gây mất an toàn giao thông đường sắt.

5. Tự ý để vật chướng ngại, chất dễ cháy, chất dễ nổ, chất độc hại trong phạm vi bảo vệ công trình đường sắt và hành lang an toàn giao thông đường sắt.

6. Điều khiển tàu chạy quá tốc độ quy định.

7. Nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu trong khi làm nhiệm vụ mà trong máu hoặc hơi thở có nồng độ cồn; trong cơ thể có chất ma túy hoặc có chất kích thích khác mà pháp luật cấm sử dụng.

**Điều 7. Phân loại đường sắt và cấp kỹ thuật đường sắt**

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.

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.

#### Điều 8. Khổ đường sắt

1. Khổ đường sắt có khổ đường tiêu chuẩn là 1435mm và khổ đường hẹp là 1000mm.

2. 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.

3. Đối với đường sắt chuyên dùng:

a) Đường sắt chuyên dùng nối ray với đường sắt quốc gia do Bộ trưởng Bộ Xây dựng quyết định khổ đường;

b) Đường sắt chuyên dùng không nối ray với đường sắt quốc gia do chủ đầu tư quyết định khổ đường.

#### Điều 9. Yêu cầu chung đối với kết cấu hạ tầng đường sắt

1. Kết cấu hạ tầng đường sắt phải bảo đảm công năng sử dụng, khai thác, phát huy hiệu quả với các loại hình giao thông vận tải khác và phù hợp với quy hoạch mạng lưới giao thông.

2. Việc đầu tư xây dựng mới, cải tạo, nâng cấp kết cấu hạ tầng đường sắt phải bảo đảm ổn định, bền vững, đồng bộ, đáp ứng yêu cầu kỹ thuật, bảo đảm yêu cầu về an toàn, môi trường, phòng, chống cháy, nổ, thiên tai theo quy định của pháp luật, bảo đảm nhiệm vụ quốc phòng, an ninh.

#### Điều 10. Quy tắc giao thông đường sắt

1. Quy tắc giao thông đường sắt gồm chỉ huy chạy tàu, lập tàu, dồn tàu, chạy tàu, tránh tàu, vượt tàu, dừng tàu, lùi tàu.

2. Tùy theo yêu cầu của từng loại hình đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng, quy tắc giao thông có thể là một hoặc một số các nội dung được quy định tại khoản 1 Điều này.

3. Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định chi tiết Điều này.

#### Điều 11. Giao thông tại đường ngang, cầu có mặt cầu đường sắt dùng chung với đường bộ, trong hầm

1. Tại đường ngang, cầu có mặt cầu đường sắt dùng chung với đường bộ phương tiện giao thông vận tải đường sắt được quyền ưu tiên.

2. Lái tàu phải kéo còi trước khi đi vào đường ngang, cầu có mặt cầu đường sắt dùng chung với đường bộ, hầm; phải bật đèn chiếu sáng khi đi trong hầm.

3. Người tham gia giao thông đường bộ khi đi qua đường ngang, cầu có mặt cầu đường sắt dùng chung với đường bộ phải thực hiện theo quy định của pháp luật giao thông đường bộ và Luật này.

#### Điều 12. Hệ thống tín hiệu giao thông đường sắt

1. Hệ thống tín hiệu giao thông đường sắt bao gồm hiệu lệnh của người tham gia điều khiển chạy tàu, hệ thống điều khiển chạy tàu, tín hiệu trên tàu, tín hiệu dưới mặt đất, biển báo hiệu, pháo hiệu phòng vệ, đuốc. Biểu thị của tín hiệu là mệnh lệnh và điều kiện chạy tàu, dồn tàu, dừng tàu.

2. Hệ thống tín hiệu giao thông đường sắt phải đầy đủ, chính xác, rõ ràng, bảo đảm an toàn và nâng cao năng lực chạy tàu.

3. Nhân viên đường sắt và người tham gia giao thông phải chấp hành tín hiệu giao thông đường sắt.

4. Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định chi tiết Điều này.

#### Điều 13. Hệ thống báo hiệu cố định trên đường sắt

1. Hệ thống báo hiệu cố định trên đường sắt bao gồm: biển hiệu, mốc hiệu; biển báo; rào, chắn; cọc mốc chỉ giới; các báo hiệu khác.

2. Hệ thống báo hiệu cố định trên đường sắt phải được xây dựng, lắp đặt đầy đủ phù hợp với cấp kỹ thuật và loại đường sắt; bảo đảm thường xuyên hoạt động tốt.

#### Điều 14. Hệ thống cấp điện sức kéo đường sắt

1. Hệ thống cấp điện sức kéo đường sắt bao 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.

2. Hệ thống cấp điện sức kéo đường sắt phải được điều khiển, giám sát tập trung; được Nhà nước ưu tiên bảo đảm nguồn cấp điện ổn định, liên tục, không làm gián đoạn chạy tàu.

#### Điều 15. Kết nối đường sắt

1. Kết nối đường sắt là việc kết nối các tuyến đường sắt với nhau, kết nối đường sắt với đường bộ tại ga đường sắt hoặc kết nối giữa tuyến đường sắt với cảng hàng không, cảng biển, cảng cạn, cảng thuỷ nội địa.

2. Việc đầu tư xây dựng đường sắt phải bảo đảm kết nối đồng bộ, hiệu quả với các phương thức vận tải khác.

3. Cảng hàng không 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 đi qua phải có quy hoạch kết nối với đường sắt vào trong cảng để đáp ứng nhu cầu vận tải, phát triển kinh tế - xã hội, quốc phòng, an ninh, bảo vệ môi trường.

4. Khi lập, điều chỉnh quy hoạch, đầu tư xây dựng công trình cảng hàng không, cảng biển, cảng cạn quy định tại khoản 3 Điều này phải dành quỹ đất để xây dựng công trình đường sắt kết nối. Chủ đầu tư công trình cảng xây dựng lộ trình thực hiện kết nối đường sắt theo quy hoạch được phê duyệt.

5. Kết nối ray giữa các tuyến đường sắt với nhau:

a) Vị trí kết nối ray các tuyến đường sắt trong nước phải tại ga đường sắt;

b) Chỉ đường sắt quốc gia được phép kết nối ray với đường sắt nước ngoài. Bộ trưởng Bộ Xây dựng quyết định việc kết nối ray giữa đường sắt quốc gia với đường sắt nước ngoài;

c) Chủ sở hữu đường sắt chuyên dùng quyết định việc kết nối ray đường sắt chuyên dùng với đường sắt chuyên dùng do mình đầu tư.

6. Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định điều kiện, trình tự, thủ tục thực hiện việc kết nối ray giữa các tuyến đường sắt trong nước, trừ trường hợp quy định điểm c khoản 5 Điều này.

#### Điều 16. Ga đường sắt

1. Phân loại ga đường sắt:

a) Ga đường sắt được phân loại theo công năng sử dụng gồm: ga hành khách, ga hàng hóa, ga kỹ thuật và ga hỗn hợp;

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.

2. Ga đường sắt được phân thành các cấp kỹ thuật khác nhau. Tùy theo cấp kỹ thuật, ga đường sắt có: nhà ga, quảng trường, kho, bãi hàng, ke ga, tường rào, khu dịch vụ phục vụ đón khách, trả khách, phòng chờ, quầy bán vé, khu dịch vụ ăn uống, vệ sinh công cộng, trang thiết bị cần thiết và công trình khác có liên quan đến hoạt động đường sắt.

3. 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.

4. Tại các ga trên đường sắt quốc gia trong đô thị loại III trở lên, ga đường sắt biên giới, ga liên vận quốc tế phải bố trí nơi làm việc cho cơ quan quản lý nhà nước hoạt động thường xuyên có liên quan đến hoạt động đường sắt.

5. Ga biên giới, ga liên vận quốc tế phải có nơi làm việc, lưu trú cho nhân viên đường sắt của nước láng giềng làm nhiệm vụ và bố trí không gian để đặt trang thiết bị kỹ thuật cần thiết liên quan đến xuất nhập cảnh, xuất khẩu, nhập khẩu hàng hóa.

6. Tại các ga đường sắt được phép xây dựng công trình kinh doanh dịch vụ thương mại, văn phòng, điểm cung cấp dịch vụ viễn thông công cộng.

7. Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định chi tiết Điều này.

8. Chính phủ quy định việc đặt tên tuyến, tên ga đường sắt; đưa tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt vào khai thác; dừng khai thác, tháo dỡ tuyến, **ga** đường sắt.

#### Điều 17. Đường sắt giao nhau với đường sắt hoặc với đường bộ

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 có tốc độ thiết kế trên 80 km/h;

c) Đường sắt đô thị giao nhau với đường bộ, trừ đường xe điện bánh sắt giao nhau với đường bộ.

3. Chủ đầu tư xây dựng đường sắt mới phải chịu trách nhiệm xây dựng nút giao khác mức theo quy định tại khoản 1 và khoản 2 Điều này. Chủ đầu tư xây dựng đường bộ mới phải chịu trách nhiệm xây dựng nút giao khác mức theo quy định tại khoản 2 Điều này.

4. Khi cải tạo, nâng cấp đường ngang hiện hữu trên đường sắt quốc gia đối với các trường hợp quy định tại khoản 2 Điều này phải xây dựng nút giao khác mức. Trường hợp khó khăn chưa đủ nguồn lực để giải phóng mặt bằng, đầu tư xây dựng nút giao khác mức thì được phép tiếp tục giao đồng mức và trước khi thực hiện phải được cơ quan có thẩm quyền cấp giấy phép cải tạo, nâng cấp đường ngang theo quy định tại khoản 7 Điều này.

5. Việc xây dựng, cải tạo, nâng cấp đường ngang phải được cơ quan có thẩm quyền cấp Giấy phép theo quy định của Luật này.

6. Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định:

a) Đường ngang, giao thông tại khu vực đường ngang; chủ trương xây dựng đường ngang; cấp, gia hạn Giấy phép xây dựng, cải tạo, nâng cấp, bãi bỏ đường ngang;

b) Cầu có mặt cầu đường sắt dùng chung với đường bộ; giao thông trên khu vực cầu có mặt cầu đường sắt dùng chung với đường bộ;

c) Kết nối tín hiệu đèn giao thông đường bộ với tín hiệu đèn báo hiệu trên đường bộ tại đường ngang, cung cấp thông tin hỗ trợ cảnh giới tại các điểm giao cắt đồng mức giữa đường bộ và đường sắt.

7. Thẩm quyền chấp thuận chủ trương xây dựng đường ngang; cấp, gia hạn Giấy phép xây dựng, cải tạo, nâng cấp, bãi bỏ đường ngang:

a) Bộ Xây dựng có thẩm quyền đối với đường ngang do mình quản lý trên đường sắt quốc gia;

b) Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh có thẩm quyền đối với đường ngang do mình quản lý, đường ngang do doanh nghiệp đầu tư, quản lý trên đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương và đường ngang trên đường sắt chuyên dùng.

#### Điều 18. Đường sắt và đường bộ chạy song song

1. Đường sắt, đường bộ chạy song song phải bảo đảm phạm vi bảo vệ công trình của đường sắt nằm ngoài phần đất để bảo vệ, bảo trì đường bộ.

2. Trường hợp không thể bố trí được theo quy định tại khoản 1 Điều này, trên lề đường bộ phía giáp với đường sắt phải xây dựng công trình phòng hộ ngăn cách.

3. Trường hợp đường sắt chạy song song phía trên đường bộ thì khoảng cách theo phương thẳng đứng từ điểm cao nhất của mặt đường bộ đến điểm thấp nhất của kết cấu công trình đường sắt phía trên phải bảo đảm tĩnh không của đường bộ.

4. Trường hợp đường bộ chạy song song phía trên đường sắt thì khoảng cách từ đỉnh ray đường sắt đến điểm thấp nhất của kết cấu công trình đường bộ phải bảo đảm khổ giới hạn tiếp giáp kiến trúc của đường sắt.

#### Điều 19. Nội dung quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt

1. Xây dựng, tổ chức thực hiện quy hoạch mạng lưới đường sắt, quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt và quy hoạch khác có liên quan; xây dựng, tổ chức thực hiện kế hoạch và chính sách phát triển đường sắt.

2. Xây dựng, ban hành và tổ chức thực hiện văn bản quy phạm pháp luật, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia, định mức kinh tế - kỹ thuật chuyên ngành đường sắt.

3. Hướng dẫn, kiểm tra và đánh giá việc thực hiện công tác quản lý chất lượng công trình xây dựng, công tác quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt;

4. Hướng dẫn, kiểm tra hoạt động vận tải đường sắt, hoạt động điều hành giao thông vận tải đường sắt và phương tiện giao thông đường sắt.

5. Kiểm tra công tác bảo đảm an ninh, an toàn cho hoạt động đường sắt.

6. Hợp tác quốc tế trong hoạt động đường sắt.

7. Quản lý giá, phí và lệ phí trong hoạt động đường sắt.

8. Thanh tra, kiểm tra, giải quyết khiếu nại, tố cáo và xử lý vi phạm pháp luật trong hoạt động đường sắt.

# Chương II

# ĐẦU TƯ XÂY DỰNG ĐƯỜNG SẮT

## Mục 1. ĐẦU TƯ KẾT CẤU HẠ TẦNG ĐƯỜNG SẮT

#### Điều 20. Quy hoạch đường sắt

1. Quy hoạch mạng lưới đường sắt

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;

b) Bộ trưởng Bộ Xây dựng tổ chức lập, thẩm định, phê duyệt quy hoạch mạng lưới đường sắt.

2. Quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt

a) 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, ga biên giới bảo đảm phù hợp với quy hoạch cấp quốc gia, quy hoạch vùng, quy hoạch tỉnh;

b) Bộ trưởng Bộ Xây dựng tổ chức lập, thẩm định, phê duyệt quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt;

c) Việc công bố công khai quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt được thực hiện theo quy định của pháp luật về quy hoạch và pháp luật về đường sắt;

d) 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.

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. Điều chỉnh quy hoạch

a) 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.

b) Sau khi các dự án quy định tại điểm a khoản này được phê duyệt, các quy hoạch có liên quan phải được kịp thời cập nhật cho phù hợp và công bố theo quy định.

#### Điều 21. Huy động và bố trí nguồn vốn đầu tư đường sắt quốc gia

1. Trong quá trình chuẩn bị đầu tư, thực hiện đầu tư các dự án đường sắt quốc gia, Thủ tướng Chính phủ quyết định:

a) Phát hành trái phiếu Chính phủ để bổ sung dự toán và kế hoạch đầu tư hằng năm cho dự án trong trường hợp dự toán ngân sách nhà nước bố trí hằng năm không đáp ứng tiến độ; việc phát hành trái phiếu Chính phủ phải bảo đảm cân đối vĩ mô, khả năng của thị trường. Chính phủ báo cáo Quốc hội việc phát hành trái phiếu tại kỳ họp gần nhất;

b) Huy động vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA), vốn vay ưu đãi nước ngoài để thực hiện dự án và không phải lập Đề xuất dự án sử dụng vốn ODA, vốn vay ưu đãi nước ngoài; áp dụng theo quy định của nhà tài trợ nước ngoài trong trường hợp pháp luật Việt Nam chưa có hoặc đã có quy định nhưng khác với quy định của nhà tài trợ nước ngoài trên cơ sở ý kiến của Bộ Quốc phòng, Bộ Công an và bảo đảm phù hợp với Hiến pháp;

c) Sử dụng nguồn tăng thu, tiết kiệm chi ngân sách trung ương hằng năm và các nguồn vốn hợp pháp khác cho dự án trong trường hợp dự toán ngân sách nhà nước bố trí hằng năm không đáp ứng tiến độ; việc sử dụng nguồn tăng thu, tiết kiệm chi không phải thực hiện theo thứ tự ưu tiên theo quy định của pháp luật về ngân sách nhà nước.

2. Dự án đầu tư đường sắt quốc gia không phải thực hiện việc thẩm định khả năng cân đối vốn theo quy định của pháp luật về đầu tư công.

#### Điều 22. Huy động và bố trí nguồn vốn đầu tư đường sắt địa phương

1. Trong quá trình chuẩn bị đầu tư, thực hiện đầu tư các dự án đường sắt địa phương, Thủ tướng Chính phủ quyết định:

a) Bổ sung có mục tiêu cho ngân sách địa phương trong các kỳ kế hoạch đầu tư công trung hạn làm cơ sở quyết định đầu tư và thực hiện đầu tư các dự án theo khả năng cân đối, bố trí kế hoạch đầu tư công trung hạn, hằng năm vốn ngân sách trung ương từ nguồn tăng thu, tiết kiệm chi ngân sách trung ương hằng năm và các nguồn vốn hợp pháp khác trong trường hợp dự toán ngân sách nhà nước bố trí hằng năm không đáp ứng tiến độ; trường hợp sử dụng nguồn tăng thu, tiết kiệm chi ngân sách trung ương hằng năm thì không phải thực hiện thứ tự ưu tiên theo quy định của pháp luật về ngân sách nhà nước;

b) Huy động vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA), vốn vay ưu đãi nước ngoài để thực hiện dự án và không phải lập Đề xuất dự án sử dụng vốn ODA, vốn vay ưu đãi nước ngoài; áp dụng theo quy định của nhà tài trợ nước ngoài trong trường hợp pháp luật Việt Nam chưa có hoặc đã có quy định nhưng khác với quy định của nhà tài trợ nước ngoài trên cơ sở ý kiến của Bộ Quốc phòng, Bộ Công an và bảo đảm phù hợp với Hiến pháp.

2. Hội đồng nhân dân cấp tỉnh có trách nhiệm cân đối, bố trí kế hoạch đầu tư công trung hạn, hằng năm vốn ngân sách địa phương làm cơ sở quyết định đầu tư và thực hiện đầu tư các dự án từ các nguồn vốn sau:

a) Ngân sách địa phương trong các kỳ trung hạn và hằng năm bao gồm cả vốn vay nước ngoài của Chính phủ cho vay lại, vốn trái phiếu chính quyền địa phương;

b) Nguồn tăng thu, tiết kiệm chi hằng năm (nếu có) mà không phải thực hiện thứ tự ưu tiên theo quy định của pháp luật về ngân sách nhà nước;

c) Các nguồn vốn hợp pháp khác.

3. Các dự án đường sắt đô thị được bố trí vốn qua các kỳ kế hoạch đầu tư công trung hạn, mức vốn bố trí mỗi kỳ kế hoạch đầu tư công trung hạn phù hợp với tiến độ thực hiện từng dự án và không giới hạn phần vốn chuyển tiếp của các dự án sang kỳ kế hoạch đầu tư công trung hạn tiếp theo.

4. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh được quyết định:

a) Sử dụng dự phòng ngân sách địa phương hằng năm;

b) Ứng trước dự toán ngân sách địa phương năm sau bảo đảm không quá 50% dự toán chi đầu tư xây dựng cơ bản năm thực hiện của các công trình xây dựng cơ bản thuộc kế hoạch đầu tư công trung hạn vốn ngân sách địa phương đã được phê duyệt.

#### Điều 23. Đầu tư xây dựng công trình đường sắt

1. Chủ thể tổ chức thực hiện đầu tư xây dựng công trình đường sắt được quy định như sau:

a) Đường sắt quốc gia do Bộ Xây dựng, doanh nghiệp đầu tư xây dựng;

b) Đường sắt địa phương do Ủy ban nhân dân cấp tỉnh, doanh nghiệp đầu tư xây dựng;

c) Đường sắt chuyên dùng do doanh nghiệp đầu tư xây dựng.

2. Tổ chức quy định tại khoản 1 Điều này được phép đầu tư xây dựng, cải tạo, nâng cấp công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối với công trình đường sắt sau khi có sự thống nhất với tổ chức, cá nhân quản lý công trình hạ tầng kỹ thuật.

3. 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 đề xuất cấp có thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư để giao cho một cơ quan là chủ đầu tư.

#### Điều 24. Đầu tư dự án đường sắt bằng nguồn vốn ngoài nhà nước

1. Khuyến khích tổ chức, cá nhân tham gia đầu tư dự án đường sắt bằng nguồn vốn ngoài nhà nước theo quy định của pháp luật về đầu tư.

2. Dự án đường sắt đầu tư theo quy định tại khoản 1 Điều này được nhà nước đảm bảo toàn bộ kinh phí bồi thường, hỗ trợ, tái định cư từ ngân sách nhà nước đối với đất dành cho đường sắt. Trường hợp dự án thực hiện theo phương thức đối tác công tư, phần kinh phí bồi thường, hỗ trợ, tái định cư không tính vào tỷ lệ vốn nhà nước tham gia vào dự án.

3. Đối với dự án đường sắt do nhà đầu tư đề xuất theo quy định của pháp luật về đầu tư, trường hợp chỉ có một nhà đầu tư đề xuất, cấp có thẩm quyền chấp thuận chủ trương đầu tư đồng thời chấp thuận nhà đầu tư theo quy định của pháp luật về đầu tư.

4. Đối với dự án đường sắt do nhà đầu tư đề xuất dự án theo quy định của pháp luật về đầu tư theo phương thức đối tác công tư, sau khi dự án đầu tư được phê duyệt:

a) Người có thẩm quyền phê duyệt dự án được quyết định việc chỉ định nhà đầu tư;

b) Nhà đầu tư được chỉ định phải chứng minh đủ năng lực về khả năng thu xếp vốn chủ sở hữu, huy động vốn vay, nguồn vốn hợp pháp khác; chứng minh kinh nghiệm hoặc có thỏa thuận hợp tác với đối tác có kinh nghiệm thực hiện các dự án tương tự;

c) Trước khi quyết định áp dụng hình thức chỉ định nhà đầu tư, cơ quan có thẩm quyền lấy ý kiến bằng văn bản của Bộ Quốc phòng, Bộ Công an đối với yêu cầu về bảo đảm quốc phòng, an ninh quốc gia, bảo vệ bí mật nhà nước.

5. Đối với dự án đường sắt quốc gia, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định việc chỉ định nhà đầu tư dự án theo quy định tại khoản 1 Điều này thực hiện việc đầu tư dự án phát triển đô thị theo mô hình TOD thuộc phạm vi dự án.

6. Trường hợp tổ chức, cá nhân đầu tư dự án đường sắt theo quy định của pháp luật về đầu tư:

a) Nhà đầu tư không được chuyển nhượng dự án, vốn, tài sản hình thành sau đầu tư cho nhà đầu tư nước ngoài để đảm bảo yêu cầu quốc phòng, an ninh;

b) Nhà đầu tư chuyển giao không bồi hoàn toàn bộ tài sản hình thành từ dự án cho Nhà nước sau khi hết thời gian hoạt động của dự án;

c) Bộ Xây dựng giao cơ quan chuyên môn trực thuộc thực hiện chức năng của cơ quan chuyên môn về xây dựng theo quy định của Luật Xây dựng đối với đường sắt quốc gia; Ủy ban nhân dân cấp tỉnh giao cơ quan chuyên môn trực thuộc thực hiện chức năng của cơ quan chuyên môn về xây dựng theo quy định của Luật Xây dựng đối với đường sắt địa phương;

d) Bộ trưởng Bộ Xây dựng chấp thuận danh mục tiêu chuẩn áp dụng cho dự án trước khi người quyết định đầu tư phê duyệt dự án đối với đường sắt quốc gia; Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh chấp thuận danh mục tiêu chuẩn áp dụng cho dự án trước khi người quyết định đầu tư phê duyệt dự án đối với đường sắt địa phương.

#### Điều 25. Đầu tư xây dựng công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung với đường sắt

1. Công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung với đường sắt là công trình được xây dựng để bố trí, lắp đặt đường cáp thông tin, công trình viễn thông, đường dây tải điện, dây dẫn điện, chiếu sáng công cộng; đường ống cấp nước, thoát nước, cấp năng lượng.

2. Việc xây dựng công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung với đường sắt phải đáp ứng các yêu cầu sau đây:

a) Phù hợp với quy hoạch, quy mô của dự án, cấp kỹ thuật của đường sắt;

b) Bảo đảm tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật trong xây dựng; bảo đảm quy định của pháp luật về phòng cháy, chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ; bảo đảm an toàn công trình, bảo đảm cảnh quan và môi trường;

c) Tuân thủ quy định của Luật này, quy định của pháp luật về xây dựng và quy định khác của pháp luật có liên quan.

3. Tổ chức, cá nhân khi xây dựng công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung với đường sắt phải được cơ quan có thẩm quyền cấp phép theo quy định tại khoản 7 Điều 25 của Luật này.

4. Tổ chức được giao quản lý, sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt khai thác, cho thuê hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung theo quy định của pháp luật.

#### Điều 26. Phát triển đô thị theo mô hình TOD đối với đường sắt quốc gia

1. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức lập, thẩm định, phê duyệt điều chỉnh quy hoạch phân khu, quy hoạch khu vực TOD. Trong khu vực TOD, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh được quyết định việc điều chỉnh các chỉ tiêu kinh tế - kỹ thuật, chỉ tiêu sử dụng đất quy hoạch khác với quy định tại quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về quy hoạch đô thị và nông thôn, được quyết định việc điều chỉnh chức năng sử dụng các khu đất trong khu vực TOD. Việc điều chỉnh các nội dung trên phải đảm bảo nguyên tắc không vượt quá khả năng đáp ứng của hệ thống công trình hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội của khu vực TOD.

2. Đối với khu vực đã có quy hoạch đô thị, quy hoạch sử dụng đất được phê duyệt nhưng khi lập, điều chỉnh quy hoạch khu vực TOD có đề xuất khác với nội dung quy hoạch đã được phê duyệt thì quyết định phê duyệt quy hoạch khu vực TOD có giá trị thay thế. Sau khi quy hoạch khu vực TOD được phê duyệt có nội dung đề xuất khác với nội dung quy hoạch đã được phê duyệt thì các quy hoạch đã được phê duyệt phải được cập nhật phù hợp và công bố theo quy định.

3. Hội đồng nhân dân cấp tỉnh được quyết định sử dụng ngân sách địa phương để triển khai dự án đầu tư công độc lập thực hiện công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư theo quy hoạch khu vực TOD để tạo quỹ đất đấu giá theo quy định của pháp luật.

4. Đối với số tiền thu được từ khai thác quỹ đất khu vực TOD 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.

#### Điều 27. Phát triển đô thị theo mô hình TOD đối với đường sắt địa phương

1. Việc lập, thẩm định, phê duyệt, điều chỉnh phương án tuyến công trình, vị trí công trình trên tuyến đường sắt địa phương, quy hoạch khu vực TOD được quy định như sau:

a) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức lập, thẩm định, phê duyệt, điều chỉnh phương án tuyến công trình, vị trí công trình trên tuyến đường sắt địa phương, quy hoạch khu vực TOD. Trong khu vực TOD, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh được quyết định việc điều chỉnh các chỉ tiêu kinh tế - kỹ thuật, chỉ tiêu sử dụng đất quy hoạch khác với quy định tại quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về quy hoạch đô thị và nông thôn; được quyết định việc điều chỉnh chức năng sử dụng các khu đất trong khu vực TOD, phát triển các tuyến đường sắt địa phương, phát triển đô thị trong khu vực TOD. Việc điều chỉnh các nội dung trên phải đảm bảo nguyên tắc không vượt quá khả năng đáp ứng của hệ thống công trình hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội của khu vực TOD;

b) Khi lập, thẩm định, phê duyệt, điều chỉnh phương án tuyến công trình, vị trí công trình trên tuyến đường sắt địa phương, quy hoạch khu vực TOD, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh được quyết định các nội dung khác với quy hoạch đô thị và nông thôn, quy hoạch sử dụng đất, kế hoạch sử dụng đất đã được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt mà không phải thực hiện thủ tục điều chỉnh kế hoạch sử dụng đất và các quy hoạch có liên quan. Sau khi phê duyệt, kế hoạch sử dụng đất, các quy hoạch khác có liên quan phải được kịp thời rà soát, điều chỉnh, cập nhật và công bố.

c) Trường hợp quy hoạch chung của thành phố trực thuộc trung ương chưa được cấp có thẩm quyền phê duyệt, Ủy ban nhân dân Thành phố căn cứ quy hoạch tỉnh đã được phê duyệt tổ chức lập, thẩm định, phê duyệt, phê duyệt điều chỉnh phương án tuyến công trình, vị trí công trình trên tuyến và quy hoạch khu vực TOD.

2. Căn cứ quy hoạch khu vực TOD được phê duyệt, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh được quyết định việc chuyển nhượng chỉ tiêu sử dụng đất quy hoạch giữa các dự án, công trình trong khu vực TOD.

3. Hội đồng nhân dân cấp tỉnh quy định chi tiết Điều này.

#### Điều 28. Phân chia dự án đường sắt thành các dự án thành phần, tiểu dự án

Cấp có thẩm quyền quyết định đầu tư dự án đường sắt được quyết định phân chia dự án thành các dự án thành phần, tiểu dự án (bao gồm bồi thường, hỗ trợ, tái định cư) trong quá trình lập dự án đầu tư xây dựng, các dự án thành phần sau khi phân chia được quản lý như dự án độc lập. Việc phân chia dự án thành phần, tiểu dự án không phải thực hiện theo quy định của pháp luật về xây dựng.

#### Điều 29. Trình tự, thủ tục đầu tư dự án đường sắt địa phương, dự án đường sắt địa phương theo mô hình TOD

1. Dự án đường sắt địa phương, dự án đường sắt địa phương theo mô hình TOD được 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 trừ quy định tại khoản 3 Điều 11 của Luật này.

2. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có thẩm quyền sau đây:

a) Tổ chức lập, thẩm định, quyết định đầu tư và quyết định điều chỉnh dự án đường sắt địa phương, dự án đường sắt địa phương theo mô hình TOD theo trình tự, thủ tục tương tự như dự án nhóm A do địa phương quản lý theo quy định của pháp luật có liên quan;

b) Quyết định gia hạn thời gian thực hiện dự án đường sắt địa phương, dự án đường sắt địa phương theo mô hình TOD trong trường hợp không làm tăng tổng mức đầu tư thì không phải thực hiện thủ tục điều chỉnh dự án;

c) Quyết định điều chỉnh dự án trong trường hợp dự án phát sinh thay đổi về mục tiêu, địa điểm, vượt mức vốn đầu tư công, vượt mức vốn đầu tư công của ngân sách cấp trên, vượt tổng mức đầu tư dự án so với nội dung tại quyết định đầu tư dự án và các trường hợp khác theo quy định của pháp luật về xây dựng;

d) Quyết định lựa chọn áp dụng tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật cho tuyến đường sắt địa phương sau khi có ý kiến thống nhất của Bộ Xây dựng.

#### Điều 30. Thiết kế kỹ thuật tổng thể (FEED)

1. Dự án đường sắt được lập thiết kế kỹ thuật tổng thể (FEED) thay thế cho thiết kế cơ sở trong Báo cáo nghiên cứu khả thi; việc lựa chọn nhà thầu EPC, EC, EP được thực hiện trên cơ sở dự án đầu tư được phê duyệt; chủ đầu tư được quyết định việc phê duyệt đối với các bước thiết kế sau thiết kế FEED.

2. Cho phép chủ đầu tư, tổ chức, cơ quan được giao nhiệm vụ lập báo cáo nghiên cứu khả thi tham vấn các nhà thầu, tổ chức trong nước và nước ngoài về công nghệ, mức giá tham chiếu và các rủi ro tiềm ẩn; việc tham vấn phải được thực hiện minh bạch và không mang lại lợi thế không công bằng cho bất kỳ nhà cung cấp nào.

3. Chính phủ quy định chi tiết Điều này.

#### Điều 31. Thi tuyển phương án kiến trúc

Người quyết định đầu tư được quyết định việc không phải thi tuyển phương án kiến trúc đối với các công trình đường sắt (nhà ga, nút giao, cầu, các hạng mục công trình liên quan thuộc dự án đường sắt) nhưng phải đảm bảo yêu cầu về lịch sử, văn hóa, thẩm mỹ của công trình.

#### Điều 32. Hoạt động thực hiện trước khi quyết định đầu tư dự án đường sắt

1. Các hoạt động được thực hiện trước khi quyết định đầu tư dự án đường sắt gồm:

a) Đào tạo nguồn nhân lực của cơ quan nhà nước, chủ đầu tư, đơn vị quản lý dự án, đơn vị vận hành khai thác, cơ sở đào tạo, cơ sở nghiên cứu;

b) Dịch vụ tư vấn;

c) Quy hoạch liên quan đến phương án tuyến công trình, vị trí công trình trên tuyến đường sắt địa phương và quy hoạch khu vực TOD;

d) Bồi thường, hỗ trợ, tái định cư;

đ) Truyền thông và công việc khác phục vụ chuẩn bị đầu tư dự án.

2. Đối với dự án đầu tư xây dựng đường sắt quốc gia theo hình thức đầu tư công, sau khi được cấp có thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư, dự án được bổ sung danh mục trong kế hoạch đầu tư công trung hạn và bố trí vốn kế hoạch đầu tư công hằng năm để chi trả cho các hoạt động quy định tại các điểm a, b, d, đ, e khoản 1 Điều này.

3. Đối với dự án đường sắt địa phương, dự án đường sắt địa phương theo mô hình TOD theo hình thức đầu tư công, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh được quyết định bố trí vốn từ ngân sách địa phương trong kế hoạch đầu tư công trung hạn và kế hoạch đầu tư công hằng năm để chi trả cho các hoạt động quy định tại khoản 1 Điều này.

#### Điều 33. Thực hiện đồng thời một số công việc chuẩn bị dự án đường sắt

1. Cho phép chủ đầu tư hoặc người đứng đầu đơn vị được giao nhiệm vụ chuẩn bị dự án đường sắt trong trường hợp chưa xác định được chủ đầu tư được triển khai thực hiện đồng thời việc lập, thẩm định, phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi, thiết kế xây dựng sau thiết kế cơ sở hoặc thiết kế kỹ thuật tổng thể (FEED), hồ sơ mời thầu, hồ sơ yêu cầu.

2. Cho phép Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh được quyết định triển khai thực hiện đồng thời việc lập, thẩm định, phê duyệt Báo cáo nghiên cứu khả thi, thiết kế xây dựng sau thiết kế cơ sở của các dự án bồi thường, hỗ trợ, tái định cư, di dời hạ tầng kỹ thuật phục vụ dự án đường sắt.

#### Điều 34. Lựa chọn nhà thầu

1. Chủ đầu tư được quyết định sử dụng nhà thầu nước ngoài cho hoạt động tư vấn và hoạt động thực hiện trước cho dự án đường sắt.

2. Người có thẩm quyền quyết định đầu tư được quyết định việc áp dụng hình thức chỉ định thầu đối với việc lựa chọn nhà thầu tư vấn, phi tư vấn, hàng hóa, xây lắp, EPC, EC, EP, chìa khóa trao tay và nhà đầu tư; trình tự, thủ tục thực hiện theo quy định của pháp luật về đấu thầu, pháp luật khác có liên quan và phù hợp với các cam kết quốc tế mà Việt Nam tham gia.

3. Đối với dự án đầu tư xây dựng tổ hợp công nghiệp và chuyển giao công nghệ đường sắt, người có thẩm quyền quyết định đầu tư được quyết định việc áp dụng hình thức chỉ định thầu quy định tại khoản 2 Điều này.

4. Đối với trường hợp chỉ định thầu để thực hiện các gói thầu xây lắp, EPC, EC, EP, Chủ đầu tư được phép không phải áp dụng quy định về bảo đảm cạnh tranh trong đấu thầu đối với các nhà thầu tư vấn lập báo cáo nghiên cứu khả thi, thiết kế FEED, thiết kế kỹ thuật.

#### Điều 35. Lập tổng mức đầu tư, dự toán xây dựng, dự toán gói thầu, chi phí vận hành và bảo trì công trình

1. Đối với các hạng mục công việc có nhưng chưa phù hợp hoặc chưa có trong hệ thống định mức, giá xây dựng công trình, suất vốn đầu tư, mức chi phí, dữ liệu về chi phí, được cấp có thẩm quyền ban hành, dự án đường sắt được sử dụng hệ thống định mức, giá xây dựng công trình, suất vốn đầu tư, mức chi phí do các tổ chức trong nước, nước ngoài công bố của hạng mục công việc tương tự hoặc của dự án đường sắt tương tự trong nước, nước ngoài và được quy đổi về thời điểm tính toán.

2. Trường hợp không thể xác định chi phí theo khoản 1 Điều này được phép xác định chi phí theo suất vốn đầu tư của dự án tương tự trên thế giới và được quy đổi về thời điểm tính toán.

3. Trong trường hợp hệ thống định mức, đơn giá vận hành và bảo trì do cấp có thẩm quyền ban hành không có hoặc có nhưng chưa phù hợp với công trình, dự án đường sắt; được sử dụng hệ thống định mức, đơn giá vận hành và bảo trì do các tổ chức trong nước, nước ngoài công bố hoặc của dự án đường sắt tương tự trong nước, nước ngoài và được quy đổi về thời điểm tính toán.

4. Các chi phí vận hành thử, đào tạo, tiếp nhận chuyển giao công nghệ nếu có được tính trong tổng mức đầu tư xây dựng công trình đường sắt.

5. Đối với các khoản mục chi phí chưa được quy định trong pháp luật Việt Nam hoặc đã có quy định trong pháp luật Việt Nam nhưng chưa phù hợp với các dự án đường sắt có tính chất, điều kiện triển khai tương tự, được tính toán các khoản mục chi phí như các dự án đường sắt có tính chất, điều kiện triển khai tương tự trên thế giới.

6. Đối với dự án tổ hợp công nghiệp đường sắt được áp dụng quy định tại khoản 1, 2, 3 Điều này để lập và quản lý chi phí đầu tư xây dựng.

#### Điều 36. Hợp đồng

Dự án đường sắt được sử dụng bộ mẫu điều kiện hợp đồng của Hiệp hội Quốc tế các kỹ sư tư vấn (FIDIC) vào việc lập hồ sơ mời thầu, hồ sơ yêu cầu, xác lập và thực hiện hợp đồng xây dựng theo các nguyên tắc sau:

1. Được áp dụng quyền chỉ dẫn và quyết định của nhà tư vấn theo nguyên tắc hợp đồng FIDIC.

2. Được áp dụng cơ chế xử lý khiếu nại, giải quyết tranh chấp theo nguyên tắc của hợp đồng FIDIC.

3. Được giao Giám sát trưởng quyết định một số nội dung thuộc trách nhiệm của chủ đầu tư theo các điều kiện riêng của hợp đồng để đẩy nhanh tiến độ thực hiện, đảm bảo chất lượng, hiệu quả sử dụng vốn của dự án đối với một số hạng mục, công tác có yêu cầu kỹ thuật cao, kỹ thuật mới.

#### Điều 37. Công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư

1. Tập đoàn Điện lực Việt Nam chịu trách nhiệm tổ chức thực hiện công tác di dời công trình điện có điện áp từ 110KV trở lên phục vụ công tác thu hồi đất, bồi thường, hỗ trợ, tái định cư. Dự án di dời công trình điện quy định tại khoản này không phải quyết định chủ trương đầu tư.

2. Đối với dự án đường sắt đã được cấp có thẩm quyền quyết định chủ trương đầu tư, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có dự án đi qua được lập, thẩm định, phê duyệt, quyết định đầu tư các dự án thành phần, dự án thành phần độc lập về bồi thường, hỗ trợ, tái định cư trên cơ sở hồ sơ thiết kế sơ bộ trong Báo cáo nghiên cứu tiền khả thi, các dự án bồi thường, hỗ trợ, tái định cư không phải quyết định chủ trương đầu tư; bố trí tạm cư cho người có đất bị thu hồi, bảo đảm ổn định đời sống của người dân.

3. Người đứng đầu cơ quan có thẩm quyền được quyết định áp dụng chỉ định thầu đối với các gói thầu tư vấn, phi tư vấn, xây lắp thực hiện công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư. Trình tự, thủ tục chỉ định thầu thực hiện theo quy định của pháp luật về đấu thầu.

4. Đối với dự án đường sắt địa phương, dự án đường sắt địa phương theo mô hình TOD, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định việc tách công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư thành dự án thành phần, dự án thành phần độc lập trên cơ sở phương án tuyến công trình, vị trí công trình trên tuyến đường sắt địa phương đã được cơ quan có thẩm quyền chấp thuận hoặc quy hoạch khu vực TOD đã được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt; dự án bồi thường, hỗ trợ, tái định cư không phải quyết định chủ trương đầu tư. Việc lập, thẩm định, quyết định đầu tư dự án bồi thường, hỗ trợ, tái định cư theo quy định của pháp luật về đầu tư công.

5. Đối với dự án đường sắt sử dụng vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA), vốn vay ưu đãi nước ngoài, trường hợp Nhà tài trợ yêu cầu chủ đầu tư có trách nhiệm giải phóng mặt bằng tạm phục vụ thi công, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh chỉ đạo thực hiện công tác giải phóng mặt bằng tạm để bàn giao cho chủ đầu tư.

#### Điều 38. Vật liệu xây dựng

Việc khai thác khoáng sản nhóm IV và khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường thuộc khoáng sản nhóm III theo quy định của Luật Địa chất và khoáng sản (sau đây gọi là khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường) phục vụ các dự án đường sắt được quy định như sau:

1. Đối với các mỏ khoáng sản đã được cấp phép, đang hoạt động, còn thời hạn khai thác hoặc đã hết thời hạn khai thác, còn trữ lượng nhưng chưa thực hiện thủ tục đóng cửa mỏ, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định:

a) Điều chỉnh trữ lượng khai thác, kéo dài thời hạn khai thác mỏ, nâng công suất theo nhu cầu của các dự án mà không phải thực hiện thủ tục điều chỉnh quy hoạch tỉnh; không phải lập dự án đầu tư khai thác khoáng sản điều chỉnh để thực hiện trình tự, thủ tục quyết định hoặc chấp thuận chủ trương đầu tư; không phải thực hiện thủ tục thẩm định, phê duyệt kết quả thẩm định báo cáo đánh giá tác động môi trường, cấp giấy phép môi trường và đăng ký môi trường nhưng phải bảo đảm yêu cầu về an toàn lao động, bảo vệ môi trường trong khai thác;

b) Dừng việc nâng công suất khai thác sau khi đã cung cấp đủ cho dự án;

2. Đối với các mỏ khoáng sản nằm trong hồ sơ khảo sát vật liệu xây dựng phục vụ dự án nhưng chưa cấp giấy phép khai thác:

a) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh cấp giấy phép khai thác khoáng sản làm vật liệu xây dựng thông thường mà không phải đấu giá quyền khai thác khoáng sản. Đối với các mỏ vật liệu xây dựng thông thường đã được đưa vào kế hoạch đấu giá quyền khai thác khoáng sản được điều chỉnh, đưa ra khỏi kế hoạch đấu giá để cấp giấy phép khai thác mà không phải đấu giá quyền khai thác khoáng sản; việc cấp phép khai thác được thực hiện tương tự như việc cấp phép khai thác khoáng sản nhóm IV quy định tại điểm a khoản 2 Điều 72 và điểm c, điểm d khoản 2 Điều 73 của Luật Địa chất và khoáng sản;

b) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định điều chỉnh, bổ sung các mỏ khoáng sản này vào phương án quản lý về địa chất, khoáng sản trong quy hoạch tỉnh mà không phải thực hiện thủ tục điều chỉnh quy hoạch tỉnh;

c) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh sử dụng nguồn dự phòng của dự án để tổ chức thu hồi đất, bồi thường, hỗ trợ, tái định cư khu vực mỏ sau khi đã được khảo sát, đánh giá về trữ lượng, chất lượng theo yêu cầu của các dự án và các nội dung khác theo quy định của pháp luật về địa chất và khoáng sản để cấp mỏ cho tổ chức, cá nhân khai thác khoáng sản phục vụ dự án;

d) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có trách nhiệm quản lý, giám sát quá trình thực hiện và quản lý sau khi hoàn thành dự án;

đ) Tổ chức, cá nhân khai thác khoáng sản phục vụ dự án chịu trách nhiệm nộp thuế, phí và nghĩa vụ tài chính khác theo quy định của pháp luật;

e) Việc khai thác, sử dụng khoáng sản được thực hiện đến khi hoàn thành dự án và phải chịu sự quản lý, giám sát theo quy định của pháp luật;

3. Trường hợp đã khai thác hết trữ lượng khoáng sản tại các mỏ khoáng sản nằm trong hồ sơ khảo sát vật liệu xây dựng phục vụ các dự án đường sắt nhưng vẫn chưa đáp ứng đủ nhu cầu cung cấp vật liệu xây dựng cho các dự án, chủ đầu tư chủ trì tổ chức khảo sát, đề xuất Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định bổ sung mới các mỏ khoáng sản vào hồ sơ khảo sát vật liệu xây dựng phục vụ các dự án; việc quản lý, khai thác, sử dụng khoáng sản tại các mỏ khoáng sản bổ sung mới thực hiện như quy định tại điểm b khoản này.

4. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh căn cứ điều kiện thực tế để xem xét, hướng dẫn tổ chức, cá nhân khai thác khoáng sản phục vụ các dự án đường sắt tự lập đánh giá tác động tới lòng, bờ, bãi sông đối với mỏ cát, sỏi lòng sông nằm ở đoạn sông, suối có nguy cơ sạt lở cao bảo đảm tuân thủ quy định về quản lý cát, sỏi lòng sông và bảo vệ lòng, bờ, bãi sông; kiểm tra, kiểm soát việc sử dụng khoáng sản theo quy định của pháp luật;

5. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh chịu trách nhiệm tổ chức việc kiểm soát giá vật liệu tại mỏ cấp cho dự án.

#### Điều 39. Bãi đổ thải

Về bãi đổ chất thải rắn xây dựng và tầng đất mặt của đất chuyên trồng lúa nước phục vụ các dự án đường sắt, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định hoặc đề nghị Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có liên quan quyết định:

1. Thu hồi đất, bồi thường, hỗ trợ, tái định cư khu vực bãi đổ chất thải rắn xây dựng trong hồ sơ khảo sát dự án và bàn giao mặt bằng cho nhà thầu để đổ chất thải rắn xây dựng của dự án.

2. Tổ chức quản lý bãi đổ chất thải rắn xây dựng của dự án theo quy định của pháp luật về đất đai, pháp luật về môi trường và quy định khác của pháp luật có liên quan.

3. Tổ chức xây dựng phương án sử dụng tầng đất mặt của đất chuyên trồng lúa nước thu hồi từ các dự án. Việc xây dựng phương án sử dụng tầng đất mặt của đất chuyên trồng lúa nước thu hồi từ các dự án thực hiện theo quy định của pháp luật về trồng trọt.

#### Điều 40. Chuyển mục đích sử dụng rừng sang mục đích khác và tạm sử dụng rừng

Chủ trương chuyển mục đích sử dụng rừng sang mục đích khác được thực hiện trong bước nghiên cứu khả thi của dự án đường sắt. Hồ sơ đề xuất chủ trương chuyển mục đích sử dụng rừng sang mục đích khác là thành phần hồ sơ Báo cáo nghiên cứu khả thi của dự án. Quyết định phê duyệt dự án đồng thời là quyết định chủ trương chuyển mục đích sử dụng rừng sang mục đích khác. Việc tạm sử dụng rừng và hoàn trả rừng để thực hiện thi công công trình tạm phục vụ dự án thực hiện theo quy định của Chính phủ.

#### Điều 41. Bảo đảm phòng, chống tham nhũng, lãng phí, tiêu cực

1. Đối với việc lựa chọn nhà đầu tư, nhà thầu các gói thầu EPC, EC, EP, gói thầu tư vấn sử dụng nhà thầu nước ngoài, Bộ Quốc phòng, Bộ Công an, Bộ Xây dựng, Bộ Tài chính, Thanh tra Chính phủ, Kiểm toán nhà nước có trách nhiệm cử đại diện tham gia tổ thẩm định hồ sơ mời thầu, hồ sơ yêu cầu, kết quả lựa chọn nhà thầu. Thành viên tổ thẩm định là đại diện Bộ Quốc phòng, Bộ Công an, Bộ Xây dựng, Bộ Tài chính, Thanh tra Chính phủ, Kiểm toán nhà nước không phải áp dụng về điều kiện, năng lực, kinh nghiệm theo quy định của pháp luật về đấu thầu.

2. Kiểm toán nhà nước có trách nhiệm kiểm toán hồ sơ tổng mức đầu tư đã được hoàn thiện theo báo cáo thẩm định của cấp quyết định đầu tư để làm cơ sở phê duyệt dự án và gửi kết quả kiểm toán cho cấp quyết định đầu tư trong thời hạn không quá 30 ngày kể từ khi nhận được đầy đủ hồ sơ đề nghị kiểm toán.

## Mục 2. ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN CÔNG NGHIỆP ĐƯỜNG SẮT

#### Điều 42. Công nghiệp đường sắt

1. Công nghiệp đường sắt bao gồm:

a) Sản xuất, lắp ráp, sửa chữa, hoán cải phương tiện giao thông đường sắt;

b) Sản xuất, chế tạo linh kiện, thiết bị của hệ thống thông tin, tín hiệu đường sắt, hệ thống cấp điện sức kéo đường sắt;

c) Chế tạo máy móc; sản xuất ray, ghi, phụ kiện, phụ tùng, vật tư, thiết bị có yêu cầu kỹ thuật đặc biệt chuyên dùng cho đường sắt.

2. Sản phẩm, hàng hóa công nghiệp đường sắt gồm: phương tiện giao thông đường sắt, hệ thống thông tin, tín hiệu, hệ thống cấp điện sức kéo đường sắt, ray, ghi, phụ kiện liên kết và phụ tùng, vật tư, thiết bị có yêu cầu kỹ thuật đặc biệt thuộc Danh mục công nghệ cao được ưu tiên đầu tư phát triển theo quyết định của Thủ tướng Chính phủ.

#### Điều 43. Yêu cầu về phát triển công nghiệp đường sắt

1. Phù hợp với quy hoạch mạng lưới đường sắt, quy hoạch có tính chất kỹ thuật, chuyên ngành đường sắt và chiến lược phát triển công nghiệp Việt Nam theo từng thời kỳ.

2. Đồng bộ với phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt, dịch vụ vận tải đường sắt và bảo đảm an toàn, bảo vệ môi trường theo quy định của pháp luật.

3. Đối với gói thầu được tổ chức đấu thầu quốc tế, tổng thầu, nhà thầu phải cam kết việc chuyển giao công nghệ, đào tạo nguồn nhân lực cho đối tác Việt Nam để làm chủ công tác quản lý, vận hành, bảo trì.

4. Việc đầu tư, nhập khẩu dây chuyền công nghệ sản xuất, lắp ráp máy móc, thiết bị, phương tiện giao thông đường sắt phải bảo đảm tính đồng bộ, tiên tiến, hiện đại; phải thực hiện chuyển giao công nghệ một phần hoặc toàn bộ theo quy định của pháp luật về chuyển giao công nghệ.

#### Điều 44. Đầu tư phát triển công nghiệp đường sắt

1. Nhà nước hỗ trợ 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.

2. Thủ tướng Chính phủ quyết định danh mục dịch vụ, hàng hóa công nghiệp đường sắt được giao nhiệm vụ cho tổ chức, doanh nghiệp nhà nước hoặc đặt hàng cho tổ chức, doanh nghiệp Việt Nam.

3. Chính phủ quy định việc giao nhiệm vụ, đặt hàng và tiêu chí lựa chọn tổ chức, doanh nghiệp Việt Nam được giao nhiệm vụ, đặt hàng cung cấp dịch vụ, hàng hóa công nghiệp đường sắt; nghiên cứu, ứng dụng, nhận chuyển giao công nghệ.

4. Chủ đầu tư, nhà thầu phải ưu tiên sử dụng dịch vụ, hàng hóa công nghiệp đường sắt theo quy định tại khoản 1, khoản 2 Điều này; ưu tiên sử dụng các sản phẩm, hàng hóa, dịch vụ mà trong nước có thể sản xuất, cung cấp.

#### Điều 45. Nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển giao công nghệ và đào tạo nguồn nhân lực phát triển công nghiệp đường sắt

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.

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 luậtvề 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.

3. Tổ chức, cá nhân thực hiện nhiệm vụ khoa học và công nghệ phục vụ phát triển công nghiệp đường sắt được áp dụng các chính sách sau đây:

a) Tổ chức, cá nhân chủ trì hoạt động khoa học công nghệ được quyết định việc đấu thầu hạn chế, chỉ định thầu, đặt hàng để lựa chọn nhà thầu cung ứng dịch vụ, hàng hóa;

b) Doanh nghiệp được hưởng ưu đãi như doanh nghiệp công nghệ cao theo quy định của pháp luật về công nghệ cao trong thời gian thực hiện nhiệm vụ khoa học, công nghệ;

c) Nhận hỗ trợ từ ngân sách nhà nước để mua sắm, vận hành máy móc, thiết bị phục vụ thực hiện nhiệm vụ theo quy định của pháp luật về khoa học và công nghệ.

4. Tổ chức, cá nhân tham gia đào tạo phát triển nguồn nhân lực công nghiệp đường sắt được hưởng các chính sách theo quy định của pháp luật về công nghệ cao.

5. Tổ chức, cá nhân tham gia các hoạt động khoa học, công nghệ phục vụ dự án đường sắt được áp dụng các chính sách sau đây:

a) Tổ chức, cá nhân chủ trì hoạt động khoa học, công nghệ phục vụ dự án được quyết định việc đấu thầu hạn chế, chỉ định thầu, đặt hàng để lựa chọn nhà thầu cung ứng dịch vụ, hàng hóa;

b) Miễn thuế thu nhập doanh nghiệp, miễn thuế thu nhập cá nhân từ việc thực hiện nhiệm vụ khoa học, công nghệ phục vụ dự án.

# Chương III

# QUẢN LÝ, KHAI THÁC ĐƯỜNG SẮT

## Mục 1. KẾT CẤU HẠ TẦNG ĐƯỜNG SẮT

#### Điều 46. Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt

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.

#### Điều 47. 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. Trách nhiệm tổ chức quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt:

a) Bộ Xây dựng tổ chức quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư;

b) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt địa phương do mình đầu tư hoặc được giao quản lý;

c) Tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư tổ chức thực hiện quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt theo quy định của pháp luật; tổ chức lập hồ sơ quản lý đất dành cho đường sắt do mình quản lý;

d) Doanh nghiệpquản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt do mình đầu tư theo quy định của pháp luật.

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 48. Quản lý, bảo trì công trình đường sắt dùng chung với đường bộ và công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối, sử dụng chung với công trình đường sắt

1. Đối với công trình đường sắt quốc gia dùng chung với đường sắt địa phương, đường sắt dùng chung với đường bộ phải được tách riêng hạng mục công trình để giao cho tổ chức quản lý, vận hành, khai thác và bảo trì. Việc tách các hạng mục bảo đảm công trình được khai thác an toàn, hiệu quả.

2. Công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối với công trình đường sắt phải được các tổ chức quản lý tài sản thống nhất về phạm vi, trách nhiệm quản lý, bảo trì và khai thác.

3. Tổ chức, cá nhân quản lý, bảo trì công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung với đường sắt do mình đầu tư theo quy định của pháp luật.

4. Chính phủ quy định chi tiết việc phân chia phạm vi quản lý, bảo trì, khai thác đối với công trình đường sắt quốc gia dùng chung với đường sắt địa phương, đường sắt dùng chung với đường bộ, công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối với công trình đường sắt.

#### Điều 49. 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 bảo đảm từ nguồn ngân sách nhà nước và các nguồn vốn hợp pháp khác.

2. Bộ Xây dựng tổ chức quản lý nguồn kinh phí được bố trí cho công tác quản lý, bảo trì, bảo vệ tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư, công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối với công trình đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư và các hạng mục công trình đường sắtquốc gia do Nhà nước đầu tư sử dụng chung với đường bộ do mình quản lý.

3. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh bố trí và quản lý, sử dụng nguồn kinh phí được phân bổ cho công tác quản lý, bảo trì, bảo vệ tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt địa phương do mình đầu tư hoặc tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt được giao quản lý, công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối với công trình đường sắt địa phương do mình đầu tư và các hạng mục công trình đường sắt địa phương do mình đầu tư sử dụng chung với đường bộ, trừ quy định tại khoản 4 Điều này.

4. Doanh nghiệp có trách nhiệm bảo đảm kinh phí để quản lý, bảo trì, bảo vệ tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do mình đầu tư, công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối với công trình đường sắt và các hạng mục công trình đường sắt sử dụng chung với đường bộ khi được giao quản lý.

#### Điều 50. Bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt

1. Bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt bao gồm: các hoạt động nhằm bảo đảm an toàn cho công trình đường sắt; phòng ngừa, ngăn chặn và xử lý hành vi xâm phạm, phá hoại công trình đường sắt; lấn chiếm phạm vi bảo vệ công trình đường sắt, hành lang an toàn giao thông đường sắt.

2. Phạm vi bảo vệ công trình đường sắt là giới hạn được xác định bởi khoảng không, vùng đất, vùng nước xung quanh liền kề với công trình đường sắt.

3. Hành lang an toàn giao thông đường sắt là dải đất dọc hai bên đường sắt, tính từ mép ngoài phần đất thuộc phạm vi bảo vệ đường sắt để bảo đảm an toàn giao thông đường sắt và hạn chế ảnh hưởng đến môi trường xung quanh.

4. 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, trừ trường hợp đường sắt đã được cách ly riêng biệt đi trên cao hoặc trong hầm.

5. Xây dựng công trình trong phạm vi bảo vệ công trình, hành lang an toàn giao thông đường sắt:

a) Các công trình được phép xây dựng trong phạm vi bảo vệ công trình, hành lang an toàn giao thông đường sắt gồm: công trình thiết yếu phục vụ quốc phòng, an ninh, phòng chống thiên tai,kinh tế - xã hội không thể bố trí ngoài phạm vi đất dành cho đường sắt; công trình dùng cho mục đích tuyên truyền theo yêu cầu của cơ quan nhà nước;

Khi có yêu cầu của cơ quan có thẩm quyền, chủ đầu tư công trình phải tự bố trí kinh phí và thực hiện tháo dỡ, di chuyển công trình xây dựng trong phạm vi bảo vệ công trình, hành lang an toàn giao thông đường sắt mà không được bồi thường công trình đã xây dựng.

b) Được phép xây dựng đường gom trong phạm vi bảo vệ công trình, hành lang an toàn giao thông đường sắt của đường sắt quốc gia hiện có, đường sắt chuyên dùng trong trường hợp đường gom không thể bố trí ngoài phạm vi đất dành cho đường sắt, đồng thời phải xây dựng hàng rào ngăn cách giữa đường sắt với đường gom;

c) Việc xây dựng công trình trong phạm vi bảo vệ công trình, hành lang an toàn giao thông đường sắt phải bảo đảm không làm ảnh hưởng đến an toàn công trình đường sắt, an toàn giao thông đường sắt.

6. Xây dựng công trình, khai thác tài nguyên và tiến hành hoạt động khác ở vùng lân cận phạm vi đất dành cho đường sắt:

a) Việc xây dựng công trình, khai thác tài nguyên và tiến hành hoạt động khác ở vùng lân cận phạm vi đất dành cho đường sắt không được làm ảnh hưởng đến an toàn của công trình đường sắt và an toàn giao thông vận tải đường sắt;

b) Trường hợp xây dựng công trình, khai thác tài nguyên và tiến hành hoạt động khác ở vùng lân cận phạm vi đất dành cho đường sắt nhưng có khả năng ảnh hưởng đến an toàn của công trình đường sắt hoặc an toàn giao thông vận tải đường sắt thì chủ đầu tư công trình, tổ chức, cá nhân khai thác tài nguyên và tiến hành hoạt động khác phải có biện pháp bảo đảm an toàn cho công trình đường sắt và an toàn giao thông vận tải đường sắt;

c) Chủ đầu tư công trình, tổ chức, cá nhân khai thác tài nguyên và tiến hành hoạt động khác phải bồi thường thiệt hại do lỗi của mình gây ra cho công trình đường sắt và an toàn giao thông vận tải đường sắt theo quy định của pháp luật.

7. Trường hợp cần sử dụng đất dành cho đường sắt để xây dựng công trình thiết yếu phục vụ quốc phòng, an ninh, kinh tế - xã hội thì phải có biện pháp bảo đảm an toàn cho công trình đường sắt, an toàn giao thông đường sắt và phải được cấp phép theo quy định của Bộ trưởng Bộ Xây dựng.

8. Chính phủ quy định chi tiết khoản 1, khoản 2, khoản 3, khoản 4, khoản 5, khoản 6 Điều này.

#### Điều 51. Phòng, chống thiên tai đối với kết cấu hạ tầng đường sắt

1. Các dự án đầu tư xây dựng công trình đường sắt phải được thiết kế, xây dựng bền vững, thích ứng với biến đổi khí hậu, tuân thủ các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật, bảo đảm yêu cầu về phòng, chống thiên tai theo quy định của pháp luật.

2. Trách nhiệm thực hiện phòng, chống thiên tai đối với các tuyến đường sắt đang khai thác:

a) Bộ Xây dựng, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh, chủ sở hữu tài sản tổ chức thực hiện công tác phòng, chống thiên tai đối với đường sắt thuộc phạm vi quản lý theo quy định của Luật này, pháp luật về phòng, chống thiên tai và pháp luật khác có liên quan;

b) 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 tưcó trách nhiệm thực hiện phòng, chống thiên tai đối với đường sắt được giao quản lý theo quy định của Luật này, pháp luật về phòng, chống thiên tai và pháp luật khác có liên quan; sửa chữa, khắc phục ngay hư hỏng công trình đường sắt đối với các trường hợp không bảo đảm an toàn cho người, phương tiện tham gia giao thông trên các đoạn, tuyến đường sắt; tổ chức kiểm tra các công trình, vị trí xung yếu có nguy cơ mất an toàn công trình đường sắt, công trình liền kề;

c) Tổ chức, cá nhân tham gia thực hiện phòng, chống thiên tai đối với kết cấu hạ tầng đường sắt theo sự phân công, phân cấp, phối hợp chặt chẽ giữa các lực lượng và phù hợp với các cấp độ rủi ro thiên tai theo quy định của pháp luật về phòng, chống thiên tai.

#### Điều 52. Kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt

1. Kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư được giao, cho thuê hoặc chuyển nhượng có thời hạn cho doanh nghiệp để kinh doanh theo quy định.

2. Chủ sở hữu quyết định việc kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt do mình đầu tư theo quy định của Luật này và pháp luật có liên quan.

3. Chính phủ quy định điều kiện kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt.

#### Điều 53. Quyền, nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt

1. Quyền của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt:

a) Yêu cầu tổ chức, cá nhân có hoạt động liên quan đến kết cấu hạ tầng đường sắt phải thực hiện đúng tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật về kết cấu hạ tầng đường sắt;

b) Lập phương án giá hàng hóa, dịch vụ do mình cung cấp thuộc danh mục hàng hóa, dịch vụ do nhà nước định giá theo quy định của pháp luật về giá;

c) Tạm đình chỉ chạy tàu khi kết cấu hạ tầng đường sắt có nguy cơ mất an toàn chạy tàu;

d) Được bồi thường thiệt hại trong trường hợp kết cấu hạ tầng đường sắt bị hư hỏng do lỗi của tổ chức, cá nhân khác gây ra;

đ) Được Nhà nước hỗ trợ theo quy định tại khoản 1 Điều 71 của Luật này;

e) Các quyền khác theo quy định của pháp luật.

2. Nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt:

a) Kiểm tra, theo dõi trạng thái kỹ thuật, chất lượng kết cấu hạ tầng đường sắt đã công bố để tổ chức chạy tàu an toàn, thông suốt;

b) Xây dựng, điều chỉnh, công bố biểu đồ chạy tàu trên các tuyến, đoạn tuyến, khu đoạn bảo đảm nhu cầu của người sử dụng để làm cơ sở cho việc chạy tàu, trừ đường sắt đô thị;

c) Tổ chức điều hành giao thông vận tải đường sắt trên hệ thống đường sắt do mình quản lý. 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;

d) Thông báo kịp thời sự cố đe dọa an toàn chạy tàu và việc tạm đình chỉ chạy tàu cho trực ban chạy tàu ga ở hai đầu khu gian nơi xảy ra sự cố, nhân viên điều hành giao thông vận tải đường sắt, khách hàng sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt; chịu trách nhiệm trước pháp luật về quyết định tạm đình chỉ chạy tàu;

đ) Thực hiện nhiệm vụ quốc phòng, an ninh và lệnh chạy tàu đặc biệt do cơ quan nhà nước có thẩm quyền yêu cầu;

e) Khi được Nhà nước giao, cho thuê hoặc chuyển nhượng quyền khai thác mà tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt bị hư hỏng do lỗi chủ quan của mình, doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt phải có trách nhiệm tự khôi phục;

g) Các nghĩa vụ khác theo quy định của pháp luật.

#### Điều 54. Phí, giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt

1. Phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư là khoản tiền doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt phải trả cho Nhà nước khi sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư để được kinh doanh vận tải đường sắt.

2. Giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư là khoản tiền tổ chức, cá nhân phải trả cho Nhà nước khi sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư được giao, được cho thuê hoặc được chuyển nhượng có thời hạn để kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt.

3. 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.

4. Thẩm quyền định giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt:

a) Bộ Xây dựng quyết định giá tối thiểu giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt đối với trường hợp cho thuê quyền khai thác hoặc chuyển nhượng có thời hạn quyền khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư, quản lý;

b) Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh quyết định giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt địa phương do mình đầu tư hoặc được giao quản lýtheo quy định của pháp luật về giá;

c) Tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư, quản lý định giá cụ thể giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt theo quy định của pháp luật về giá đối với trường hợp do mình trực tiếp tổ chức khai thác tài sản;

d) Tổ chức quyết định giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt do mình đầu tư.

## Mục 2. VẬN TẢI ĐƯỜNG SẮT

#### Điều 55. Điều kiện tham gia giao thông của phương tiện giao thông đường sắt

1. Phương tiện giao thông đường sắt khi tham gia giao thông phải đáp ứng các điều kiện sau đây:

a) Bảo đảm tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật về phương tiện giao thông đường sắt;

b) Phương tiện giao thông đường sắt còn niên hạn sử dụng;

c) Có Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt.

2. Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định:

a) Phương tiện giao thông đường sắt được phép di chuyển trong trường hợp đặc biệt;

b) Niên hạn sử dụng phương tiện giao thông đường sắt.

#### Điều 56. Đăng ký phương tiện giao thông đường sắt

1. Phương tiện giao thông đường sắt được cấp Giấy chứng nhận đăng ký lần đầu phải có giấy tờ hợp pháp chứng minh về sở hữu phương tiện và chứng từ hoàn thành nghĩa vụ tài chính.

2. Phương tiện giao thông đường sắt được cấp lại Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt theo quy định của Bộ trưởng Bộ Xây dựng.

3. Thẩm quyền cấp Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt:

a) Bộ Xây dựng tổ chức cấp Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt trên đường sắt quốc gia;

b) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức cấp Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt trên đường sắt chuyên dùng, đường sắt địa phương.

4. Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định chi tiết Điều này.

#### Điều 57. Đăng kiểm phương tiện giao thông đường sắt

1. Phương tiện giao thông đường sắt sản xuất lắp ráp, nhập khẩu, hoán cải, định kỳ được tổ chức đăng kiểm kiểm tra và cấp Giấy chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường hoặc tổ chức đánh giá sự phù hợp kiểm tra và cấp giấy chứng nhận đánh giá sự phù hợp theo quy định về pháp luật chất lượng sản phẩm hàng hóa.

2. Chủ sở hữu phương tiện giao thông đường sắt, doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt chịu trách nhiệm bảo đảm an toàn giao thông đường sắt theo quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện trong quá trình khai thác, sử dụng.

3. Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định:

a) Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với phương tiện giao thông đường sắt;

b) Việc cấp Giấy chứng nhận chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với phương tiện giao thông đường sắt;

c) Tiêu chuẩn đăng kiểm viên đường sắt.

#### Điều 58. Thông tin, chỉ dẫn, trang thiết bị phục vụ khách hàng, thiết bị an toàn trên phương tiện giao thông đường sắt

1. Phương tiện giao thông đường sắt khi tham gia giao thông phải bảo đảm các yêu cầu sau đây:

a) Có thông tin, chỉ dẫn cần thiết phục vụ khách hàng và phục vụ công tác quản lý; ký hiệu, thông tin, chỉ dẫn phải rõ ràng, dễ hiểu bằng tiếng Việt và tiếng Anh; bố trí ở nơi dễ thấy, dễ đọc;

b) Có trang thiết bị, tiện nghi cần thiết để phục vụ khách hàng, thiết bị an toàn, dụng cụ thoát hiểm; thiết bị, dụng cụ và vật liệu chữa cháy; thuốc sơ cấp cứu và thiết bị cho người khuyết tật tiếp cận sử dụng.

2. Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định chi tiết Điều này.

#### Điều 59. Nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu

1. Nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu là người điều khiển phương tiện giao thông đường sắt, người trực tiếp tham gia hoạt động chạy tàu, bảo đảm an toàn giao thông đường sắt.

2. Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định chi tiết Điều này.

#### Điều 60. Giấy phép lái tàu

1. Người được cấp Giấy phép lái tàu chỉ được điều khiển loại phương tiện giao thông đường sắt đã quy định trong Giấy phép lái tàu.

2. Người được cấp Giấy phép lái tàu phải đáp ứng các yêu cầu theo quy định của Bộ trưởng Bộ Xây dựng và đủ sức khỏe theo quy định của Bộ trưởng Bộ Y tế.

3. Thẩm quyền cấp Giấy phép lái tàu:

a) Bộ Xây dựng tổ chức cấp Giấy phép lái tàu trên đường sắt quốc gia;

b) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức cấp Giấy phép lái tàu trên đường sắt chuyên dùng, đường sắt địa phương.

4. Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định việc cấp Giấy phép lái tàu.

#### Điều 61. Kinh doanh vận tải đường sắt

1. Kinh doanh vận tải đường sắt gồm kinh doanh vận tải hành khách, hành lý và hàng hóa trên đường sắt.

2. Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định về vận tải hành khách, hành lý và hàng hóa trên đường sắt quốc gia và đường sắt chuyên dùng có nối ray với đường sắt quốc gia.

3. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quy định về vận tải đường sắt trên đường sắt địa phương do mình đầu tư hoặc được giao quản lý.

4. Chính phủ quy định điều kiện kinh doanh vận tải đường sắt.

#### Điều 62. Vận tải quốc tế

1. Vận tải quốc tế là vận tải từ Việt Nam đến nước ngoài, vận tải từ nước ngoài đến Việt Nam hoặc quá cảnh Việt Nam đến nước thứ ba bằng đường sắt.

2. Hoạt động vận tải quốc tế bằng đường sắt phải tuân thủ quy định của điều ước quốc tế có liên quan mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

#### Điều 63. Vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt, an sinh xã hội

1. Vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt là vận tải người, hàng hoá và trang thiết bị để phòng, chống, khắc phục hậu quả thiên tai, tai nạn, dịch bệnh, thực hiện nhiệm vụ khẩn cấp về quốc phòng, an ninh.

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 lợi ích chung và việc vận tải này không có khả năng bù đắp chi phí.

3. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt, doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt có trách nhiệm thực hiện vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt, an sinh xã hội, theo yêu cầu của cơ quan nhà nước có thẩm quyền và được hỗ trợ theo quy định tại khoản 1 Điều 71 của Luật này.

4. Chính phủ quy định chi tiết khoản 2 Điều này.

#### Điều 64. Vận tải hàng hoá nguy hiểm

1. Hàng hóa nguy hiểm là hàng hóa có chứa các chất hoặc vật phẩm nguy hiểm khi vận chuyển trên đường sắt có khả năng gây nguy hại tới tính mạng, sức khỏe con người, môi trường, an toàn và an ninh quốc gia.

2. Phương tiện giao thông đường sắt vận tải hàng hoánguy hiểm phải bảo đảm đủ các điều kiện an toàn kỹ thuật, bảo vệ môi trường.

3. Chính phủ quy định về vận tải hàng hóa nguy hiểm và Danh mục hàng hóa nguy hiểm.

#### Điều 65. Giá, phụ thu ngoài giá vận tải đường sắt

1. Giá vận tải hành khách nội địa trên đường sắt quốc gia do doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt quyết định trên cơ sở mức giá tối đa do nhà nước định giá; giá vận tải hành lý, hàng hoá trên đường sắt quốc gia do doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt quyết định.

2. Giá vận tải hành khách trên đường sắt địa phương do Ủy ban nhân dân cấp tỉnh định giá cụ thể; giá vận tải hành lý, hàng hoá trên đường sắt địa phương do doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt quyết định.

3. Giá vận tải đường sắt phải được niêm yết trên trang thông tin điện tử của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt, tại ga đường sắt và công bố công khai trên phương tiện thông tin đại chúng trước thời điểm áp dụng theo quy định của pháp luật về giá.

4. Phụ thu ngoài giá vận tải hành khách, hàng hoá nội địa trên đường sắt quốc gia là khoản tiền phải trả thêm cho doanh nghiệp cung cấp dịch vụ vận tải đường sắt.

5. Chính phủ quy định việc miễn, giảm giá vận tải hành khách cho đối tượng chính sách xã hội.

#### Điều 66. Trách nhiệm bảo hiểm trong kinh doanh vận tải hành khách

1. Doanh nghiệp kinh doanh vận tải hành khách phải mua bảo hiểm cho hành khách; phí bảo hiểm được tính trong giá vé hành khách.

2. Vé hành khách, giấy tờ đi tàu là bằng chứng để chi trả tiền bảo hiểm khi xảy ra sự kiện bảo hiểm.

3. Việc bảo hiểm cho hành khách thực hiện theo quy định của pháp luật về kinh doanh bảo hiểm.

#### Điều 67. Quyền, nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt

1. Quyền của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt:

a) Được cung cấp các thông tin về kinh tế - kỹ thuật, dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt liên quan đến năng lực kết cấu hạ tầng đường sắt;

b) Được sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt và dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt trên hệ thống đường sắt để kinh doanh vận tải đường sắt theo quy định;

c) Tạm ngừng chạy tàu khi xét thấy kết cấu hạ tầng đường sắt có nguy cơ mất an toàn chạy tàu đồng thời phải thông báo cho doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt;

d) Được bồi thường thiệt hại do lỗi doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt hoặc do tổ chức, cá nhân khác gây ra;

đ) Các quyền khác theo quy định của pháp luật.

2. Nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt:

a) Tổ chức chạy tàu theo đúng biểu đồ chạy tàu, công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ đã được công bố;

b) Ưu tiên thực hiện vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt, an sinh xã hội theo yêu cầu của cơ quan nhà nước có thẩm quyền;

c) Phải ngừng chạy tàu khi nhận được thông báo của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt;

d) Trả phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt, giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt cho doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt;

đ) Bảo đảm đủ điều kiện an toàn chạy tàu trong quá trình khai thác; xây dựng và duy trì hệ thống quản lý an toàn vận hành của phương tiện giao thông đường sắt;

e) Chịu sự chỉ đạo của cơ quan nhà nước có thẩm quyền, phối hợp với doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt trong việc phòng, chống sự cố, thiên tai, xử lý tai nạn giao thông đường sắt theo quy định của pháp luật;

g) Bồi thường thiệt hại theo quy định của pháp luật;

h) Cung cấp các thông tin về nhu cầu vận tải, năng lực phương tiện, thiết bị vận tải cho doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt phục vụ cho việc xây dựng, phân bổ biểu đồ chạy tàu và làm cơ sở xây dựng kế hoạch đầu tư nâng cấp, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt;

i) Chịu trách nhiệm trước pháp luật về quyết định tạm đình chỉ chạy tàu;

k) Không áp dụng quy định tại điểm a, điểm b, điểm c, điểm d, điểm h khoản này đối với đường sắt đô thị;

l) Các nghĩa vụ khác theo quy định của pháp luật.

#### Điều 68. Quyền, nghĩa vụ của hành khách

1. Quyền của hành khách:

a) Được hưởng mọi quyền lợi theo đúng hạng vé và không phải trả tiền vận chuyển đối với hành lý mang theo người trong phạm vi khối lượng và chủng loại theo quy định của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt;

b) Trả lại vé, đổi vé trước giờ tàu chạy và chịu các khoản chi phí (nếu có) theo quy định của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt;

c) Được hoàn trả tiền vé, bồi thường thiệt hại và các chi phí phát sinh khi bị thiệt hại về tính mạng, sức khoẻ và tài sản do lỗi của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt theo quy định của pháp luật;

d) Được bảo hiểm về tính mạng, sức khoẻ theo quy định của pháp luật;

đ) Các quyền khác theo quy định của pháp luật.

2. Nghĩa vụ của hành khách:

a) Phải có vé hành khách, vé hành lý và tự bảo quản hành lý mang theo người;

b) Bồi thường thiệt hại nếu làm hư hỏng, mất mát tài sản của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt;

c) Chấp hành nghiêm chỉnh nội quy đi tàu và quy định khác của pháp luật có liên quan.

#### Điều 69. Quyền, nghĩa vụ của người thuê vận tải

1. Quyền củangười thuê vận tải:

a) Thay đổi hợp đồng vận tải hàng hóa kể cả khi hàng hóa đã giao cho doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt hoặc hàng hóa đã xếp lên toa xe và chịu chi phí phát sinh do thay đổi hợp đồng vận tải;

b) Chỉ định lại người nhận hàng khi hàng hóa đó chưa được giao cho người có quyền nhận hàng trước đó; được thay đổi địa điểm giao hàng hoặc yêu cầu vận chuyển hàng hóa trở lại nơi gửi hàng và phải chịu mọi chi phí phát sinh do thay đổi người nhận hàng và địa điểm giao hàng;

c) Được bồi thường thiệt hại khi hàng hóa bị mất mát, giảm khối lượng, hư hỏng hoặc giảm chất lượng, quá thời hạn vận chuyển do lỗi của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt gây ra theo quy định của pháp luật;

d) Các quyền khác theo quy định của pháp luật.

2. Nghĩa vụ của người thuê vận tải:

a) Kê khai hàng hóa trung thực và chịu trách nhiệm về việc kê khai đó;

b) Trả tiền vận tải đúng thời hạn, hình thức thanh toán đã thỏa thuận trong hợp đồng;

c) Thực hiện việc đóng gói hàng hóa và các điều kiện vận chuyển hàng hóa theo hướng dẫn của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt;

d) Giao hàng hóa cho doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt đúng thời hạn, địa điểm;

đ) Cung cấp giấy tờ, tài liệu và thông tin cần thiết khác về hàng hóa;

e) Bồi thường thiệt hại do việc kê khai không trung thực về hàng hóa gây thiệt hại cho doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt hoặc thiệt hại khác do lỗi của mình gây ra theo quy định của pháp luật;

g) Các nghĩa vụ khác theo quy định của pháp luật.

#### Điều 70. Giá, phụ thu ngoài giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt

1. Giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt là khoản tiền phải trả khi sử dụng dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt để chạy tàu trong ga, trên tuyến hoặc khu đoạn đường sắt.

2. Phụ thu ngoài giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt là khoản tiền phải trả thêm cho doanh nghiệp cung cấp dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt.

3. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt thực hiện việc niêm yết giá theo quy định của pháp luật về giá.

4. Thẩm quyền định giá được quy định như sau:

a) Bộ Xây dựng định giá tối đa dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt trên kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư, quản lý theo quy định của pháp luật về giá, trừ quy định tại điểm b khoản này;

b) Uỷ ban nhân dân cấp tỉnh định giá tối đa dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt trên kết cấu hạ tầng đường sắt địa phương do mình đầu tư hoặc được giao quản lýtheo quy định của pháp luật về giá;

c) Tổ chức, cá nhân quyết định giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt trên kết cấu hạ tầng đường sắt do mình đầu tư.

5. Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt tự xác định khoản phụ thu ngoài giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt và niêm yết theo quy định của Bộ trưởng Bộ Xây dựng.

#### Điều 71. 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

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.

2. Chính quyền địa phương cấp tỉnh hỗ trợ giá cho vận tải đường sắt đô thị.

3. Chính phủ quy định chi tiết khoản 1 Điều này.

## Mục 3. BẢO ĐẢM TRẬT TỰ, AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG SẮT

#### Điều 72. Hoạt động bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt

1. Hoạt động bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt bao gồm:

a) Bảo đảm an toàn về người, phương tiện, tài sản của tổ chức, cá nhân khi tham gia giao thông vận tải đường sắt;

b) Bảo đảm điều hành tập trung, thống nhất hoạt động giao thông vận tải trên đường sắt;

c) Phòng ngừa, ngăn chặn, đấu tranh chống hành vi phá hoại công trình đường sắt và các hành vi vi phạm hành lang an toàn giao thông đường sắt, phạm vi bảo vệ công trình đường sắt;

d) Các biện pháp phòng ngừa tai nạn giao thông đường sắt.

2. Hành vi vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường sắt phải được phát hiện, ngăn chặn kịp thời, xử lý theo quy định pháp luật.

3. Các chủ thể có trách nhiệm trong việc bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt:

a) Tổ chức, cá nhân tham gia hoạt động giao thông vận tải đường sắt;

b) Lực lượng Công an, chính quyền địa phương các cấp có đường sắt đi qua;

c) Cơ quan, tổ chức có liên quan.

#### Điều 73. Biểu đồ chạy tàu và điều hành giao thông vận tải đường sắt

1. Biểu đồ chạy tàu là cơ sở của việc tổ chức chạy tàu, được xây dựng hằng năm, điều chỉnh khi cần thiết cho từng tuyến, toàn mạng lưới đường sắt. Việc xây dựng biểu đồ chạy tàu theo nguyên tắc bảo đảm an toàn giao thông đường sắt, không phân biệt đối xử giữa các doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt, được công bố công khai.

2. Điều hành giao thông vận tải đường sắt là quá trình quản lý, điều phối, giám sát các hoạt động liên quan đến vận chuyển hành khách và hàng hóa nhằm bảo đảm vận tải đường sắt an toàn, hiệu quả, thông suốt và bình đẳng giữa các doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt.

3. Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt trừ đường sắt đô thị, chủ sở hữu đường sắt chuyên dùng tổ chức xây dựng, công bố, điều chỉnh biểu đồ chạy tàu.

4. Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định chi tiết Điều này.

#### Điều 74. Công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ

1. Công lệnh tải trọng là quy định về tải trọng tối đa cho phép trên một trục và tải trọng rải đều tối đa cho phép theo chiều dài của phương tiện giao thông đường sắt.

2. Công lệnh tốc độ là quy định về tốc độ tối đa cho phép phương tiện giao thông đường sắt khi di chuyển trên đường sắt.

3. Tải trọng, tốc độ đoàn tàu khai thác không được vượt quá tải trọng, tốc độ cho phép quy định trong công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ.

4. Công lệnh tải trọng được xây dựng căn cứ vào trạng thái kỹ thuật, khả năng chịu lực của công trình và thiết bị cầu đường. Không áp dụng công lệnh tải trọng đối với đường sắt đô thị.

5. Công lệnh tốc độ được xây dựng căn cứ vào trạng thái kỹ thuật, khả năng khai thác của công trình đường sắt và tải trọng của phương tiện giao thông đường sắt.

6. Tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt, chủ sở hữu đường sắt chuyên dùng tổ chức xây dựng, công bố công lệnh tải trọng, công lệnh tốc độ.

7. Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định chi tiết Điều này.

#### Điều 75. Quản lý an toàn hệ thống đường sắt

1. 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.

2. Tổ chức, doanh nghiệp quản lý, vận hành, khai thác đường sắt phải xây dựng và duy trì hệ thống quản lý an toàn vận hành.

3. Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định chi tiết Điều này.

#### Điều 76. Trách nhiệm của tổ chức, cá nhân khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt

1. Khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt, tổ chức, cá nhân có liên quan phải thực hiện các công việc sau đây:

a) Nhân viên đường sắt trên tàu thực hiện dừng tàu khẩn cấp và tổ chức cứu người bị nạn, bảo vệ tài sản của Nhà nước và của người bị nạn, đồng thời phải báo ngay cho tổ chức điều hành giao thông đường sắt hoặc ga đường sắt gần nhất;

b) Tổ chức điều hành giao thông vận tải đường sắt hoặc ga đường sắt khi nhận được tin báo phải có trách nhiệm báo ngay cho cơ quan Công an và Ủy ban nhân dân nơi gần nhất để xử lý, giải quyết tai nạn đường sắt;

c) Cơ quan Công an và Ủy ban nhân dân nơi gần nhất khi nhận được tin báo về tai nạn giao thông đường sắt có trách nhiệm đến ngay hiện trường để giải quyết.

2. Khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt mà phương tiện giao thông đường sắt, công trình đường sắt không bị hư hỏng thì được phép tiếp tục cho tàu chạy sau khi đã lập biên bản báo cáo về vụ tai nạn và cử nhân viên đường sắt khác thay mình ở lại làm việc với cơ quan nhà nước có thẩm quyền.

3. Người điều khiển phương tiện giao thông khác khi đi qua nơi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt có trách nhiệm chở người bị nạn đi cấp cứu, trừ trường hợp đang làm nhiệm vụ khẩn cấp.

4. Ủy ban nhân dân các cấp nơi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt có trách nhiệm phối hợp với cơ quan Công an, doanh nghiệp kinh doanh đường sắt tổ chức cứu giúp người bị nạn, bảo vệ tài sản của tổ chức, cá nhân. Trường hợp có người chết không rõ tung tích, không có thân nhân hoặc thân nhân không có khả năng chôn cất thì Ủy ban nhân dân cấp xã nơi xảy ra tai nạn có trách nhiệm tổ chức chôn cất.

5. Mọi tổ chức, cá nhân không được gây trở ngại cho việc khôi phục đường sắt và hoạt động giao thông vận tải đường sắt sau khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt.

6. Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định việc giải quyết sự cố, tai nạn giao thông đường sắt; phân tích, thống kê báo cáo về sự cố, tai nạn giao thông đường sắt.

#### Điều 77. Xử lý khi phát hiện sự cố, vi phạm trên đường sắt

1. Người phát hiện hành vi, sự cố có khả năng gây cản trở, gây mất an toàn giao thông vận tải đường sắt có trách nhiệm kịp thời báo cho ga đường sắt, đơn vị đường sắt, chính quyền địa phương hoặc cơ quan Công an nơi gần nhất biết để có biện pháp xử lý; trường hợp khẩn cấp, phải thực hiện ngay các biện pháp báo hiệu dừng tàu.

2. Tổ chức, cá nhân nhận được tin báo hoặc tín hiệu dừng tàu phải có ngay biện pháp xử lý bảo đảm an toàn giao thông vận tải đường sắt và thông báo cho đơn vị trực tiếp quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt biết để chủ động phối hợp với các đơn vị có liên quan nhanh chóng thực hiện các biện pháp khắc phục.

3. Tổ chức, cá nhân có hành vi gây sự cố cản trở, mất an toàn giao thông vận tải đường sắt phải bị xử lý; nếu gây thiệt hại thì phải bồi thường theo quy định của pháp luật.

#### Điều 78. Trách nhiệm bảo vệ trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của doanh nghiệp kinh doanh đường sắt

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 68 Luật này.

2. Bộ Công an tổ chức huấn luyện nghiệp vụ bảo vệ trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt cho doanh nghiệp kinh doanh đường sắt.

#### Điều 79. Trách nhiệm bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của lực lượng Công an

1. Lực lượng Công an trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm sau đây:

a) Kiểm tra, kiểm soát người, hàng hóa và phương tiện tham gia giao thông đường sắt theo quy định của pháp luật;

b) Điều tra xác minh, giải quyết tai nạn giao thông đường sắt và xử lý hành vi vi phạm pháp luật về giao thông đường sắt;

c) Chủ trì, phối hợp với cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan để tổ chức bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt.

2. Bộ trưởng Bộ Công an quy định trình tự, nội dung kiểm tra, kiểm soát xử lý vi phạm và điều tra xác minh, giải quyết tai nạn giao thông đường sắt.

#### Điều 80. Trách nhiệm bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của Ủy ban nhân dân các cấp

Trong phạm vi chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn của mình, Ủy ban nhân dân các cấp nơi có đường sắt đi qua có trách nhiệm tổ chức, chỉ đạo, kiểm tra việc thực hiện các nội dung sau đây:

1. Phổ biến, giáo dục pháp luật trong việc bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn giao thông đường sắt.

2. Khi giao đất, cho thuê đất dọc ngoài hành lang an toàn giao thông đường sắt phải bố trí đất để xây dựng đường gom, cầu vượt, hầm chui, hàng rào để bảo đảm an toàn giao thông đường sắt.

3. Thực hiện các biện pháp bảo vệ, chống lấn chiếm hành lang an toàn giao thông đường sắt và bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt.

4. Quản lý, tăng cường các điều kiện an toàn giao thông tại lối đi tự mở; giảm, xóa bỏ các lối đi tự mở hiện có theo lộ trình; chịu trách nhiệm trong việc phát sinh lối đi tự mở.

5. Bảo đảm kinh phí để thực hiện công tác bảo đảm an toàn giao thông trong phạm vi trách nhiệm của địa phương.

6. Thanh tra, kiểm tra, xử lý vi phạm trật tự, an toàn giao thông đường sắt theo quy định của pháp luật.

7. Tham gia giải quyết tai nạn giao thông đường sắt theo quy định tại Điều 72 của Luật này.

8. Người đứng đầu địa phương có đường sắt phải chịu trách nhiệm khi để xảy ra tai nạn giao thông đường sắt trên địa bàn mình quản lý theo quy định của pháp luật.

# Chương IV

# TỔ CHỨC THỰC HIỆN

#### Điều 81. Sửa đổi, bổ sung, bãi bỏ một số khoản, điều, phụ lục của các luật liên quan

1. Sửa đổi, bổ sung, bãi bỏ một số điều, khoản, điểm của Luật Xây dựng số 50/2014/QH13 đã được sửa đổi, bổ sung bởi các Luật số: 03/2016/QH14, 35/2018/QH14, 40/2019/QH14, 62/2020/QH14 như sau:

a) Bổ sung điểm d khoản 1 Điều 78 như sau:

“d) Đối với dự án đường sắt được lập thiết kế kỹ thuật tổng thể (Front - End Engineering Design, gọi tắt là thiết kế FEED) thay thế cho thiết kế cơ sở trong Báo cáo nghiên cứu khả thi; việc lựa chọn nhà thầu EPC, EC, EP được thực hiện trên cơ sở dự án đầu tư được phê duyệt; chủ đầu tư được quyết định việc phê duyệt đối với các bước thiết kế sau thiết kế FEED”;

b) Sửa đổi, bổ sung điểm b khoản 2 Điều 78 như sau:

“b) Thiết kế hai bước bao gồm thiết kế cơ sở và thiết kế bản vẽ thi công; thiết kế FEED và thiết kế bản vẽ thi công đối với trường hợp quy định tại điểm d khoản 1 Điều này”.

c) Sửa đổi điểm h khoản 2 Điều 89 như sau:

“h) Công trình thuộc dự án đầu tư xây dựng đã được cơ quan chuyên môn về xây dựng thẩm định Báo cáo nghiên cứu khả thi đầu tư xây dựng tại khu vực có quy hoạch chi tiết tỷ lệ 1/500 hoặc thiết kế đô thị đã được cơ quan có thẩm quyền phê duyệt”;

d) Sửa đổi, bổ sung khoản 1 Điều 159 như sau:

“1. Tổ chức tham gia hoạt động xây dựng tự công khai thông tin về năng lực hoạt động xây dựng”;

đ) Sửa đổi khoản 3 Điều 159 như sau:

“3. Sở Xây dựng có trách nhiệm kiểm tra, xử lý vi phạm trong việc chấp hành các quy định về điều kiện năng lực hoạt động của chủ đầu tư, tổ chức tham gia hoạt động xây dựng trên địa bàn do mình quản lý”;

e) Bãi bỏ khoản 4 Điều 148 và khoản 2 Điều 159.

2. Sửa đổi, bổ sung tiết 3 điểm V Mục A Phụ lục số 01 Luật Phí và lệ phí số 97/2015/QH13 ngày 25 tháng 11 năm 2015 như sau:

“3. Phí thuộc lĩnh vực đường sắt:

3.1. Tên phí: Phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư; cơ quan quy định: Bộ Tài chính;

3.2. Tên phí: Phí sát hạch lái tàu; cơ quan ban hành: Bộ Tài chính”.

3. Sửa đổi, bổ sung Phụ lục số 02 kèm theo Luật Giá số 16/2023/QH15 ngày 19 tháng 6 năm 2023 như sau:

a) Sửa đổi, bổ sung Mục 3 Phụ lục số 02 như sau:

“3. Dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt trên kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư, quản lý

3.1. Tên hàng hóa, dịch vụ: Dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt trên kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư, quản lý; thẩm quyền, hình thức định giá: Bộ Xây dựng định giá tối đa;

3.2. Tên hàng hóa, dịch vụ: Dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt trên kết cấu hạ tầng đường sắt địa phương do mình đầu tư; thẩm quyền, hình thức định giá: Ủy ban nhân dân cấp tỉnh định giá tối đa”;

b) Sửa đổi, bổ sung mục 36 Phụ lục số 02 như sau:

“36. Tên hàng hóa, dịch vụ: Dịch vụ vận chuyển hành khách trên đường sắt địa phương; thẩm quyền, hình thức định giá: Ủy ban nhân dân cấp tỉnh định giá cụ thể.”

c) Sửa đổi, bổ sung mục 43 Phụ lục số 02 như sau:

“43. Tên hàng hoá, dịch vụ: Sản phẩm, dịch vụ sự nghiệp công đối với công trình đường sắt quốc gia sử dụng vốn Nhà nước thuộc phạm vi, thẩm quyền quản lý, đặt hàng của Bộ Xây dựng; thẩm quyền, hình thức định giá: Bộ Xây dựng định giá cụ thể”.

d) Bổ sung mục 3a Phụ lục số 02 như sau:

“3a. Tên hàng hóa, dịch vụ: Dịch vụ vận chuyển hành khách nội địa trên đường sắt quốc gia; thẩm quyền, hình thức định giá: Bộ Xây dựng định giá tối đa.”

4. Bổ sung, bãi bỏ một số điểm, khoản trong Luật Đầu tư số 61/2020/QH14 đã được sửa đổi, bổ sung bởi Luật số: 08/2022/QH15, 09/2022/QH15, 20/2023/QH15, 26/2023/QH15, 28/2023/QH15, 31/2024/QH15, 33/2024/QH15 như sau:

a) Sửa đổi, bổ sung điểm a khoản 1 Điều 11:

“a) Ưu tiên mua, sử dụng hàng hóa, dịch vụ trong nước hoặc phải mua, sử dụng hàng hóa, dịch vụ từ nhà sản xuất hoặc cung ứng dịch vụ trong nước, trừ dự án đầu tư xây dựng đường sắt và dự án mua sắm, đóng mới đầu máy, toa xe đường sắt.”

b) Bổ sung điểm p vào khoản 1 Điều 16:

“p. Kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt phục vụ cho hoạt động vận tải đường sắt, kinh doanh vận tải đường sắt, công nghiệp đường sắt và đào tạo nguồn nhân lực đường sắt”;

c) Bãi bỏ mục 97 của Phụ lục IV. Danh mục ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện.

5. Bãi bỏ Điều 3 Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của 37 Luật có liên quan đến quy hoạch số 35/2018/QH14 ngày 20 tháng 11 năm 2018.

6. Bổ sung điểm g vào khoản 6 Điều 19 Luật Đầu tư công số 58/2024/QH15 ngày 29 tháng 11 năm 2024 như sau:

“g) Dự án đầu tư xây dựng tuyến đường sắt đô thị nằm trong quy hoạch đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt”.

7. Bổ sung khoản 4a vào Điều 118 Luật Quản lý, sử dụng tài sản công số 15/2017/QH14 ngày 21 tháng 6 năm 2017 như sau:

“4a. Đối với khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt thực hiện theo quy định của pháp luật về đường sắt”.

8. Sửa đổi, bổ sung khoản 1 Điều 209 Luật Đất đai số 31/2024/QH15 ngày 18 tháng 01 năm 2024 như sau:

a) Sửa đổi, bổ sung điểm a khoản 1 Điều 209 như sau:

“a) Đất xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương; đất xây dựng trụ sở cơ quan nhà nước cho hoạt động thường xuyên trong ga đường sắt”;

b) Bổ sung khoản 5 Điều 209 như sau:

“5. Chính phủ quy định việc quản lý, sử dụng đất dành cho đường sắt”.

#### Điều 82. Tổ chức thực hiện

1. Việc phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại thành phố Hà Nội được áp dụng theo quy định của Luật này mà không phải thực hiện theo quy định tại khoản 2 và khoản 3 Điều 31, điểm a khoản 2 và khoản 3 Điều 37 của Luật Thủ đô.

2. Trường hợp có quy định khác nhau về cùng một vấn đề giữa Luật này với luật, nghị quyết khác của Quốc hội thì áp dụng quy định của Luật này, trừ trường hợp quy định tại khoản 3 Điều này.

3. Trường hợp luật, nghị quyết của Quốc hội ban hành sau ngày Luật này có hiệu lực thi hành có quy định ưu đãi hoặc thuận lợi hơn quy định tại Điều 5 và Chương II của Luật này thì được áp dụng quy định ưu đãi, thuận lợi hơn.

4. Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thực hiện Luật này.

#### Điều 83. Hiệu lực thi hành

1. Luật này có hiệu lực thi hành từ ngày 01 tháng 01 năm 2026, trừ trường hợp quy định tại khoản 2 Điều này.

2. Điều 5; khoản 1, điểm c khoản 3, điểm a khoản 4, khoản 6, khoản 7 Điều 81 và Chương II của Luật này có hiệu lực thi hành từ ngày 01 tháng 7 năm 2025.

3. Luật Đường sắt số 06/2017/QH14, khoản 3 Điều 73 Luật Giá số 16/2023/QH15 hết hiệu lực kể từ ngày 01 tháng 01 năm 2026.

4. Điều 3 Luật số 35/2018/QH14 hết hiệu lực từ ngày 01 tháng 7 năm 2025.

#### Điều 84. Quy định chuyển tiếp

1. Dự án đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt đã được phê duyệt trước thời điểm Luật này có hiệu lực thì không phải phê duyệt lại.

2. Các dự án đầu tư xây dựng đường sắt đã được Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư trước ngày Luật này có hiệu lực thi hành, cơ quan chủ quản đầu tư có trách nhiệm:

a) Quyết định việc áp dụng các quy định của Luật này cho các hoạt động tiếp theo chưa được thực hiện mà không phải điều chỉnh chủ trương đầu tư dự án;

b) Chịu trách nhiệm điều chỉnh quyết định đầu tư mà không phải thực hiện thủ tục điều chỉnh chủ trương đầu tư trong trường hợp điều chỉnh dự án đường sắt đô thị, đường sắt đô thị theo mô mình TOD.

3. Đối với những vị trí đường sắt giao nhau đồng mức với đường sắt hiện hữu đang tồn tại đến trước thời điểm Luật này có hiệu lực mà chưa thực hiện được theo quy định tại khoản 2 Điều 17 của Luật này thì doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt phải có biện pháp bảo đảm an toàn chạy tàu.

4. Đối với các tuyến đường sắt đô thị triển khai xây dựng trước ngày Luật này có hiệu lực mà chủ đầu tư đã gửi hồ sơ đề nghị thẩm định an toàn hệ thống thì cơ quan có thẩm quyền tiếp tục thực hiện thẩm định và cấp Giấy chứng nhận thẩm định hồ sơ an toàn hệ thống đường sắt đô thị.

5. 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.

6. Trường hợp Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng chưa đủ điều kiện để thực hiện được các nhiệm vụ theo quy định tại điểm b khoản 3 Điều 56, điểm b khoản 3 Điều 60 Luật này, trong thời hạn 12 tháng kể từ ngày Luật này có hiệu lực thi hành, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có trách nhiệm báo cáo và đề nghị Bộ Xây dựng tổ chức thực hiện cấp Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện và Giấy phép lái tàu.

*Luật này được Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam khóa …, kỳ họp thứ … thông qua ngày … tháng … năm ...*

|  |  |
| --- | --- |
|  | **CHỦ TỊCH QUỐC HỘI** |

1. Tiếp thu ý kiến của UB Dân tộc QH. [↑](#footnote-ref-1)
2. Theo Luật Đường sắt 2017. [↑](#footnote-ref-2)