



CỤC BỘ XÂY DỰNG
CỤC ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM

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

THUYẾT MINH

Dự thảo Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về sửa đổi QCVN 08: 2018/BGTVT

I. Căn cứ thực hiện

- Luật Đường sắt ngày 27 tháng 6 năm 2025;
- Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật ngày 25 tháng 6 năm 2025;
- Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Chất lượng sản phẩm, hàng hóa ngày 18 tháng 6 năm 2025;
- Luật Tiêu chuẩn và Quy chuẩn kỹ thuật ngày 29 tháng 6 năm 2006;
- Nghị định số 33/2025/NĐ-CP ngày 25/2/2025 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Xây dựng;
- Nghị định số 127/2007/NĐ-CP ngày 01 tháng 8 năm 2007 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Tiêu chuẩn và Quy chuẩn kỹ thuật và Nghị định số 78/2018/NĐ-CP ngày 16 tháng 5 năm 2018 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 127/2007/NĐ-CP ngày 01 tháng 8 năm 2007 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều Luật Tiêu chuẩn và Quy chuẩn kỹ thuật; Thông tư số 26/2019/TT-BKHCN ngày 25/12/2019 của Bộ KHCN quy định chi tiết xây dựng, thẩm định và ban hành quy chuẩn kỹ thuật, bao gồm các hoạt động;
- Quyết định số 1526/QĐ-TTg ngày 14/7/2025 của Thủ tướng Chính phủ ban hành Danh mục và phân công cơ quan chủ trì soạn thảo văn bản quy định chi tiết thi hành các luật, nghị quyết được Quốc hội khóa XV thông qua tại Kỳ họp thứ 9;
- Thông báo số 187/TB-BXD ngày 12/6/2025 về Kết luận của Bộ trưởng Bộ Xây dựng Trần Hồng Minh tại cuộc họp về Hệ thống tiêu chuẩn, quy chuẩn và định mức, đơn giá xây dựng công trình.
- Văn bản số 7386/BXD-PC ngày 25/7/2025 của Bộ Xây dựng về việc xây dựng các văn bản quy định chi tiết thi hành Luật Đường sắt số 95/2025/QH15.
- Quyết định số 1054/QĐ-BXD ngày 10/7/2025 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng về việc phân công nhiệm vụ xây dựng và trình ban hành các quy chuẩn kỹ thuật theo lĩnh vực chuyên môn xây dựng và giao thông vận tải.
- Quyết định số 134/QĐ-BXD ngày 13/8/2025 của Bộ trưởng Bộ Xây dựng về việc Phê duyệt điều chỉnh, bổ sung kế hoạch xây dựng quy chuẩn kỹ thuật năm

2025 của Bộ Xây dựng cần thực hiện cấp bách trong lĩnh vực đường sắt và giao nhiệm vụ chủ trì xây dựng các quy chuẩn kỹ thuật.

- Quyết định số 288/QĐ-CĐSVN ngày 02/7/2025 của Cục trưởng Cục Đường sắt Việt Nam về việc thành lập các Tổ Soạn thảo văn bản quy định chi tiết hướng dẫn Luật Đường sắt 2025 của Cục Đường sắt Việt Nam;

- Quyết định số 305/QĐ-CĐSVN ngày 15/7/2025 của Cục trưởng Cục Đường sắt Việt Nam về việc Bổ sung thành viên Tổ Soạn thảo xây dựng Thông tư ban hành các quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về đường sắt của Cục ĐSVN.

II. Sự cần thiết phải sửa đổi

- Ngày 01/3/2025, Bộ Giao thông vận tải và Bộ Xây dựng chính thức sáp nhập và lấy tên là Bộ Xây dựng, chính thức đi vào hoạt động từ ngày 01/3/2025 theo Nghị định số 33/2025/NĐ-CP, do đó cần cập nhật, chỉnh sửa để đảm bảo, duy trì hiệu lực pháp lý của Văn bản Quy phạm pháp luật và thẩm quyền của cơ quan ban hành.

- Luật Đường sắt (sửa đổi) đã được Quốc hội thông qua tại Kỳ họp thứ 9 ngày 27/6/2025 và chính thức có hiệu lực từ ngày 01/01/2026. Để các văn bản hướng dẫn có hiệu lực đồng thời với Luật, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Danh mục và phân công cơ quan chủ trì soạn thảo văn bản quy định chi tiết thi hành các Luật, Nghị quyết được Quốc hội khóa XV thông qua tại Kỳ họp thứ 9 (kèm theo Quyết định số 1526/QĐ-TTg ngày 14/7/2025). Trong đó, Thủ tướng giao Bộ Xây dựng chủ trì xây dựng Thông tư ban hành các quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về đường sắt (khoản 3 Điều 10, khoản 4 Điều 11, điểm b khoản 3 Điều 15, khoản 4 Điều 47), thời hạn trình trước ngày 15/11/2025.

- Luật Đường sắt 2025 đã quy định lại, hệ thống đường sắt Việt Nam gồm đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng. Do đó, cần phải cập nhật lại phạm vi điều chỉnh của các Thông tư cho phù hợp.

- Trong quá trình áp dụng các Thông tư quy định trước đây có phát sinh một số nội dung chưa phù hợp với điều kiện thực tế, dẫn đến khó khăn cho doanh nghiệp cần thiết phải được cập nhật, chỉnh sửa.

Từ các lý do nêu trên đặt ra yêu cầu cần thiết phải rà soát các Thông tư trước đây để thống nhất ban hành Thông tư chung phù hợp với các quy định mới của Luật Đường sắt 2025 và phù hợp với tình hình thực tế hiện nay.

III. Mục đích, quan điểm sửa đổi Quy chuẩn

3.1. Mục đích

- a) Thống nhất, đồng bộ, phát huy hiệu lực, hiệu quả của các Văn bản hướng dẫn Luật Đường sắt.

- b) Đảm bảo phù hợp với các văn bản quy phạm pháp luật có liên quan như Luật Chất lượng sản phẩm hàng hóa, Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật.

- c) Kịp thời thay thế, giải quyết các vấn đề còn chưa phù hợp với điều kiện

thực tế, gây khó khăn cho doanh nghiệp, góp phần tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp đường sắt trong hoạt động sản xuất kinh doanh.

3.2. Quan điểm xây dựng

a) Tuân thủ quy định của pháp luật về đường sắt, bảo đảm phù hợp và đồng bộ với các văn bản quy phạm pháp luật có liên quan.

b) Các quy định trong dự thảo Thông tư ban hành các quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về đường sắt phải cụ thể, chi tiết, khả thi để có thể thi hành ngay, không gây gián đoạn đến hoạt động sản xuất, kinh doanh của doanh nghiệp.

c) Kế thừa những nội dung của các Thông tư trước đây đang thực hiện ổn định và phù hợp với quy định của pháp luật hiện hành, bổ sung, thay thế các nội dung còn tồn tại để phục vụ khai thác an toàn, hiệu quả mạng đường sắt hiện tại.

d) Đối với hoạt động giao thông đường sắt có vận tốc thiết kế lớn hơn 120 km/h, sẽ tiếp tục nghiên cứu trong quá trình các dự án triển khai, được tiếp cận với tài liệu, tiêu chuẩn của dự án để đề xuất quy định nội dung phù hợp.

IV. Các nội dung đã sửa đổi, bổ sung

4.1. Về bố cục, cấu trúc dự thảo QCVN sửa đổi

Cở bản giữ nguyên cấu trúc, thành phần các phần của QCVN trước đây với 5 phần chính. Cụ thể:

1. Quy định chung
2. Quy định kỹ thuật
3. Quy định về quản lý
4. Tổ chức thực hiện
5. Phụ lục.

4.2. Về nội dung dự thảo QCVN sửa đổi

Dự thảo QCVN sửa đổi QCVN 08: 2018/BGTVT đã thực hiện rà soát, chỉnh sửa 10 nội dung, cụ thể như sau:

- Lời nói đầu: sử dụng lời nói đầu và thay **“Bộ Giao thông vận tải”** thành **“Bộ Xây dựng”** do sáp nhập.
- Yêu cầu kỹ thuật về công trình và thiết bị tín hiệu đường sắt: 4 mục;
- + Bảng 1, mục 2.1.2.1.5.3 về khoảng cách má trong giữa 2 ray được chỉnh sửa bổ sung như sau:

Bảng 1 - Khoảng cách má trong giữa 2 ray

Đường khổ 1000 mm và lồng		Đường khổ 1435 mm và lồng	
Bán kính đường cong (m)	Khoảng cách má trong giữa 2 ray(mm)	Bán kính đường cong (m)	Khoảng cách má trong giữa 2 ray (mm)

Từ 501 trở lên	1000	Từ 651 trở lên	1435
Từ 401 đến 500	1005	Từ 650 đến 451	1440
Từ 301 đến 400	1010	Từ 450 đến 351	1445
Từ 251 đến 300	1015	Từ 350 trở xuống	1450
Từ 201 đến 250	1020		
Từ 200 trở xuống	1025		

Lý do: Điều chỉnh các thông số về khoảng cách trong giữa 2 ray để phù hợp với kết quả tính toán quy định tại Điều 31 Quy trình bảo dưỡng đường sắt năm 1982 và điều kiện thực tế khai thác, đối với các đường cong có bán kính $R \leq 300m$ nhằm để ray ít bị mòn, có tuổi thọ cao hơn. Tương tự, trong trường hợp đường cong $R \leq 200m$ quy định chiều rộng má trong giữa 2 ray là 1020mm thì ray lưng của đường cong thường bị mòn ngang rất nhanh.

+ Điểm b mục 2.1.2.1.5.7 chỉnh sửa, bổ sung như sau: “b) *Tà vẹt dùng cho đường sắt gồm: Tà vẹt bê tông cốt thép, tà vẹt gỗ, tà vẹt sắt, **tà vẹt sợi tổng hợp***. Trường hợp dùng loại tà vẹt khác quy định trên phải được **Bộ Xây dựng chấp thuận**”. **Lý do:** Kết quả thử nghiệm Tà vẹt sợi tổng hợp đã được Cục Đường sắt Việt Nam công bố tại Quyết định số 134/QĐ-CĐSVN ngày 28/4/2022 và cho phép sử dụng trong bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia. Thay thế “Bộ Giao thông vận tải” bằng “Bộ Xây dựng” do sáp nhập.

+ Mục 2.1.2.3.2 bổ sung cụm từ “toa xe hàng” và chỉnh sửa lại như sau “2.1.2.3.2 *Trạm đầu máy, trạm khám chữa toa xe (bao gồm trạm chỉnh bị toa xe khách, **toa xe hàng**, trạm khám chữa tại các địa điểm quy định) phải có đầy đủ trang bị kỹ thuật và phụ tùng, vật tư cần thiết để chỉnh bị, kiểm tra và lâm tu phương tiện giao thông đường sắt kịp thời, nhanh chóng với chất lượng tốt, hạn chế thấp nhất việc hỏng hóc dọc đường cũng như việc sửa chữa cắt móc toa xe, đáp ứng được yêu cầu khi số đôi tàu trong biểu đồ chạy tàu là cao nhất*”. **Lý do:** Bổ sung thêm “toa xe hàng” cho đầy đủ, phù hợp với điều kiện thực tế.

+ Mục 2.2.1.1 chỉnh sửa như sau “2.2.1.1 *Không được tự ý thay đổi cấu tạo và tính năng của các bộ phận chủ yếu hoặc lắp thêm các thiết bị mới đối với phương tiện giao thông đường sắt **khi** tham gia giao thông. Trường hợp cần thay đổi thì phải đảm bảo an toàn chạy tàu và tuân theo các quy định của Bộ trưởng Bộ **Xây dựng***”. **Lý do:** chỉnh sửa lỗi chính tả của từ “**khi**” và thay thế cụm từ “Bộ GTVT” bằng cụm từ “Bộ Xây dựng” do sáp nhập.

- Mục 2.2.2.1 thay thế cụm từ “Bộ Giao thông vận tải” bằng cụm từ “Bộ Xây dựng” do sáp nhập.

- Mục 2.3.1.2 thay thế cụm từ “Bộ Giao thông vận tải” bằng cụm từ “Bộ Xây dựng” do sáp nhập.

- Mục 2.3.5.4.1.1; mục 2.3.5.4.3; mục 2.3.5.6.3 thay thế cụm từ “Bộ Giao thông vận tải” bằng cụm từ “Bộ Xây dựng” do sáp nhập.

- Mục 4.5 thay thế cụm từ “Bộ Giao thông vận tải” bằng cụm từ “Bộ Xây dựng” do sáp nhập.

- Các nội dung khác giữ nguyên như QCVN 08/2018/BGTVT.

V. Về trình tự, thời gian thực hiện

- Theo Quyết định số 1526/QĐ-TTg ngày 14/7/2025 của Thủ tướng Chính phủ thời gian trình Ban hành Thông tư của Bộ trưởng Bộ Xây dựng ban hành các quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về đường sắt là trước ngày 15/11/2025.

- Theo văn bản số 7386/BXD-PC ngày 25/7/2025 của Bộ Xây dựng về việc xây dựng các văn bản quy định chi tiết thi hành Luật Đường sắt số 95/2025/QH15, thời gian để các cơ quan đơn vị thực hiện các nhiệm vụ liên quan đến Thông tư ban hành các quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về đường sắt, cụ thể như sau:

+ Thời gian Cục Đường sắt Việt Nam trình Bộ dự thảo Thông tư: trước ngày 01/8/2025 (Cục Đăng kiểm Việt Nam chủ trì soạn thảo các nội dung liên quan đến đăng kiểm phương tiện).

+ Thời gian gửi Bộ Khoa học và Công nghệ thẩm định: trước ngày 01/9/2025.

+ Thời gian gửi Vụ Pháp chế thẩm định: sau 07 ngày kể từ ngày có ý kiến thẩm định của Bộ Khoa học và Công nghệ.

+ Thời gian Vụ Khoa học công nghệ, Môi trường và Vật liệu xây dựng trình Bộ trưởng: trước ngày 30/10/2025.

Do đó, kính đề nghị Bộ Xây dựng xem xét rút ngắn thời gian lấy ý kiến các cơ quan đơn vị (dự kiến là 30 ngày) theo quy định tại Thông tư 26/2019/TT-BKHCN để đảm bảo thời gian.

VI. Tác động của việc sửa đổi các QCVN

6.1 Tác động về kinh tế

- Giảm chi phí bảo trì dài hạn: Việc chính thức hóa việc sử dụng “tà vệt sợi tổng hợp” tại dự thảo QCVN sửa đổi QCVN 08:2018/BGTVT về cự ly ray trên đường cong để giảm mài mòn giúp tăng tuổi thọ của kết cấu hạ tầng. Điều này trực tiếp làm giảm tần suất sửa chữa, thay thế, tiết kiệm đáng kể chi phí bảo trì cho doanh nghiệp và ngân sách nhà nước.

- Thúc đẩy thị trường vật liệu mới: Việc đưa “tà vệt sợi tổng hợp” vào quy chuẩn sẽ tạo ra hành lang pháp lý để phát triển thị trường cho sản phẩm này, khuyến khích sản xuất và ứng dụng công nghệ mới.

6.2. Tác động về xã hội

- Nâng cao an toàn cho hành khách và nhân viên đường sắt: Việc sửa các lỗi kỹ thuật, làm rõ các quy định vận hành, tín hiệu và tiêu chuẩn hóa vật liệu trực

tiếp góp phần giảm thiểu nguy cơ tai nạn, đảm bảo an toàn tính mạng và sức khỏe cho hành khách và người lao động trong ngành.

- Việc kịp thời ứng dụng kết quả nghiên cứu KHCN vào thực tiễn cũng tạo hiệu ứng xã hội tốt nhằm khích lệ hoạt động nghiên cứu trong và ngoài ngành đường sắt.

6.3. Tác động về môi trường

Việc cho phép sử dụng “tà vệt sợi tổng hợp” có tác động tích cực đến môi trường. Loại vật liệu này thường được sản xuất từ vật liệu tái chế, có độ bền cao, giúp giảm việc khai thác tài nguyên thiên nhiên (như gỗ để làm tà vệt) và giảm lượng chất thải xây dựng.

6.4. Tác động đối với Hệ thống pháp luật và thủ tục hành chính

- Đảm bảo tính thống nhất, đồng bộ và hợp pháp của hệ thống pháp luật. Việc cập nhật cơ quan ban hành (từ Bộ GTVT sang Bộ Xây dựng) giúp văn bản có hiệu lực pháp lý đồng bộ, kịp thời, không gây dãn đoạn.

- Việc sửa đổi các QCVN không làm phát sinh các thủ tục hành chính mới, đồng thời tạo thuận lợi cho doanh nghiệp. Các sửa đổi chủ yếu tập trung vào việc làm rõ tiêu chuẩn kỹ thuật và cập nhật quy trình nội bộ. Việc thay đổi cơ quan ban hành chỉ thay đổi đầu mối tiếp nhận, xử lý các vấn đề liên quan chứ không tạo thêm gánh nặng thủ tục cho doanh nghiệp. Ngược lại, việc làm rõ các quy định còn có thể giúp đơn giản hóa quá trình thẩm định, kiểm tra sau này.

VII. Các vấn đề cần tiếp tục hoàn thiện trong thời gian tới

Trên cơ sở các ý kiến góp ý, ban soạn thảo xử lý, tiếp thu, hoàn chỉnh dự thảo QCVN và lập hồ sơ dự thảo QCVN theo quy định tại khoản 1 Điều 10 Nghị định số 127/2007/NĐ-CP được sửa đổi, bổ sung tại khoản 6 Điều 1 Nghị định số 78/2018/NĐ-CP.

Bộ Xây dựng tổ chức thẩm tra, xem xét hồ sơ, nội dung dự thảo QCVN để bảo đảm phù hợp với kế hoạch, dự án đã được phê duyệt và có công văn đề nghị thẩm định, trong đó xác nhận tính đầy đủ và hợp lệ của hồ sơ gửi Bộ Khoa học và Công nghệ thẩm định.

**KT. CỤC TRƯỞNG
PHÓ CỤC TRƯỞNG**



Võ Thanh Hiền