

Số: /BC-BGTVT

Hà Nội, ngày tháng năm 2025

BÁO CÁO ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG

của Thông tư quy định về tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn đối với các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu; nội dung, chương trình đào tạo đối với cơ sở đào tạo các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu; điều kiện, nội dung, quy trình sát hạch cấp, cấp lại, thu hồi giấy phép lái tàu trên đường sắt

(Kèm theo Tờ trình số /TTr-CDSVN ngày /3/2025 của Cục ĐSVN)

I. XÁC ĐỊNH VẤN ĐỀ TỔNG QUAN

1. Bối cảnh xây dựng chính sách

Luật Đường sắt 2017 (Luật số 06/2017/QH14) được Quốc hội Khóa XIV thông qua tại Kỳ họp thứ 3 và chính thức hiệu lực thi hành từ 01/07/2018 (Luật số 06/2017/QH14) thay thế cho Luật Đường sắt 2005 (Luật số 35/2005/QH11).

Đề hướng dẫn thi hành Luật Đường sắt số 06/2017/QH14, Bộ GTVT đã ban hành Thông tư số 15/2023/TT-BGTVT ngày 30/6/2023 (Thông tư 15), Thông tư số 26/2023/TT-BGTVT ngày 29/9/2023 (Thông tư 26) quy định về tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn đối với các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu; nội dung, chương trình đào tạo đối với cơ sở đào tạo các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu; điều kiện, nội dung, quy trình sát hạch và cấp, cấp lại, thu hồi giấy phép lái tàu trên đường sắt, trong đó có đường sắt đô thị.

Mặc dù thời gian qua, việc thực hiện các quy định liên quan đến tiêu chuẩn các chức danh nhân viên ĐSTTPVCT, công tác sát hạch cấp mới, cấp lại GPLT trên các tuyến đường sắt đang khai thác vận hành thương mại đã đi vào nề nếp, các doanh nghiệp kinh doanh vận tải và các đơn vị liên quan đã thực hiện theo đúng quy định của pháp luật, đáp ứng được yêu cầu. Tuy nhiên, thực tiễn hiện nay đã và đang xuất hiện một số nội dung mới đòi hỏi cần phải có sự điều chỉnh cho phù hợp đó là:

a) Một số quy định liên quan đến tiêu chuẩn chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu đã phát sinh một số vấn đề chưa phù hợp với thực tế hiện nay, cần được sửa đổi, bổ sung cho phù hợp với công tác quản lý trong tình hình mới đặc biệt là đối với loại hình đường sắt tốc độ cao;

b) Một số loại đầu máy mới, có công nghệ mới lần đầu tiên khai thác (kể cả những loại đầu máy tuy không mới như đầu máy hơi nước nhưng từ lâu đã không vận hành khai thác) nên để có lái tàu đối với các phương tiện này đủ điều kiện để tổ chức đào tạo, sát hạch lái tàu là không khả thi;

c) Thủ tục hành chính cấp Giấy phép lái tàu cho người nước ngoài tuy đã được quy định tại các Thông tư hướng dẫn, tuy nhiên gần 10 năm qua, việc cấp Giấy phép lái tàu cho người nước ngoài vẫn chưa tổ chức thực hiện làm tăng thủ tục hành chính không cần thiết;

d) Hiện nay, công nghệ thông tin và chuyên đổi số của Việt Nam tương đối

phát triển, việc tổ chức thi sát hạch lý thuyết sắp cần phải loại bỏ hình thức thi viết và thực hiện theo hình thức thi trắc nghiệm (*trên giấy hoặc trên máy vi tính*) để đảm bảo tính khách quan và đảm bảo công khai, minh bạch hơn. Quy định này đồng thời loại bỏ thủ tục cấp thẻ sát hạch viên lái tàu rườm rà, không cần thiết đáp ứng được yêu cầu về đơn giản hóa TTHC, cắt giảm các điều kiện kinh doanh gây khó khăn cho doanh nghiệp.

Việc bỏ quy định cấp thẻ sát hạch viên vì lý do sau:

(1) Đối sát hạch viên lý thuyết: chủ yếu làm nhiệm vụ đối chiếu so sánh với đáp án của bộ đề thi là chủ yếu (tổ ra đề đã có đáp án cụ thể) do đó, việc thi sát hạch thi lý thuyết không đòi hỏi quá nhiều trình độ.

(2) Đối với sát hạch viên thực hành (*bao gồm thực hành khám máy và lái máy*) chỉ yêu cầu đối với sát hạch viên thực hành phải có kinh nghiệm lái tàu; được doanh nghiệp lựa chọn và đề xuất với Hội đồng sát hạch ; Hội đồng sát hạch thẩm định báo cáo Cục ĐSVN xem xét phê duyệt (*Có Quyết định phê duyệt Tổ sát hạch của Cục ĐSVN*).

Như vậy với quy định này đã bao hàm đầy đủ nội dung công nhận sát hạch viên thực hành đồng thời đảm bảo tính chặt chẽ, liên tục mà không cần thủ tục cấp thẻ sát hạch lái tàu.

đ) Việc phân cấp cần phải thực hiện triệt để theo chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ trong giải quyết thủ tục hành chính thuộc phạm vi quản lý của các bộ, cơ quan ngang bộ, trong đó nhóm các thủ tục hành chính liên quan đến công tác cấp, cấp lại giấy phép lái tàu trên đường sắt được phân cấp giải quyết từ Cục ĐSVN về UBND cấp tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương thực hiện đối với lái tàu trên đường sắt chuyên dùng, đường sắt đô thị;

e) Quy trình sát hạch lái tàu vẫn cần sửa đổi một số nội dung cho phù hợp như : bỏ quy định thi viết sát hạch lý thuyết mà thay thế bằng việc thi trắc nghiệm trên Giấy hoặc trên máy vi tính để tăng tính khách quan; Cụ thể hóa các nội dung tổ giúp việc và gộp một số bước của Hội đồng sát hạch để cắt giảm các bước để tháo gỡ khó khăn cho người dân và doanh nghiệp.

f) Hiện nay, Thông tư 15 đang quy định các loại GPLT cụ thể trên đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng và đường sắt đô thị. Qua thực tế hoạt động của doanh nghiệp, Cục ĐSVN thấy rằng một số loại phương tiện như đầu máy diesel, phương tiện chuyên dùng trên đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng và đầu máy diesel, phương tiện chuyên dùng trên đường sắt đô thị là những loại phương tiện có tính năng, kỹ thuật điều khiển cũng như phương pháp tổ chức chạy tàu cơ bản tương đồng nhau, việc xem xét điều kiện cho phép sử dụng chung loại GPLT đầu máy diesel, phương tiện chuyên dùng trên cả 3 loại hình đường sắt sẽ tạo thuận lợi cho doanh nghiệp và người lao động trong quá trình sản xuất, kinh doanh của doanh nghiệp.

Ngoài ra cũng cần dự thảo lần này cũng cần sửa đổi hoặc bổ sung những nội dung còn thiếu, quy định chưa rõ, chưa thống nhất.

2. Mục tiêu xây dựng chính sách

Việc xây dựng các nội dung chính sách trong Thông tư để hướng dẫn các tổ chức cá nhân thực hiện các nội dung quy định trong Luật nhằm đạt được các mục tiêu sau đây:

a) Rà soát, hợp nhất, điều chỉnh, bổ sung, quy định các về quy định về tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn đối với các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu; nội dung, chương trình đào tạo đối với cơ sở đào tạo các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu; điều kiện, nội dung, quy trình sát hạch cấp, cấp lại, thu hồi giấy phép lái tàu trên đường sắt tại Thông tư 26/2023/TT-BGTVT ngày 29/9/2023 của Bộ trưởng Bộ GTVT sửa đổi, bổ sung Thông tư 33 cho phù hợp với điều kiện thực tế;

b) Sửa đổi, bổ sung thêm các quy định đào tạo, sát hạch cấp Giấy phép lái đầu máy mới, có công nghệ mới lần đầu tiên khai thác (*kể cả những loại đầu máy tuy không mới như đầu máy hơi nước nhưng từ lâu đã không vận hành khai thác*) cho phù hợp với thực tiễn và tương lai;

c) Cắt giảm các thủ tục hành chính rườm rà, không cần thiết đối cụ thể là thủ tục hành chính cấp giấy phép lái tàu cho người nước ngoài có giấy phép lái tàu còn hiệu lực do cơ quan có thẩm quyền nước ngoài cấp;

d) Thực hiện việc phân cấp triệt để theo chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ trong giải quyết thủ tục hành chính thuộc phạm vi quản lý của các bộ, cơ quan ngang bộ;

đ) Đơn giản hóa việc tập huấn, bồi dưỡng cấp thẻ sát hạch viên lái tàu cũng như việc thực hiện quy trình sát hạch đảm bảo việc phân công nhiệm vụ rõ người, rõ trách nhiệm, đảm bảo tính công khai, minh bạch;

e) Sửa đổi hoặc bổ sung những nội dung còn thiếu, quy định chưa rõ, chưa thống nhất.

II. ĐÁNH GIÁ TÁC ĐỘNG CỦA CHÍNH SÁCH

1. Chính sách 1: Sửa đổi tiêu chuẩn chức danh Trưởng tàu;

a) Xác định vấn đề bất cập:

Theo quy định tại Thông tư 15 thì tiêu chuẩn của chức danh Trưởng tàu quy định như sau “*Trưởng tàu hàng phải có thời gian ít nhất **01 năm** đảm nhận trực tiếp công việc của chức danh trưởng đồn hoặc có thời gian thử việc theo quy định của pháp luật về lao động với chức danh trưởng tàu hàng hoặc phó trưởng tàu khách phụ trách an toàn; trưởng tàu khách phải có thời gian ít nhất **01 năm** đảm nhận trực tiếp công việc của chức danh trưởng tàu hàng hoặc phó trưởng tàu khách phụ trách an toàn*”, quy định này dẫn đến khó khăn trong việc tuyển dụng, bố trí lao động của doanh nghiệp đối với chức danh này, do vậy Tổng công ty ĐSVN đề xuất sửa đổi, bổ sung vào quy định của Thông tư để giải quyết các vướng mắc, tồn tại nói trên.

b) Mục tiêu giải quyết vấn đề: sửa đổi quy định “*Trưởng tàu hàng phải có thời gian ít nhất **06 tháng** đảm nhận trực tiếp công việc của chức danh trưởng đồn hoặc có thời gian thử việc theo quy định của pháp luật về lao động với chức danh trưởng tàu hàng hoặc phó trưởng tàu khách phụ trách an toàn; trưởng tàu khách phải có thời gian ít nhất **06 tháng** đảm nhận trực tiếp công việc của chức danh trưởng tàu hàng hoặc phó trưởng tàu khách phụ trách an toàn*” trong tiêu chuẩn của chức danh trên.

c) Các giải pháp giải quyết vấn đề: Sửa đổi quy định về tiêu chuẩn của Trưởng tàu;

d) Đánh giá tác động của giải pháp: Giải quyết được những khó khăn vướng mắc trong công tác việc tuyển dụng, bố trí lao động đối với chức danh Trưởng tàu của doanh nghiệp.

2. Chính sách 2: Sửa đổi tiêu chuẩn chức danh Nhân viên tuần đường, tuần cầu, tuần hầm;

a) Xác định vấn đề bất cập:

Theo quy định tại Thông tư 15 thì tiêu chuẩn của chức danh Nhân viên tuần đường, tuần cầu, tuần hầm, quy định như sau: “*a) Là công nhân duy tu, sửa chữa đường sắt, cầu đường sắt, hầm đường sắt có **03 năm** làm việc trở lên và có bằng hoặc chứng chỉ chuyên môn tuần đường, tuần cầu, tuần hầm đường sắt;*”, quy định này dẫn đến khó khăn trong việc tuyển dụng, bố trí lao động của doanh nghiệp đối với chức danh này, do vậy Tổng công ty ĐSVN đề xuất sửa đổi, bổ sung vào quy định của Thông tư để giải quyết các vướng mắc, tồn tại nói trên.

b) Mục tiêu giải quyết vấn đề: sửa đổi quy định “*a) Là công nhân duy tu, sửa chữa đường sắt, cầu đường sắt, hầm đường sắt có **02 năm** làm việc trở lên và có bằng hoặc chứng chỉ chuyên môn tuần đường, tuần cầu, tuần hầm đường sắt;*” trong tiêu chuẩn của chức danh trên.

c) Các giải pháp giải quyết vấn đề: Sửa đổi quy định về tiêu chuẩn của Nhân viên tuần đường, tuần cầu, tuần hầm;

d) Đánh giá tác động của giải pháp: Giải quyết được những khó khăn vướng mắc trong công tác việc tuyển dụng, bố trí lao động đối với chức danh Nhân viên tuần đường, tuần cầu, tuần hầm của doanh nghiệp.

3. Chính sách 3: Sửa đổi tiêu chuẩn chức danh Nhân viên gác đường, gác cầu, gác hầm;

a) Xác định vấn đề bất cập:

Theo quy định tại Thông tư 15 thì tiêu chuẩn của chức danh Nhân viên gác đường ngang, gác cầu chung quy định như sau: “*a) Có bằng hoặc chứng chỉ chuyên môn trình độ sơ cấp trở lên về đường sắt, cầu đường sắt, gác đường ngang, gác cầu chung, gác hầm đường sắt;*”, quy định này dẫn đến khó khăn trong việc tuyển dụng, bố trí lao động của doanh nghiệp đối với chức danh này, do vậy Tổng công ty ĐSVN đề xuất sửa đổi, bổ sung vào quy định của Thông tư để giải quyết các vướng mắc, tồn tại nói trên.

b) Mục tiêu giải quyết vấn đề: sửa đổi quy định “*a) Có một trong các loại bằng chuyên môn hoặc chứng chỉ trình độ **trung cấp trở lên về đường sắt, cầu đường sắt hoặc chứng chỉ sơ cấp gác đường ngang, gác cầu chung, gác hầm đường sắt;***” trong tiêu chuẩn của chức danh trên.

c) Các giải pháp giải quyết vấn đề: Sửa đổi quy định về tiêu chuẩn của Nhân viên gác đường ngang, gác cầu chung;

d) Đánh giá tác động của giải pháp: Giải quyết được những khó khăn vướng mắc trong công tác việc tuyển dụng, bố trí lao động đối với chức danh Nhân viên gác đường ngang, gác cầu chung.

4. Chính sách 4: Bổ sung quy định về phân cấp thực hiện thủ tục hành chính theo quy định tại Quyết định số 1015/QĐ-TTg ngày 30/8/2022 của Thủ tướng Chính phủ về

việc phê duyệt phương án phân cấp trong giải quyết thủ tục hành chính thuộc phạm vi quản lý của các bộ, cơ quan ngang bộ

a) Xác định vấn đề bất cập: Thực hiện Quyết định số 1015/QĐ-TTg ngày 30/8/2022 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt phương án phân cấp trong giải quyết thủ tục hành chính thuộc phạm vi quản lý của các bộ, cơ quan ngang bộ.

b) Mục tiêu giải quyết vấn đề:

Phân cấp cho UBND cấp tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương trong thực hiện các thủ tục hành chính sát hạch cấp, cấp lại, giấy phép lái tàu trên đường sắt chuyên dùng, đường sắt đô thị

c) Các giải pháp giải quyết vấn đề:

- Bổ sung quy định về cơ quan nhà nước có thẩm quyền thực hiện các thủ tục hành chính sát hạch cấp, cấp lại, giấy phép lái tàu trên đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng, đường sắt đô thị.

d) Đánh giá tác động của giải pháp: Thực hiện Quyết định số 1015/QĐ-TTg ngày 30/8/2022 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt phương án phân cấp trong giải quyết thủ tục hành chính thuộc phạm vi quản lý của các bộ, cơ quan ngang bộ.

5. Chính sách 5: Sửa đổi, bổ sung đối với các TTHC cấp giấy phép lái tàu

a) Xác định vấn đề bất cập: Tại Thông tư 15 và các Thông tư sửa đổi bổ sung Thông tư 15 đã quy định các TTHC cấp giấy phép lái tàu trên đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng và đường sắt đô thị. Tuy nhiên đối với công tác sát hạch, cấp giấy phép lái tàu (GPLT) đối với đầu máy hơi nước và các loại đầu máy có công nghệ mới, lần đầu đưa vào vận hành trên đường sắt đang khai thác hiện đang gặp khó khăn vướng mắc sau:

- *Về đầu máy hơi nước:* là loại hình phương tiện giao thông đường sắt (PTGTĐS) được quy định trong Luật Đường sắt. Tuy nhiên, kể từ khi Luật Đường sắt năm 2005 và Luật Đường sắt năm 2017 có hiệu lực đến nay, chưa có doanh nghiệp nào làm thủ tục cấp Giấy đăng ký phương tiện, sát hạch cấp GPLT đối với loại phương tiện này. Như vậy, loại hình phương tiện này đã không còn hoạt động trên hệ thống đường sắt Việt Nam từ hơn 20 năm qua và hiện nay không có lái tàu đối với loại hình PTGTĐS này. Vì vậy, trường hợp đầu máy hơi nước được đưa vào vận hành trở lại trên đường sắt theo đề nghị của doanh nghiệp, có thể đề xuất coi đây là loại hình phương tiện có công nghệ lần đầu (kể từ khi Luật Đường sắt có hiệu lực) áp dụng trên tuyến đường sắt đang khai thác.

Qua rà soát, Cục ĐSVN thấy rằng để cấp GPLT đầu máy hơi nước thì việc áp dụng các quy định hiện hành tại Thông tư 15 là không phù hợp (không có sát hạch viên thực hành lái tàu, không có nhân sự đáp ứng điều kiện thời gian làm phụ lái đầu máy hơi nước theo quy định...).

- *Về thủ tục cấp GPLT:* Trong quy định hiện hành đã có trường hợp cấp GPLT cho các loại phương tiện đang sử dụng trên tuyến đường sắt đang khai thác; trường hợp cấp GPLT cho lái tàu đầu tiên trên tuyến đường sắt đô thị mới đưa vào khai thác có công nghệ lần đầu áp dụng tại Việt Nam. Tuy nhiên chưa có quy định đối với trường hợp cấp GPLT cho lái tàu đầu tiên của loại phương tiện có công nghệ lần đầu áp dụng trên tuyến đường sắt đang khai thác.

- *Về giảm phát thải khí CO₂*: Trong thời gian tới, khi thực hiện lộ trình giảm phát thải CO₂ về 0 đến năm 2050 theo cam kết của Chính phủ tại hội nghị COP26, doanh nghiệp đường sắt sẽ phải nhập khẩu các loại đầu máy, phương tiện có công nghệ mới sử dụng nhiên liệu sạch thay thế phương tiện chạy bằng diesel đang vận hành trên các tuyến đường sắt đang khai thác. Với quy định hiện hành, thủ tục cấp GPLT cho các lái tàu đầu tiên của các loại phương tiện này cũng sẽ có những vướng mắc tương tự.

b) Mục tiêu giải quyết vấn đề:

Sửa đổi và bổ sung các TTHC nêu trên để phù hợp với yêu cầu của thực tiễn.

c) Các giải pháp giải quyết vấn đề:

Đổi tên các TTHC nêu trên cho phù hợp với các đối tượng được cấp giấy phép lái tàu trên đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng và đường sắt đô thị:

- Thủ tục cấp giấy phép lái tàu cho lái tàu trên phương tiện giao thông đường sắt đang khai thác;

- Thủ tục cấp giấy phép lái tàu cho lái tàu đầu tiên trên phương tiện giao thông đường sắt lần đầu đưa vào khai thác.

d) Đánh giá tác động của giải pháp: Khắc phục được những tồn tại bất cập trong công tác sát hạch cấp giấy phép lái tàu trên đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng, đường sắt đô thị.

6. Chính sách 6: Bổ sung quy trình sát hạch cấp giấy phép lái tàu

a) Xác định vấn đề bất cập: Tại Thông tư 33 và các Thông tư sửa đổi bổ sung Thông tư 33 đã quy định về nội dung sát hạch, trình tự sát hạch cấp giấy phép lái tàu. Tuy nhiên các quy định này chưa quy định một cách cụ thể chi tiết từng bước thực hiện, tài liệu hồ sơ của từng nội dung sát hạch, công việc cụ thể của các sát hạch viên trong quá trình tổ chức một kỳ sát hạch cấp giấy phép lái tàu trên đường sắt. Từ đó dẫn đến những bất cập trong quá trình tổ chức kỳ sát hạch được thực hiện chưa thống nhất giữa các Hội đồng sát hạch, Tổ sát hạch.

b) Mục tiêu giải quyết vấn đề:

Xây dựng và bổ sung quy trình sát hạch cấp giấy phép lái tàu trên đường sắt, quy định chi tiết cụ thể từng bước thực hiện, các tài liệu hồ sơ kèm theo, công việc, nhiệm vụ cụ thể của từng thành viên Hội đồng sát hạch, Tổ sát hạch, từ đó nâng cao chất lượng và hoàn thiện công tác sát hạch cấp giấy phép lái tàu trên đường sắt, trong bối cảnh công tác này được phân cấp cho các UBND tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương có đường sắt chuyên dùng, đường sắt đô thị thực hiện. Do đó cần có một quy định cụ thể chi tiết để các cơ quan đơn vị liên quan thực hiện thống nhất, đúng quy định.

c) Các giải pháp giải quyết vấn đề:

Bổ sung quy trình sát hạch cấp giấy phép lái tàu trên đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng, đường sắt đô thị đang khai thác.

d) Đánh giá tác động của giải pháp: Khắc phục được những tồn tại bất cập trong công tác sát hạch cấp giấy phép lái tàu trên đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng, đường sắt đô thị đang khai thác trong tình hình mới, đồng thời tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp, cơ quan nhà nước có thẩm quyền thực hiện thống nhất, đúng quy định của Thông tư khi được phân cấp theo quy định.

Trên đây là báo cáo đánh giá tác động của sửa đổi, bổ sung Thông tư số 15/2023/TT-BGTVT và Thông tư số 26/2023/TT-BGTVT của Bộ GTVT quy định về tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn đối với các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu; nội dung, chương trình đào tạo đối với cơ sở đào tạo các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu; điều kiện, nội dung, quy trình sát hạch và cấp, cấp lại, thu hồi giấy phép lái tàu trên đường sắt.

Cục Đường sắt Việt Nam kính báo cáo./.

CỤC ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM