

Số: 1052/CĐSVN-VTKHCN

Hà Nội, ngày 22 tháng 5 năm 2025

V/v: tiếp thu, giải trình và hoàn thiện Dự thảo Thông tư thay thế Thông tư 15/2023/TT-BGTVT của Bộ GTVT

Kính gửi: Vụ Vận tải - Bộ Xây dựng

Thực hiện Công văn số 3503/BXD-VT&ATGT ngày 15/5/2025 của Bộ Xây dựng về việc tiếp thu, giải trình ý kiến góp ý Dự thảo Thông tư thay thế Thông tư số 15/2023/TT-BGTVT ngày 30/6/2023 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 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 và Thông tư số 26/2023/TT-BGTVT ngày 29/9/2023 của Bộ Xây dựng sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 15/2023/TT-BGTVT (sau đây gọi là Dự thảo Thông tư), kèm theo văn bản góp ý của 05 cơ quan, đơn vị¹, Cục ĐSVN tóm tắt các nhóm ý kiến và báo cáo tiếp thu, giải trình như sau:

1. Về nội dung chung của Thông tư

Về nội dung này có 02 ý kiến của Thanh tra Bộ Xây dựng, tóm tắt như sau:

a) Rà soát dự thảo Thông tư và đề nghị sửa: “*Có đủ điều kiện sức khỏe theo quy định của Bộ trưởng Bộ Y tế*” thành “*Có đủ điều kiện sức khỏe khi tuyển dụng và Giấy chứng nhận đủ tiêu chuẩn sức khỏe định kỳ theo quy định của Bộ trưởng Bộ Y tế*” cho thống nhất quy định tại điểm b khoản 2 Điều 35 Luật Đường sắt.

Ý kiến của Cục ĐSVN: Đề nghị giữ nguyên như Dự thảo

Lý do: Vì quy định hiện hành tại Thông tư 15 đã được thực hiện nhiều năm và không phát sinh vướng mắc;

b) Sử dụng thống nhất cụm từ “*hoàn thành thời gian thử việc theo quy định pháp luật*” hoặc “*có thời gian thử việc theo quy định*.”

Ý kiến của Cục ĐSVN: Tiếp thu và chỉnh sửa Dự thảo thống nhất sử dụng cụm từ “*hoàn thành thời gian thử việc theo quy định pháp luật*”.

2. Về phạm vi điều chỉnh

¹ Công văn 1118/ĐS-TCCB ngày 15/4/2025 của Tổng công ty ĐSVN;
Công văn 213/KCHT-GT ngày 21/4/2025 của Cục Kết cấu hạ tầng xây dựng - Bộ Xây dựng;
Công văn số 164/VP-KSTTHC ngày 22/4/2025 của Văn phòng Bộ Xây dựng;
Công văn số 224/TTr-P4 ngày 23/4/2025 của Thanh tra Bộ Xây dựng;
Công văn số 476/TTCO-TCLĐ ngày 01/3/2025 của Công ty Tuyển than Cửa Ông;

Về nội dung này có 01 ý kiến của Cục Kết cấu hạ tầng xây dựng, tóm tắt như sau:

Đề nghị làm rõ dự thảo Thông tư có áp dụng cho đường sắt tốc độ cao hay không. Trường hợp dự thảo Thông tư có áp dụng cho đường sắt tốc độ cao thì đề nghị bổ sung các quy định (về tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn đối với chức danh nhân viên...) của đường sắt tốc độ cao; xem xét bổ sung thủ tục cấp Giấy phép lái tàu cho người nước ngoài lái tàu đường sắt tốc độ cao.

Ý kiến của Cục ĐSVN: tiếp thu và chỉnh sửa như sau:

“Điều 1. Phạm vi điều chỉnh

1. Thông tư này quy định về tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn đối với 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.

2. Thông tư này không áp dụng đối với đường sắt tốc độ cao.”

Lý do: Hiện tại chưa có đường sắt tốc độ cao nên chưa xác định được cụ thể các nội dung liên quan.

3. Về giải thích từ ngữ (Điều 3 Dự thảo Thông tư)

Về nội dung này có 02 đơn vị có ý kiến tham gia là Thanh tra Bộ, Cục Kết cấu hạ tầng xây dựng, cụ thể như sau:

a) Ý kiến của Cục Kết cấu hạ tầng xây dựng:

Điều 3. Giải thích từ ngữ: Đề nghị làm rõ khái niệm phương tiện giao thông đường sắt lần đầu đưa vào khai thác là những phương tiện nào để tránh hiểu lầm và dễ áp dụng.

b) Ý kiến của Thanh tra Bộ:

- Khoản 1: đề nghị làm rõ nghĩa “Phương tiện giao thông đường sắt lần đầu đưa vào khai thác là phương tiện mà tại thời điểm đưa vào khai thác tại Việt Nam không có lái tàu đối với loại phương tiện này” nhưng lại quy định thời gian khai thác thương mại dưới 1 năm và đưa ra định nghĩa về “phương tiện giao thông đường sắt lần đầu đưa vào khai thác” căn cứ trên cơ sở các thông số về kỹ thuật.

Ý kiến của Cục ĐSVN tiếp thu, chỉnh sửa như sau:

“1. Phương tiện giao thông đường sắt có công nghệ mới lần đầu đưa vào khai thác là phương tiện có công nghệ lần đầu sử dụng tại Việt Nam; thời gian vận hành khai thác thương mại dưới 1 năm.”

- Khoản 3: Đề nghị bỏ cụm từ “đầu tiên” và sửa lại thành “Lái tàu trên phương tiện giao thông đường sắt lần đầu đưa vào khai thác là người được đào tạo...khai thác thương mại đủ 01 năm”.

Ý kiến của Cục ĐSVN: đề nghị giữ nguyên cụm từ ”đầu tiên” vì liên quan đến thủ tục hành chính riêng. Đồng thời chỉnh sửa lại nội dung cho thống nhất với khoản 1, như sau:

“3. Lái tàu đầu tiên trên phương tiện giao thông đường sắt có công nghệ mới lần đầu đưa vào khai thác là người đã được đào tạo để vận hành loại phương tiện đó, được doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đề nghị cấp giấy phép lái tàu trước thời điểm phương tiện đó khai thác thương mại đủ 01 năm.”

4. Về quy định tiêu chuẩn chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu trên đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng

Nội dung này có ý kiến của các đơn vị sau:

a) Ý kiến của Thanh tra Bộ:

Điểm d khoản 1 Điều 5: đề nghị nghiên cứu bỏ cụm từ “*sát hạch*” thay bằng cụm từ “*kiểm tra*” cho phù hợp với thẩm quyền của doanh nghiệp theo quy định của Luật Đường sắt.

Ý kiến của Cục ĐSVN tiếp thu và chỉnh sửa như sau:

“d) Đạt yêu cầu kiểm tra về nghiệp vụ trưởng tàu do doanh nghiệp sử dụng chức danh trưởng tàu tổ chức.”

Đồng thời rà soát và chỉnh sửa cho thống nhất trong Dự thảo.

- Đề nghị gộp các khoản d, đ, e, g, h, i khoản 3 Điều 5 thành một khoản quy định “*Thực hiện đầy đủ các quy định về vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt, các quy định khác của pháp luật và của doanh nghiệp sử dụng chức danh trưởng tàu*” để thống nhất nội dung quy định như đối với nhiệm vụ của trưởng tàu khách.

Ý kiến của Cục ĐSVN tiếp thu và hoàn thiện như sau:

“d) *Thực hiện đầy đủ các quy định về vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt, các quy định khác của pháp luật và của doanh nghiệp sử dụng chức danh trưởng tàu*”

- Đề nghị xem xét, quy định lại điểm b khoản 4 và điểm b khoản 5 Điều 4 và Điều 5 cho phù hợp với thẩm quyền của trưởng tàu khách và trưởng tàu hàng (đây là thẩm quyền của doanh nghiệp sử dụng chức danh trưởng tàu).

- Tại điểm a khoản 1 Điều 16 đề nghị quy định rõ công nhân duy tu, sửa chữa đường sắt, cầu đường sắt, hầm đường sắt có 02 năm làm việc trở lên tại vị trí nào? và đề nghị quy định phải có chứng chỉ trình độ chuyên môn trở lên về tuần đường, tuần cầu, tuần hầm đường sắt.

- Điểm a khoản 1 Điều 17 đang quy định có thể có một trong các loại bằng chuyên môn/chứng chỉ trình độ trung cấp trở lên/chứng chỉ sơ cấp...đề nghị nghiên cứu sửa thành: “*có chứng chỉ trình độ trình độ sơ cấp trở lên...*”.

- Điểm b khoản 2 Điều 17 đề nghị bỏ cụm từ mang tính định chất: “*đảm bảo tình trạng tốt nhất để sử dụng*”.

Ý kiến Cục ĐSVN đề nghị giữ nguyên như dự thảo

Lý do: nội dung này đã được Tổng công ty ĐSVN thống nhất và không có ý kiến đề nghị chỉnh sửa.

b) Ý kiến của Công ty tuyển than Cửa Ông:

- Bổ sung nội dung “Đối với đường sắt chuyên dùng có thời gian đảm nhận trực tiếp công việc một trong các chức danh gác ghi, gác đường ngang ít nhất 01 năm.

Ý kiến của Cục ĐSVN đề nghị giữ nguyên như Dự thảo

Lý do: Vì chức danh gác ghi và chức danh gác đường ngang có trình độ đào tạo khác nhau nhiều.

- Bổ sung thêm nội dung: “Đối với đường sắt chuyên dùng: chức danh trực ban chạy tàu ga được làm công việc của các chức danh gác ghi, ghép nối đầu máy, toa xe, gác đường ngang”

Ý kiến của Cục ĐSVN tiếp thu và hoàn thiện như sau:

“c) Chức danh trực ban chạy tàu ga được làm công việc của các chức danh trưởng tàu, phó trưởng tàu khách phụ trách an toàn, trưởng đồn, gác ghi, ghép nối đầu máy, toa xe; *Đối với đường sắt chuyên dùng được làm thêm công việc của chức danh gác đường ngang*”.

- Bổ sung thêm nội dung: “Đối với đường sắt chuyên dùng: chức danh gác ghi, ghép nối đầu máy, toa xe, gác đường ngang được làm chung công việc của nhau”

Ý kiến của Cục ĐSVN tiếp thu và hoàn thiện như sau:

“h) Chức danh gác ghi, ghép nối đầu máy, toa xe được làm chung công việc của nhau; *Đối với đường sắt chuyên dùng chức danh gác ghi, ghép nối đầu máy, toa xe, gác đường ngang được làm chung công việc của nhau*”.

- Bổ sung điểm m nội dung như sau: “Đối với đường sắt chuyên dùng các chức danh gác ghi, ghép nối đầu máy toa xe, các cầu chung, gác đường ngang được làm chung công việc của nhau khi đáp ứng tiêu chuẩn tại khoản 1 Điều 14 và khoản 1 Điều 17”.

Ý kiến của Cục ĐSVN tiếp thu và hoàn thiện như sau:

“l) *Đối với đường sắt chuyên dùng các chức danh gác ghi, ghép nối đầu máy toa xe, các cầu chung, gác đường ngang được làm chung công việc của nhau khi đáp ứng tiêu chuẩn tại khoản 1 Điều 14 và khoản 1 Điều 17*”.

c) Ý kiến của Cục KCHTXD

- Kiểm tra, rà soát các quy định về tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn đối với nhân viên tuần đường, tuần cầu, tuần hầm (Điều 16) và nhân viên gác đường ngang, gác cầu chung (Điều 17) cho phù hợp với thực tế, quy định.

- Kiểm tra, rà soát các quy định về tiêu chuẩn, nhiệm vụ, quyền hạn đối với nhân viên tuần đường, tuần cầu, tuần hầm (Điều 16) và nhân viên gác đường ngang, gác cầu chung (Điều 17) cho phù hợp với thực tế, quy định.

Ý kiến Cục ĐSVN đề nghị giữ nguyên như dự thảo

Lý do: nội dung này đã được Tổng công ty ĐSVN thống nhất và không có ý kiến đề nghị chỉnh sửa.

d) Ý kiến Tổng công ty ĐSVN

Tại điểm c, khoản 1, điều 17: đề nghị điều chỉnh “*có thời gian thử việc*” thành “*hoàn thành thời gian thử việc*”.

Lý do: đảm bảo thống nhất như điểm c, khoản 1, điều 16.

Ý kiến Cục ĐSVN đã tiếp thu và hoàn thiện theo ý kiến của Thanh tra Bộ

5. Về quy định tiêu chuẩn chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu trên đường sắt đô thị

Nội dung này có ý kiến của Sở Xây dựng Hà Nội, cụ thể như sau:

a) Điều 21. Nhân viên điều độ chạy tàu

1. Tiêu chuẩn

a) Có bằng tốt nghiệp trình độ Đại học trở lên về một trong các ngành (chuyên ngành) khai thác vận tải, kỹ thuật cơ điện tử, công nghệ thông tin, kỹ thuật điều khiển và tự động hoá, kỹ thuật điện tử viễn thông, thông tin – tin hiệu và hoàn thành khoá đào tạo thực hành Điều độ chạy tàu do doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đô thị hoặc chủ đầu tư dự án đường sắt đô thị tổ chức;

Lý do:

1. Chức danh Điều độ chạy tàu của Đường sắt đô thị mang tính chất đặc thù nghề nghiệp (Do Đường sắt đô thị sử dụng đoàn tàu điện) nên sơ đồ, bố trí vị trí làm việc cũng khác (Một ca làm việc bao gồm Điều độ chạy tàu, Điều độ điện, Điều độ môi trường).

Theo chức trách, Điều độ chạy tàu là người chỉ huy cao nhất trong ca làm việc của toàn tuyến, chỉ huy và phối hợp cùng với các chức danh Điều độ điện, Điều độ môi trường (đều yêu cầu đầu vào là bằng tốt nghiệp trình độ đại học) để điều hành hoạt động chạy tàu, nhất là trong trường hợp xảy ra sự cố vận hành.

2. Cơ sở dữ liệu tuyển dụng đầu vào vị trí và bảng lương của Công ty đối với vị trí này là Kỹ sư/Cử nhân và thường phải tham gia khoá đào tạo về nghiệp vụ, kỹ năng làm việc và thực tập tại Trung tâm điều độ (OCC/DCC) từ 3 tháng trở lên mới có thể độc lập đảm nhận vị trí

Ý kiến Cục ĐSVN tiếp thu và chỉnh sửa như sau:

“a) Có bằng tốt nghiệp trình độ đại học trở lên về một trong các ngành khai thác vận tải, điện tử viễn thông, công nghệ thông tin, thông tin – tin hiệu, điều khiển và tự động hoá; đã hoàn thành khoá đào tạo thực hành Điều độ chạy tàu do doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đô thị hoặc chủ đầu tư dự án đường sắt đô thị tổ chức;”.

b) Điều 23. Nhân viên phục vụ chạy tàu tại ga

1. Tiêu chuẩn

a) Có bằng tốt nghiệp THPT hoặc chứng chỉ chuyên môn trình độ sơ cấp trên lên một trong các ngành/chuyên ngành khai thác vận tải đường sắt, kỹ thuật an toàn giao thông và hoàn thành khoá đào tạo thực hành Nhân viên phục vụ chạy tàu tại ga do doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đô thị hoặc chủ đầu tư dự án đường sắt đô thị tổ chức;

2. Quyền hạn:

Được ưu tiên tuyển chọn đào tạo nâng bậc theo chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu trên đường sắt đô thị.

Lý do: Vị trí Nhân viên phục vụ chạy tàu tại ga tuy không yêu cầu trình độ cao nhưng do trên thị trường lao động nước ta hiện nay, các nhân sự được đào tạo từ các trường nghề có liên quan thường chỉ có các kiến thức và kỹ năng chung về ngành và chuyên ngành, vì vậy để có thể thực hiện nhiệm vụ thì cần phải được đào tạo và thực hành về các kỹ năng, nghiệp vụ phục vụ chạy tàu tại ga đường sắt đô thị.

Ý kiến Cục ĐSVN tiếp thu và chỉnh sửa như sau:

“a) Có bằng hoặc chứng chỉ chuyên môn trình độ sơ cấp trên lên một trong các ngành khai thác vận tải đường sắt, an toàn giao thông; đã hoàn thành khoá đào tạo thực hành Nhân viên phục vụ chạy tàu tại ga do doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đô thị hoặc chủ đầu tư dự án đường sắt đô thị tổ chức;”

c) Điều 24. Nhân viên hỗ trợ an toàn trên tàu

a) Có bằng tốt nghiệp THPT trở lên và hoàn thành khoá đào tạo thực hành Nhân viên hỗ trợ an toàn trên tàu do doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đô thị hoặc chủ đầu tư dự án đường sắt đô thị tổ chức;

Lý do: Nhân viên hỗ trợ an toàn trên tàu có nhiệm vụ “Hỗ trợ cho lái tàu thực hiện việc kiểm tra, giám sát, bảo đảm an toàn cho hành khách lên xuống tàu và thông báo cho lái tàu biết để vận hành tàu an toàn, phối hợp với lái tàu tham gia giải quyết sự cố, tai nạn giao thông đường sắt trên tuyến” vì vậy, bên cạnh các kiến thức văn hoá phổ thông, cần phải được đào tạo và thực tập về các kỹ năng, nghiệp vụ giám sát và bảo đảm an toàn cho hành khách trên tàu và khi lên/xuống tàu trên tuyến đường sắt đô thị.

Ý kiến Cục ĐSVN tiếp thu và chỉnh sửa như sau:

“a) Có bằng tốt nghiệp THPT trở lên và hoàn thành khoá đào tạo thực hành Nhân viên hỗ trợ an toàn trên tàu do doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đô thị hoặc chủ đầu dự án đường sắt đô thị tổ chức;”

d) Điều 27, Mục 4, khoản b:

b) Nhân viên lái tàu trên đường sắt quốc gia được phép lái phương tiện tương ứng trên đường sắt chuyên dùng, đường sắt đô thị khi đạt yêu cầu các nội dung sát hạch của Hội đồng sát hạch. Doanh nghiệp kinh doanh đường sắt chuyên dùng, đường sắt đô thị có trách nhiệm thực hiện việc đào tạo, kiểm tra nghiệp vụ và tổ chức sát hạch đối với những lái tàu này."

Doanh nghiệp kinh doanh đường sắt có trách nhiệm ĐÀO TẠO LẠI, ĐÀO TẠO CHUYÊN GIAO CÔNG NGHỆ và KIỂM TRA nghiệp vụ đối với những lái tàu chuyển đổi từ đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng sang đường sắt đô thị hoặc ngược lại.

Ý kiến Cục ĐSVN đề nghị giữ nguyên như dự thảo

Lý do: Việc sử dụng giấy phép trong quy định này không yêu cầu sát hạch lại mà chỉ yêu cầu doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đào tạo và kiểm tra nghiệp vụ.

6. Đối với các thủ tục hành chính

Nội dung này có các ý kiến góp ý của các đơn vị Thanh tra Bộ, Văn phòng Bộ, Tổng công ty ĐSVN, cụ thể như sau:

a) Văn phòng Bộ

- Điểm b, Khoản 1 Điều 31: Đề nghị cơ quan soạn thảo xem xét, bổ sung quy định: “bằng, chứng chỉ do tổ chức nước ngoài cấp qua quá trình đào tạo, chuyển giao công nghệ phải có chứng chỉ hoặc chứng nhận bồi dưỡng kiến thức pháp luật đường sắt Việt Nam do cơ sở đào tạo có thẩm quyền cấp”.

Lý do: Việc quy định bổ sung nội dung trên để bảo đảm các học viên nắm được các quy định của pháp luật về đường sắt của Việt Nam là không cần thiết và làm phát sinh thành phần hồ sơ TTHC. Theo quy định, điều kiện cấp giấy phép của các cá nhân bao gồm chứng chỉ chuyên ngành lái phương tiện giao thông đường sắt phù hợp với loại phương tiện dự sát hạch, do vậy cá nhân thực hiện thủ tục này đều phải nắm được các quy định của pháp luật về đường sắt của Việt Nam trong quá trình học tập và thi cấp chứng chỉ tại cơ sở giáo dục.

Ý kiến Cục ĐSVN đề nghị giữ nguyên như dự thảo

Lý do: Khoản này làm rõ thêm quy định hiện hành tại Thông tư 15 theo hướng: Chỉ trường hợp nhân sự được đào tạo tại cơ sở nước ngoài mới cần bổ sung chứng chỉ hoặc chứng nhận bồi dưỡng kiến thức pháp luật đường sắt Việt Nam do cơ sở đào tạo có thẩm quyền cấp, vì trên thực tế các cơ sở đào tạo nước

ngoài chỉ đào tạo về chuyên môn, nghiệp vụ, không đào tạo nội dung kiến thức pháp luật về đường sắt của Việt Nam.

- Điểm a khoản 2 Điều 30: Đề nghị quy định rõ nộp hồ sơ trực tiếp tại Bộ phận một cửa nào?

- Điểm b khoản 2 Điều 30: Đề nghị sửa điểm này thành “Nộp qua hệ thống dịch vụ công trực tuyến quốc gia”.

Điểm c khoản 2 Điều 30: Đề nghị xem xét, kết nối “các hình thức phù hợp khác” vì hiện nay không đảm bảo tính rõ ràng, mặt khác quy định như dự thảo đã đáp ứng cơ bản đầy đủ được các hình thức nộp hồ sơ.

Ý kiến Cục ĐSVN tiếp thu và chỉnh sửa như sau:

“a) Nộp trực tiếp tại bộ phận một cửa của cơ quan cấp giấy phép lái tàu;”

b) Nộp qua hệ thống dịch vụ công trực tuyến quốc gia;

c) Gửi qua hệ thống bưu chính.”

- Việc quy định “Trường hợp giấy phép lái tàu bị mất đến 06 tháng, trong văn bản đề nghị phải có nội dung xác nhận nhân sự đạt yêu cầu kỳ kiểm tra nghiệp vụ do doanh nghiệp sử dụng lái tàu tổ chức” chưa được thể hiện tại mẫu đơn đề nghị của doanh nghiệp tại Phụ lục IX. Do đó, đề nghị cơ quan soạn thảo nghiên cứu, bổ sung quy định này vào Phụ lục IX ban hành kèm theo dự thảo Thông tư.

Ý kiến của Cục ĐSVN tiếp thu và chỉnh sửa Phụ lục IX.

- Điểm b khoản 3 Điều 32: Để đảm bảo tính rõ ràng, đề nghị cơ quan soạn thảo nghiên cứu sửa quy định này thành: “Trường hợp giấy phép lái tàu hết hạn sử dụng, doanh nghiệp nộp hồ sơ đề nghị cấp lại giấy phép lái tàu cho cơ quan cấp giấy phép lái tàu trong thời hạn không quá 10 ngày kể từ ngày giấy phép lái tàu hết hạn. Quá thời hạn trên, việc cấp giấy phép lái tàu thực hiện theo quy định tại Điều 30 của Thông tư này”.

Ý kiến của Cục ĐSVN tiếp thu và chỉnh sửa như sau:

“b) Trường hợp giấy phép lái tàu hết hạn sử dụng, doanh nghiệp nộp hồ sơ đề nghị cấp lại giấy phép lái tàu cho cơ quan cấp giấy phép lái tàu trong thời hạn không quá 10 ngày kể từ ngày giấy phép lái tàu hết hạn. Quá thời hạn trên, việc cấp giấy phép lái tàu thực hiện theo quy định tại Điều 30 của Thông tư này;”.

b) Ý kiến của Thanh tra Bộ

- Tại khoản 4 Điều 30 quy định: từ khi nhận đủ hồ sơ đến khi tổ chức sát hạch có thời gian tối đa 03 tháng (chưa kể thời gian gia hạn), quy định như vậy có thể hiểu từ khi tiếp nhận đầy đủ hồ sơ, đúng quy định là thời điểm bắt đầu tính thời gian giải quyết thủ tục hành chính đối với nội dung này không?

Ý kiến của Cục ĐSVN: Thời điểm tính thời gian bắt đầu giải quyết TTHC là thời điểm cơ quan cấp GPLT nhận được hồ sơ đầy đủ, đúng quy định nêu tại điểm a khoản 4 Điều này.

- Tại khoản 3 Điều 32 đề nghị bổ sung quy định về hình thức, thời gian nộp hồ sơ đối với trường hợp Giấy phép lái tàu bị hư hỏng.

Ý kiến của Cục ĐSVN: khoản 3 Điều 32 quy định chung cho tất cả các trường hợp cấp lại giấy phép lái tàu

- Điểm a khoản 1 Điều 33 Đề nghị xem xét bỏ nội dung quy định tại điểm a khoản 1 vì Giấy phép lái tàu trước khi được cấp đều được cơ quan có thẩm quyền tiếp nhận, kiểm tra hồ sơ, hội đồng xem xét hồ sơ, tổ chức sát hạch...

Ý kiến của Cục ĐSVN tiếp thu và chỉnh sửa như sau:

“1. Giấy phép lái tàu bị thu hồi trong trường hợp cơ quan có thẩm quyền phát hiện có hành vi gian lận trong việc làm hồ sơ đề nghị cấp, cấp lại quy định tại các Điều 30, Điều 31, Điều 32 Thông tư này.”

Lý do: Nội dung điểm b khoản này đã bao hàm nội dung tại điểm a.

- Đề nghị nghiên cứu bổ sung thu hồi Giấy phép lái tàu đối với trường hợp điều chuyển, thay đổi không tiếp tục thực hiện công việc này.

Ý kiến của Cục ĐSVN đề nghị giữ nguyên như Dự thảo.

c) Ý kiến của Tổng công ty ĐSVN

Điểm a khoản 2 Điều 32: Bản gốc hoặc bản điện tử văn bản đề nghị cấp lại giấy phép lái tàu của doanh nghiệp theo mẫu quy định tại Phụ lục IX ban hành kèm theo Thông tư này; *Trường hợp giấy phép lái tàu bị mất đến 06 tháng, trong văn bản đề nghị phải có nội dung xác nhận nhân sự đạt yêu cầu kỳ kiểm tra nghiệp vụ do doanh nghiệp sử dụng lái tàu tổ chức, theo quy định tại khoản 3 Điều 19, khoản 4 Điều 25 của Thông tư này.*

Đề nghị làm rõ căn cứ để đưa ra mốc thời gian: “...mất đến 6 tháng” hoặc không cần đưa mốc thời gian vào, nên chỉ quy định nếu mất giấy phép lái tàu thì đề nghị cấp lại và doanh nghiệp chỉ cần xác nhận mất giấy phép và xác nhận đủ điều kiện đảm nhận công việc lái tàu là đủ, không bắt buộc phải kiểm tra nghiệp vụ. Theo thực tế lái tàu phải có giấy phép lái tàu... mới được phép lái tàu, do đó khi mất là phải đề nghị cấp lại ngay. Mặt khác sau này sẽ lưu bản điện tử (hoặc tích hợp trên môi trường số thì khi mất bản giấy mà có đề nghị thì sẽ cấp lại ngay, không cần phải kiểm tra nghiệp vụ.

Đề nghị sửa lại như sau:

a) Bản gốc hoặc bản điện tử văn bản đề nghị cấp lại giấy phép lái tàu của doanh nghiệp theo mẫu quy định tại Phụ lục IX ban hành kèm theo Thông tư này; *Trường hợp bị mất giấy phép lái tàu, trong văn bản đề nghị phải có nội dung xác*

nhận của doanh nghiệp sử dụng lái tàu về việc lái tàu đủ điều kiện cấp giấy phép lái tàu theo quy định tại khoản 3 điều 36 của Luật Đường sắt.

Ý kiến Cục ĐSVN đề nghị giữ nguyên như dự thảo

Lý do: Trường hợp xác định GPLT bị mất đến 6 tháng có thể hiểu nhân sự đã không đảm nhận chức danh lái tàu trong 6 tháng (vì quy định lái tàu phải mang theo GPLT khi điều khiển PTGTĐS), do đó theo quy định tại khoản 3 điều 19, khoản 4 điều 25 nhân sự phải kiểm tra lại nghiệp vụ.

7. Về nội dung sát hạch cấp giấy phép lái tàu cho lái tàu trên đường sắt đang khai thác

a) Ý kiến Thanh tra Bộ

Tại Điều 37: đề nghị xem xét quy định việc Tổ trưởng Tổ ra đề thi, Tổ trưởng Tổ coi thi lý thuyết, Tổ trưởng Tổ chấm thi lý thuyết, Tổ trưởng Tổ sát hạch thực hành... là lãnh đạo của tổ chức, doanh nghiệp để đảm bảo khách quan, minh bạch trong quá trình sát hạch.

Ý kiến của Cục ĐSVN: Quy định tại Dự thảo đã đáp ứng yêu cầu này (các Tổ trưởng đều là PCT hội đồng sát hạch, là lãnh đạo của tổ chức, doanh nghiệp có liên quan nêu tại điểm b khoản 2 Điều 36.

b) Ý kiến Sở Xây dựng HN

- Điểm c khoản 3 Điều 38: Thí sinh không đạt yêu cầu thi lý thuyết được tiếp tục tham dự sát hạch thực hành và được thi lại 01 lần lý thuyết ngay trong kỳ sát hạch.

- Bổ sung điểm g khoản 3 Điều 38 như sau:

“g) Thí sinh đạt một trong các nội dung thi lý thuyết hoặc thực hành thì được bảo lưu kết quả nội dung sát hạch đã đạt trong thời gian 01 năm kể từ ngày đạt kết quả sát hạch.”

Ý kiến Cục ĐSVN đề nghị giữ nguyên như Dự thảo

Lý do: Việc tổ chức thi lại lý thuyết sẽ không đảm bảo được công tác ra đề thi; Việc bảo lưu kết quả trong 1 năm không khả thi, vì sau 1 năm có thể nội dung sát hạch sẽ có sự thay đổi.

- Điều 46. Phương tiện và quãng đường sát hạch

3. Quãng đường sát hạch đối với lái tàu đường sắt đô thị

a) Thí sinh lái tàu chạy liên tục hết tuyến đường sắt đô thị do Hội đồng sát hạch lựa chọn, theo đúng quy định của biểu đồ chạy tàu, công lệnh tốc độ và cảnh báo hiện hành; trong đó khu gian đầu là khu gian chạy thử, các khu gian sau dùng để đánh giá kết quả thực hành lái tàu;

Ý kiến của Cục ĐSVN đề nghị giữ nguyên như Dự thảo

Lý do: Để đảm bảo tính thống nhất trong việc tính điểm sát hạch thực hành lái tàu.

8. Về trách nhiệm của tổ chức, cá nhân

Ý kiến của Sở Xây dựng Hà Nội

- Điều 58. Cơ sở đào tạo các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu.

1. Xây dựng nội dung, chương trình, giáo trình đào tạo trình độ sơ cấp trở lên đối với các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu quy định tại khoản 1 Điều 26 của Thông tư này và tổ chức đào tạo, cấp bằng, chứng chỉ theo quy định của pháp luật. Đối với chức danh lái tàu, phải đảm bảo có đầy đủ chương trình đào tạo, cabin mô phỏng, mô đun thực hành lái tàu để đào tạo và cấp bằng hoặc chứng chỉ lái phương tiện giao thông đường sắt phù hợp với loại giấy phép lái tàu quy định tại khoản 1, khoản 2 Điều 27 Thông tư này.

Ý kiến của Cục ĐSVN đề nghị giữ nguyên như Dự thảo

Lý do: Việc đầu tư cabin, mô đun thực hành lái tàu thực hiện theo yêu cầu của chương trình đào tạo và quy định tại Điều 30 Luật Giáo dục nghề nghiệp.

- 4.a. Doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đô thị hoặc chủ đầu tư dự án đường sắt đô thị tổ chức thực hiện các khoá đào tạo thực hành kỹ năng, nghiệp vụ cho nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu theo yêu cầu thực tế của công tác vận hành đường sắt đô thị.

Ý kiến của Cục ĐSVN đề nghị giữ nguyên như Dự thảo

Lý do: Vấn đề này đã được quy định tại Điều 57 Thông tư này.

9. Về Điều khoản thi hành

a) Ý kiến của Văn phòng Bộ

Khoản 4 Điều 60: Đề nghị cơ quan soạn thảo nghiên cứu sửa khoản này thành “chấm dứt hiệu lực đối với toàn bộ thẻ sát hạch viên đã được cấp” do thủ tục này đã được bãi bỏ tại Thông tư này nên không phát sinh việc thẻ sát hạch viên được cấp sau ngày thông tư có hiệu lực.

Ý kiến của Cục ĐSVN tiếp thu và chỉnh sửa như sau:

“4. Chấm dứt hiệu lực đối với toàn bộ thẻ sát hạch viên đã được cấp.”

b) Ý kiến của Sở Xây dựng Hà Nội

Điều 61. Tổ chức thực hiện

Chánh Văn phòng Bộ, Chánh Thanh tra Bộ, các Vụ trưởng, Cục trưởng Cục Đường sắt Việt Nam, Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương, Thủ trưởng các cơ quan, đơn vị và cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Thông tư này.

Ý kiến của Cục ĐSVN tiếp thu và chỉnh sửa như sau:

“Chánh Văn phòng Bộ, Chánh Thanh tra Bộ, các Vụ trưởng, Cục trưởng Cục Đường sắt Việt Nam, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh, Thủ trưởng các cơ quan, đơn vị và cá nhân có liên quan chịu trách nhiệm thi hành Thông tư này.”

10. Về nội dung hồ sơ đánh giá tác động của thủ tục hành chính

Về nội dung này có 01 ý kiến của Văn phòng Bộ: yêu cầu rà soát và hoàn thiện hồ sơ đánh giá thủ tục hành chính

Ý kiến Cục ĐSVN: Tiếp thu và tiếp tục hoàn thiện hồ sơ đánh giá tác động của thủ tục hành chính đúng quy định.

11. Đề xuất, kiến nghị

Qua ý kiến góp ý của các cơ quan, đơn vị, Cục ĐSVN đã nghiêm túc nghiên cứu, giải trình, tiếp thu và đã hoàn thiện lại Dự thảo thay thế Thông tư 15/2023/TT-BGTVT ngày 30/6/2023 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 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 ĐSVN đề nghị quý Vụ xem xét, tổng hợp.

Trân trọng./.

Tài liệu xin gửi kèm theo:

- Bản tiếp thu giải trình chi tiết các ý kiến góp ý của các cơ quan;
- Dự thảo Thông tư sau khi tiếp thu, hoàn thiện.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Lãnh đạo Cục (để bc);
- Vụ Vận tải - ATGT (để bc);
- Các Phòng: VTKHCN, PCTT (để t/h);
- Lưu: VT, VTKHCN.

**KT. CỤC TRƯỞNG
PHÓ CỤC TRƯỞNG**

Dương Hồng Anh