

BỘ TÀI CHÍNH

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

Số: 2825/BTC-QLCS

Hà Nội, ngày 10 tháng 3 năm 2025

V/v Đăng tải lấy ý kiến tham gia về dự thảo Thông tư quy định chế độ quản lý, tính hao mòn tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt và hướng dẫn việc kê khai, báo cáo về tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt.

Kính gửi: Công thông tin điện tử Chính phủ.

Ngày 03/02/2025, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 15/2025/NĐ-CP quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu đường sắt, có hiệu lực thi hành từ ngày ký (thay thế Nghị định số 46/2018/NĐ-CP ngày 14/3/2018 của Chính phủ). Thực hiện quy định tại điểm b khoản 2 Điều 47 Nghị định số 15/2025/NĐ-CP, Bộ Tài chính dự thảo Thông tư quy định chế độ quản lý, tính hao mòn tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt và hướng dẫn việc kê khai, báo cáo về tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt và Thuyết minh Thông tư.

Theo quy trình ban hành văn bản quy phạm pháp luật, Bộ Tài chính đề nghị Công thông tin điện tử Chính phủ đăng tải nội dung bản dự thảo Thông tư và Thuyết minh (nêu trên) lên Công thông tin điện tử Chính phủ để lấy ý kiến rộng rãi.

(Dự thảo Thông tư và Thuyết minh - đính kèm).

Mong nhận được sự quan tâm, phối hợp của Quý cơ quan.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Cục CNTT (để đăng tải trên Cổng TTĐT Bộ Tài chính);
- Tạp chí Kinh tế - Tài chính (để đăng tải trên Trang thông tin về TSC);
- Lưu: VT, QLCS (3b) *LM*

KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG



Bùi Văn Khăng

THUYẾT MINH DỰ THẢO THÔNG TƯ

(Quy định chế độ quản lý, tính hao mòn tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt và việc kê khai báo cáo tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt)

I. SỰ CẦN THIẾT BAN HÀNH THÔNG TƯ

1. Cơ sở pháp lý

Tại điểm b khoản 2 Điều 47 Nghị định số 15/2025/NĐ-CP ngày 03/02/2025 của Chính phủ quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quy định Bộ Tài chính có trách nhiệm: “b) *Quy định chế độ quản lý, tính hao mòn tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt và hướng dẫn kê khai, báo cáo về tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt*”.

2. Cơ sở thực tiễn

Căn cứ các Nghị định quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông, thủy lợi, trong đó có Nghị định số 46/2018/NĐ-CP ngày 14/3/2018 của Chính phủ quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, Bộ Tài chính đã ban hành Thông tư số 75/2018/TT-BTC ngày 17/8/2018 quy định chế độ quản lý, tính hao mòn tài sản kết cấu hạ tầng giao thông, thủy lợi

Nay, Chính phủ ban hành Nghị định số 15/2025/NĐ-CP quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt (thay thế Nghị định số 46/2018/NĐ-CP); theo đó một số nội dung quy định tại Thông tư số 75/2018/TT-BTC ngày 17/8/2018 của Bộ Tài chính về phạm vi điều chỉnh, đối tượng áp dụng, loại tài sản, xác định nguyên giá tài sản... đối với tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt không còn phù hợp với quy định tại Nghị định số 15/2025/NĐ-CP; đồng thời, quá trình tổ chức thực hiện Thông tư số 75/2018/TT-BTC đã phát sinh một số vướng mắc bất cập cần phải sửa đổi để phù hợp với tình hình thực tế (như: chưa có quy định cụ thể về việc xác định nguyên giá đối với: (i) tài sản chưa theo dõi, ghi sổ kế toán chưa đầy đủ hồ sơ để xác định nguyên giá/không có căn cứ để xác định nguyên giá...; (ii) tài sản trong quá trình sử dụng thực hiện kiểm kê phát hiện thừa; (iii) tài sản tiếp nhận lại sau khi hết thời gian chuyển nhượng có thời hạn khai thác tài sản; (iv) các trường hợp thay đổi (điều chỉnh) nguyên giá tài sản; (v) Chưa loại trừ một số trường hợp không áp dụng quy định về xác định nguyên giá, hao mòn tại Thông tư này như: tài sản giao cho doanh nghiệp tính thành phần vốn nhà nước tại doanh nghiệp, xác định tuổi thọ tài sản để thực hiện dự án đầu tư xây dựng, nâng cấp cải tạo, mở rộng, bảo trì; xác định giá trị tài sản để cho thuê quyền khai thác, chuyển nhượng có thời hạn quyền khai thác...).

Căn cứ quy định trên và chức năng, nhiệm vụ của Bộ Tài chính quy định tại Nghị định số 29/2025/NĐ-CP ngày 24/02/2025 của Chính phủ, việc xây dựng Thông tư quy định chế độ quản lý, tính hao mòn tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt và hướng dẫn việc kê khai, báo cáo về tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt là cần thiết và có cơ sở pháp lý, cơ sở thực tiễn.

II. BỒ CỤC VÀ NỘI DUNG CƠ BẢN CỦA DỰ THẢO THÔNG TƯ

Dự thảo Thông tư có kết cấu gồm 5 Chương, 17 Điều và các Phụ lục kèm theo với các nội dung cơ bản như sau:

1. Chương I. Phạm vi điều chỉnh, đối tượng áp dụng (gồm 02 Điều):

1.1. Phạm vi điều chỉnh của Thông tư (*Điều 1 dự thảo Thông tư*)

Căn cứ quy định tại Điều 1 Nghị định số 15/2025/NĐ-CP, dự thảo Thông tư quy định:

a) Quy định chế độ quản lý, tính hao mòn đối với tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt là tài sản cố định do Nhà nước đầu tư, quản lý.

b) Thông tư không điều chỉnh đối với các trường hợp: (i) Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quy định tại khoản 2 Điều 1 Nghị định số 15/2025/NĐ-CP của Chính phủ¹; (ii) Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt đã tính thành phần vốn nhà nước tại doanh nghiệp theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng vốn nhà nước đầu tư vào sản xuất, kinh doanh tại doanh nghiệp; (iii) Xác định tuổi thọ tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt để thực hiện dự án đầu tư xây dựng, nâng cấp cải tạo, bảo trì tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt; (iv) Xác định giá trị tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt để: Cho thuê quyền khai thác tài sản, chuyển nhượng có thời hạn quyền khai thác tài sản; xử lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt.

1.2. Đối tượng áp dụng (*Điều 2 dự thảo Thông tư*)

Căn cứ quy định tại Điều 2 Nghị định số 15/2025/NĐ-CP, dự thảo Thông tư quy định đối tượng áp dụng, gồm: (i) Cơ quan thực hiện nhiệm vụ, quyền hạn đại diện chủ sở hữu và quản lý nhà nước về đường sắt quy định tại khoản 1 Điều 2 Nghị định số 15/2025/NĐ-CP; (ii) Cơ quan quản lý đường sắt quy định tại khoản 2 Điều 2 Nghị định số 15/2025/NĐ-CP; (iii) Doanh nghiệp được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt (sau đây gọi là doanh nghiệp quản lý tài sản đường sắt) quy định tại khoản 3 Điều 2 Nghị định số 15/2025/NĐ-CP; (iv) Các đối tượng khác liên quan đến việc quản lý, tính hao mòn tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt và kê khai, báo cáo về tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt.

2. Chương II - Quy định chung về quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt (gồm 04 Điều).

2.1. Quy định về tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia (*Điều 3 dự thảo Thông tư*):

Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia được xác định nguyên giá, giá trị còn lại, tính hao mòn theo quy định tại Thông tư này² gồm:

Phương án 1: Theo danh mục tài sản quy định tại Thông tư số 75/2018/TT-BTC ngày 17/8/2018 của Bộ Tài chính quy định chế độ quản lý, tính hao mòn TSKCHT giao thông, thủy lợi, gồm: (1) Đường sắt quốc gia (đường sắt chính tuyến, đường ga), ghi, cầu, cống, hầm, kè, tường chắn, đường

¹ (i) Tài sản tại đơn vị lực lượng vũ trang nhân dân; (ii) Trụ sở làm việc của cơ quan nhà nước tại khu vực ga đường sắt; (iii) Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do đối tượng khác quản lý theo quy định của pháp luật và các tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư, quản lý nhưng đã bán, chuyển nhượng, tính vào giá trị doanh nghiệp khi cổ phần hóa.

² Bộ Tài chính dự thảo 02 Phương án để lấy ý kiến các Bộ, cơ quan trung ương, UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương và các doanh nghiệp quản lý tài sản KCHT đường sắt. Sau khi có ý kiến tham gia của các đơn vị, Bộ Tài chính sẽ lựa chọn phương án phù hợp.

ngang, hàng rào ngăn cách giữa đường sắt quốc gia và đường bộ; (2) Ga (nhà ga, đường sắt trong ga, đường bộ trong ga phục vụ tác nghiệp chạy tàu, phòng đợi tàu, kho và bãi chứa hàng hóa chuyên chở bằng đường sắt trực tiếp liên quan đến chạy tàu, phòng chỉ huy chạy tàu, phòng đặt thiết bị thông tin tín hiệu, ke ga, mái che ke ga, giao ke, cầu vượt dành cho hành khách trong ga, chòi gác ghi); (3) Đepo (nơi tập kết tàu, bảo dưỡng, sửa chữa tàu, thực hiện các tác nghiệp kỹ thuật khác); (4) Phòng chỉ huy chạy tàu tại các trung tâm điều hành giao thông vận tải đường sắt quốc gia; (5) Hệ thống cấp, thoát nước; hệ thống thông tin tín hiệu (đường truyền tải, trạm tổng đài, tín hiệu ra vào ga, thiết bị khống chế, thiết bị điều khiển, cáp tín hiệu, thiết bị nguồn); hệ thống cấp điện liên quan trực tiếp đến chạy tàu; (6) Nhà cung cầu, cung đường, cung thông tin tín hiệu đường sắt quốc gia, nhà đặt các thiết bị thông tin tín hiệu đường sắt quốc gia, nhà gác cầu, nhà gác hầm, nhà gác chắn đường ngang; (7) Đường bộ trong ga không phục vụ tác nghiệp chạy tàu; (8) Quảng trường ga; (9) Kho, bãi chứa hàng hóa không trực tiếp liên quan đến chạy tàu; (10) Các công trình dịch vụ, thương mại (bán hàng, nghỉ trọ, dịch vụ khác) tại các ga đường sắt quốc gia; (11) Các tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt khác.

Phương án 2: Theo danh mục TSKCHT đường sắt quốc gia thực hiện kiểm kê theo Đề án Tổng kiểm kê tài sản công, gồm: (1) Đường sắt quốc gia (gồm: Đường chính tuyến, Đường nhánh, Đường ngang, Kè, Tường chắn, Hàng rào ngăn cách giữa đường sắt quốc gia và đường bộ+ đường gom, Ghi, Rãnh thoát nước); (2) Cầu đường sắt; (3) Hầm đường sắt; (4) Công đường sắt; (5) Nền đường sắt; (6) Ga đường sắt (gồm: Nhà ga, Sân ga, Quảng trường ga, Đường sắt trong ga, Đường bộ trong ga, Kho và bãi chứa hàng, Ke ga, Mái che ke ga, Cầu vượt dành cho hành khách trong ga, Hầm bộ hành dành cho khách trong ga, Tường rào khu ga, Hệ thống cấp nước, Hệ thống thoát nước, Hệ thống cấp điện); (7) Đepo (nơi tập kết tàu, bảo dưỡng, sửa chữa tàu, thực hiện các tác nghiệp kỹ thuật khác); (8) Hệ thống thông tin tín hiệu (gồm: Cáp tín hiệu, Đường truyền tải, Nhà đặt thiết bị, Thiết bị điều khiển, Thiết bị khống chế, Thiết bị nguồn, Tín hiệu ra vào ga, Trạm tổng đài, Thiết bị thông tin tín hiệu khác); (9) Công trình, hạng mục khác (gồm: Nhà cung cầu, cung đường, cung thông tin tín hiệu đường sắt quốc gia, Nhà gác cầu, nhà gác hầm, nhà gác chắn đường ngang, Các công trình dịch vụ, thương mại (bán hàng, nghỉ trọ, dịch vụ khác) tại các ga đường sắt quốc gia, Các công trình hạng mục khác).

2.2. Quy định về tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị (*Điều 4 dự thảo Thông tư*):

Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị được xác định nguyên giá, giá trị còn lại, tính hao mòn theo quy định tại Thông tư này gồm: (1) Đường sắt đô thị (gồm: Đường chính tuyến, Hệ thống đường ray); (2) Cầu đường sắt; (3) Nền đường sắt; (4) Ga đường sắt (gồm: Nhà ga (ga trên cao, ga ngầm), Nhà trung tâm điều hành giao thông vận tải đường sắt đô thị (OCC), Xưởng sửa chữa, Xưởng vận dụng, Đepo, Các hạng mục hạ tầng kỹ thuật và phụ trợ khu Đepo không trực tiếp liên quan đến chạy tàu, Nhà bảo vệ, Kho, bãi, Xưởng sửa chữa liên hợp, Trung tâm duy tu tổng hợp); (5) Hệ thống thu vé tự động (AFC); (6) Hệ thống thang máy, thang cuốn; (7) Hệ thống thông tin tín hiệu (gồm: Cáp tín

hiệu, Đường truyền tải, Nhà đặt thiết bị, Sản phẩm chung, Sản phẩm khác, Thiết bị điều khiển, Thiết bị khống chế, Thiết bị nguồn, Tín hiệu ra vào ga, Trạm tổng đài, Hệ thống giám sát và cảnh báo cháy tự động (FAS)); (8) Công trình, hạng mục khác.

2.3. Quy định tiêu chuẩn tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt xác định là tài sản cố định (*Điều 5 dự thảo Thông tư*)

- Quy định việc xác định tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt.
- Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quy định tại khoản 1 Điều này được xác định là tài sản cố định khi thỏa mãn đồng thời 02 tiêu chuẩn³ sau đây:

Phương án 1: Theo quy định tại khoản 1 Điều 3 Thông tư số 75/2018/TT-BTC ngày 17/8/2018 của Bộ Tài chính: (i) Có thời gian sử dụng từ 01 (một) năm trở lên; (ii) Có nguyên giá từ 10.000.000 đồng (Mười triệu đồng) trở lên.

Phương án 2: Theo quy định tại khoản 1 Điều 3 Thông tư số 45/2013/TT-BTC ngày 25/4/2013 của Bộ Tài chính hướng dẫn chế độ quản lý, sử dụng và trích khấu hao tài sản cố định (được sửa đổi, bổ sung tại Thông tư số 147/2016/TT-BTC ngày 13/10/2016, Thông tư số 28/2017/TT-BTC ngày 12/4/2017 của Bộ Tài chính): (i) Có thời gian sử dụng từ 01 (một) năm trở lên; (ii) Có nguyên giá từ 30.000.000 đồng (Ba mươi triệu đồng) trở lên.

2.4. Quy định về nguyên tắc quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt (*Điều 6 dự thảo Thông tư*):

Căn cứ quy định của pháp luật đối với các tài sản kết cấu hạ tầng giao thông (trong đó có tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt) và thực tế triển khai thực hiện, dự thảo Thông tư quy định tài sản phải được doanh nghiệp quản lý tài sản thực hiện lập hồ sơ tài sản để quản lý chặt chẽ về hiện vật và giá trị theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công và pháp luật có liên quan. Trong đó, có quy định:

- Đối với trường hợp tài sản không còn nhu cầu sử dụng nhưng chưa tính đủ hao mòn theo quy định thì doanh nghiệp quản lý tài sản tiếp tục thực hiện quản lý, theo dõi, bảo quản tài sản theo quy định hiện hành và tính hao mòn theo quy định tại Thông tư này cho đến khi được xử lý theo quy định.

- Đối với tài sản đã tính đủ hao mòn nhưng vẫn tiếp tục sử dụng được thì doanh nghiệp quản lý tài sản tiếp tục thực hiện quản lý, sử dụng, theo dõi, bảo quản tài sản theo quy định hiện hành và không phải tính hao mòn; trừ trường hợp thay đổi nguyên giá thì phải tính hao mòn theo quy định cho thời gian sử dụng còn lại (nếu có) sau khi thay đổi nguyên giá.

- Đối với trường hợp cho thuê quyền khai thác tài sản thì doanh nghiệp quản lý tài sản đó tiếp tục thực hiện quản lý, theo dõi và tính hao mòn tài sản theo quy định tại Thông tư này trong thời gian cho thuê quyền khai thác.

- Đối với trường hợp chuyển nhượng có thời hạn quyền khai thác tài sản

³ Do đặc thù tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt có giá trị lớn, đề nghị Bộ Xây dựng, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh, các doanh nghiệp quản lý tài sản đường sắt đề xuất tiêu chuẩn tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt xác định là tài sản cố định để phù hợp với thực tế

thì: (i) Trong thời gian chuyển nhượng không thực hiện tính hao mòn tài sản theo quy định tại Thông tư này và phải tiếp tục được theo dõi trên thuyết minh báo cáo tài chính. (ii) Khi hết thời hạn chuyển nhượng (bao gồm cả trường hợp chấm dứt hợp đồng trước hạn), doanh nghiệp quản lý tài sản tiếp nhận lại tài sản; xác định lại nguyên giá, giá trị còn lại (theo quy định tại khoản 6 Điều 6 dự thảo Thông tư) của tài sản để thực hiện quản lý, tính hao mòn theo quy định tại Thông tư này.

- Đối với trường hợp sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt hiện có để tham gia dự án đầu tư theo phương thức đối tác công tư thì trong thời gian bàn giao tài sản cho nhà đầu tư thực hiện dự án, doanh nghiệp quản lý tài sản: (i) Theo dõi, báo cáo phần tài sản được sử dụng để tham gia dự án trong quá trình giao cho nhà đầu tư thực hiện dự án; (ii) Không thực hiện tính hao mòn tài sản theo quy định tại Thông tư này và phải tiếp tục theo dõi nguyên giá tài sản đã hạch toán tại thời điểm bàn giao tài sản cho nhà đầu tư thực hiện dự án và theo dõi trên thuyết minh báo cáo tài chính theo quy định của chế độ kế toán hiện hành; (iii) Khi nhà đầu tư chuyển giao tài sản cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền, doanh nghiệp quản lý tài sản tiếp nhận lại tài sản theo quy định, xác định lại giá trị còn lại của tài sản (theo quy định tại khoản 7 Điều 6, Điều 13 dự thảo Thông tư) để thực hiện quản lý, tính hao mòn theo quy định.

3. Chương III. Nguyên giá, hao mòn, giá trị còn lại của tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt (gồm 07 Điều từ Điều 7 đến Điều 13).

3.1. Quy định về xác định nguyên giá tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt (Điều 7 dự thảo Thông tư)

Căn cứ quy định tại Điều 12 Nghị định số 15/2025/NĐ-CP, kế thừa quy định tại Thông tư số 75/2018/TT-BTC và thực tế triển khai thực hiện, dự thảo Thông tư quy định cụ thể hơn việc xác định nguyên giá tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt đối với các trường hợp đã được quy định tại dự thảo Nghị định thay thế Nghị định số 46/2018/NĐ-CP; cụ thể:

(1) Tài sản hình thành từ mua sắm, đưa vào sử dụng kể từ ngày Nghị định số 15/2025/NĐ-CP có hiệu lực thi hành.

(2) Tài sản hình thành từ đầu tư xây dựng, đưa vào sử dụng kể từ ngày Nghị định số 15/2025/NĐ-CP có hiệu lực thi hành: Nguyên giá được xác định là giá trị quyết toán được cơ quan, người có thẩm quyền phê duyệt theo quy định của pháp luật về đầu tư xây dựng.

Đồng thời quy định một số trường hợp đặc biệt: (i) Trường hợp tài sản đã đưa vào sử dụng nhưng chưa có quyết toán được phê duyệt; (ii) Trường hợp dự án bao gồm nhiều hạng mục, tài sản (đối tượng ghi sổ kế toán tài sản) khác nhau nhưng không quyết toán riêng cho từng hạng mục; (iii) Đối với dự án bao gồm nhiều hạng mục, tài sản khác nhau mà được đầu tư, nghiệm thu theo từng hạng mục, tài sản; (iv) Trường hợp giá trị quyết toán của dự án phải điều chỉnh theo kiến nghị, kết luận của các cơ quan có thẩm quyền sau khi được thanh tra, kiểm toán; (v) Trường hợp trong dự án có nội dung đầu tư vào tài sản khác (không thuộc tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt).

(3) Tài sản tiếp nhận từ việc được giao, điều chuyển: Xác định theo công

thức (trên cơ sở nguyên giá ghi trên Biên bản bàn giao, tiếp nhận tài sản).

(4) Tài sản khi kiểm kê phát hiện thừa (chưa được theo dõi trên sổ kế toán): Tùy theo nguồn gốc và thời điểm đưa vào sử dụng, nguyên giá của tài sản được xác định tương ứng.

(5) Tài sản tiếp nhận lại sau khi hết thời hạn chuyển nhượng có thời hạn quyền khai thác tài sản.

(6) Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do doanh nghiệp quản lý tài sản tiếp nhận lại tài sản sau khi hết thời gian tham gia dự án đầu tư theo phương thức đối tác công tư.

3.2. Quy định các trường hợp thay đổi nguyên giá tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt và việc xác định nguyên giá tài sản trong trường hợp thay đổi nguyên giá tài sản (*Điều 8, Điều 9 dự thảo Thông tư*)

Kế thừa quy định tại Thông tư số 75/2018/TT-BTC và thực tế triển khai thực hiện, dự thảo quy định khi phát sinh việc thay đổi nguyên giá tài sản, doanh nghiệp quản lý tài sản thực hiện lập Biên bản ghi rõ lý do (trường hợp) thay đổi nguyên giá; đồng thời xác định lại chỉ tiêu nguyên giá của tài sản làm cơ sở xác định mức hao mòn, khấu hao, giá trị còn lại của tài sản để điều chỉnh sổ kế toán và thực hiện việc quản lý, tính hao mòn theo quy định tại Thông tư này.

3.3. Quy định nguyên tắc tính hao mòn tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt (*Điều 10 dự thảo Thông tư*)

Kế thừa quy định tại Thông tư số 75/2018/TT-BTC và thực tế triển khai thực hiện, dự thảo Thông tư quy định tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt giao cho doanh nghiệp quản lý tài sản phải tính hao mòn theo quy định tại Thông tư này, trừ các trường hợp sau đây không phải tính hao mòn:

- Tài sản chưa tính hết hao mòn nhưng đã bị hư hỏng không thể sửa chữa để sử dụng được.
- Tài sản đã tính đủ hao mòn nhưng vẫn còn sử dụng được.
- Tài sản trong thời gian chuyển nhượng có thời hạn quyền khai thác.
- Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt tham gia dự án đầu tư theo phương thức đối tác công tư.

3.4. Quy định danh mục tài sản, thời gian tính hao mòn và tỷ lệ tính hao mòn tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt (*Điều 11 dự thảo Thông tư*)

Danh mục tài sản, thời gian tính hao mòn và tỷ lệ hao mòn tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt (trừ thời gian tính hao mòn tài sản đối với các trường hợp quy định tại các khoản 2, 3 và 4 Điều này) theo quy định tại Phụ lục⁴ ban hành kèm theo Thông tư này (Sau khi có ý kiến tham gia của các Bộ, cơ quan trung ương và địa phương, Bộ Tài chính sẽ hoàn thiện danh mục tài sản, thời gian tính hao mòn và tỷ lệ hao mòn tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt).

⁴ - Tài sản KCHT đường sắt quốc gia: Bộ Tài chính dự thảo 02 Phương án: (1) Theo danh mục tài sản, thời gian tính hao mòn và tỷ lệ tính hao mòn tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt tại Thông tư số 75/2018/TT-BTC ngày 17/8/2018; (2) Theo danh mục TSKCHT đường sắt quốc gia thực hiện kiểm kê theo Đề án Tổng kiểm kê tài sản công.

- Tài sản KCHT đường sắt đô thị: dự thảo Thông tư lấy theo danh mục TSKCHT đường sắt đô thị thực hiện kiểm kê theo Đề án Tổng kiểm kê tài sản công.

Ngoài ra, dự thảo Thông tư quy định về việc xác định thời gian tính hao mòn đối với một số trường hợp có thay đổi thời gian tính hao mòn so với quy định tại Thông tư này; gồm:

- Tài sản thuộc trường hợp thay đổi nguyên giá.
- Tài sản có điều chỉnh nguyên giá do đang kê toán theo nguyên giá tạm tính (chưa có quyết toán) hoặc theo kiến nghị, kết luận của cơ quan có thẩm quyền sau khi thanh tra, kiểm toán.

3.5. Quy định phương pháp tính hao mòn tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt (*Điều 12 dự thảo Thông tư*) gồm: (i) Mức hao mòn hàng năm; (ii) Số hao mòn lũy kế.

Kế thừa quy định tại Thông tư số 75/2018/TT-BTC và thực tế triển khai thực hiện, dự thảo Thông tư quy định cụ thể các xác định mức hao mòn hàng năm đối với trường hợp thông thường, trường hợp kiểm kê phát hiện thừa; đồng thời quy định cách xác định mức hao mòn của năm cuối cùng của thời gian tính hao mòn tài sản.

3.6. Quy định công thức xác định giá trị còn lại của tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt (*Điều 13 dự thảo Thông tư*).

$$\text{Giá trị còn lại của tài sản tính đến ngày 31 tháng 12 năm (n)} = \text{Nguyên giá của tài sản} - \text{Số hao mòn lũy kế đến ngày 31 tháng 12 năm (n)}$$

Đối với tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt được đánh giá lại giá trị tài sản quy định tại khoản 6 Điều 8, khoản 5 Điều 9 dự thảo Thông tư thì giá trị còn lại của tài sản khi đánh giá lại là giá trị còn lại của tài sản theo đánh giá lại.

4. Chương IV. Kê khai, báo cáo về tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt (gồm 02 Điều)

4.1. Quy định về mẫu báo cáo kê khai lần đầu và báo cáo kê khai bổ sung tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt (*Điều 14 dự thảo Thông tư*)

Căn cứ quy định tại khoản 2 Điều 45 Nghị định số 15/2025/NĐ-CP và thực tế triển khai thực hiện Nghị định số 46/2018/NĐ-CP,

Theo quy định tại khoản 2 Điều 45 Nghị định số 15/2025/NĐ-CP của Chính phủ thì hình thức báo cáo kê khai tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt gồm: (i) Báo cáo kê khai lần đầu áp dụng đối với tài sản hiện có tại thời điểm Nghị định này có hiệu lực thi hành; tài sản phát sinh kể từ ngày Nghị định này có hiệu lực thi hành; (ii) Báo cáo kê khai bổ sung áp dụng trong trường hợp có thay đổi thông tin về doanh nghiệp quản lý tài sản hoặc thông tin về tài sản đã báo cáo kê khai lần đầu.

Trên cơ sở đó, tại Điều 14 dự thảo Thông tư quy định cụ thể:

- Mẫu số 01A: Báo cáo kê khai lần đầu.
- Mẫu số 01B: Báo cáo kê khai bổ sung thông tin.
- Mẫu số 01C: Báo cáo kê khai tăng, giảm tài sản.

4.2. Quy định về mẫu báo cáo tình hình quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt (*Điều 15 dự thảo Thông tư*)

Theo quy định tại khoản 5 Điều 45 Nghị định số 15/2025/NĐ-CP của

Chính phủ thì: Báo cáo tình hình quản lý, sử dụng và khai thác tài sản (hàng năm), gồm: (i) Báo cáo tình hình khai thác tài sản theo từng phương thức quy định tại Nghị định; (ii) Báo cáo tổng hợp tình hình quản lý, sử dụng và khai thác tài sản.

Trên cơ sở đó, tại Điều 15 dự thảo Thông tư quy định cụ thể:

- Mẫu 01D: Báo cáo tình hình khai thác tài sản.
- Mẫu 02A: Báo cáo tổng hợp tình hình quản lý, sử dụng tài sản.
- Mẫu 02B: Báo cáo tổng hợp tình hình khai thác tài sản.

5. Chương V. Điều khoản thi hành (gồm 02 Điều)

5.1. Quy định về điều khoản chuyển tiếp (Điều 16 dự thảo Thông tư)

Căn cứ quy định tại Nghị định số 15/2025/NĐ-CP, kế thừa quy định tại Thông tư số 75/2018/TT-BTC và thực tế triển khai thực hiện, dự thảo Thông tư quy định việc xử lý chuyển tiếp:

(1) Đối với tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt hiện có trước ngày Nghị định số 15/2025/NĐ-CP có hiệu lực thi hành đã xác định giá trị đề ghi sổ kế toán theo quy định tại Nghị định số 46/2018/NĐ-CP và các Thông tư hướng dẫn của Bộ Tài chính thì sử dụng giá trị đã xác định đề ghi sổ kế toán.

(2) Đối với tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt hiện có trước ngày Nghị định số 15/2025/NĐ-CP có hiệu lực thi hành nhưng chưa xác định giá trị đề ghi sổ kế toán, chưa tính hao mòn cho các năm đã sử dụng tài sản theo quy định tại Nghị định số 46/2018/NĐ-CP và các Thông tư hướng dẫn của Bộ Tài chính thì việc xác định giá trị tài sản, tính hao mòn lũy kế cho các năm đã sử dụng tài sản thực hiện theo quy định tại Thông tư này.

(3) Đối với tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt đã được theo dõi trên sổ kế toán của doanh nghiệp quản lý tài sản đường sắt trước ngày Thông tư này có hiệu lực thi hành, có thời gian để tính hao mòn, tỷ lệ hao mòn quy định tại khoản 1 Điều 11 Thông tư này thay đổi so với quy định tại Phụ lục ban hành kèm theo Thông tư số 75/2018/TT-BTC.

(4) Đối với tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt có nguyên giá từ 10 triệu đến dưới 30 triệu đồng đã được theo dõi trên sổ kế toán của doanh nghiệp quản lý tài sản đường sắt theo quy định tại Thông tư số 75/2018/TT-BTC thì từ năm tài chính 2025 thực hiện điều chỉnh không là tài sản cố định và mở sổ theo dõi riêng, không thực hiện theo quy định tại Thông tư này⁵.

5.2. Quy định về hiệu lực và trách nhiệm thi hành (Điều 17 dự thảo Thông tư): Các nội dung quy định về chế độ quản lý, tính hao mòn tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt tại Thông tư số 75/2018/TT-BTC ngày 17/8/2018 của Bộ trưởng Bộ Tài chính quy định chế độ quản lý, tính hao mòn tài sản kết cấu hạ tầng giao thông, thủy lợi hết hiệu lực thi hành khi Thông tư này có hiệu lực thi hành.

Lý do: Tại Thông tư số 75/2018/TT-BTC là quy định chế độ quản lý, tính hao mòn tài sản kết cấu hạ tầng giao thông, thủy lợi (trong đó có tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt)/.

⁵ Trường hợp lựa chọn Phương án 2 quy định tại khoản 2 Điều 5 dự thảo Thông tư thì quy định nội dung chuyển tiếp này.

Số:/2025/TT-BTC

Hà Nội, ngày tháng năm 2025

THÔNG TƯ

**Quy định chế độ quản lý, tính hao mòn
tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt và hướng dẫn việc kê khai,
báo cáo về tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt**

Căn cứ Nghị định số 15/2025/NĐ-CP ngày 03 tháng 02 năm 2025 của Chính phủ quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt;

Căn cứ Nghị định số 14/2023/NĐ-CP ngày 20 tháng 4 năm 2023 của Chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Tài chính;

Theo đề nghị của Cục trưởng Cục Quản lý công sản;

Bộ trưởng Bộ Tài chính ban hành Thông tư quy định chế độ quản lý, tính hao mòn tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt và hướng dẫn việc kê khai, báo cáo về tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt.

Chương I

PHẠM VI ĐIỀU CHỈNH, ĐỐI TƯỢNG ÁP DỤNG

Điều 1. Phạm vi điều chỉnh

1. Thông tư này quy định chế độ quản lý, tính hao mòn đối với tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt là tài sản cố định và hướng dẫn việc kê khai, báo cáo về tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư, quản lý, gồm:

- Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia.
- Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị.

2. Thông tư này không điều chỉnh đối với các trường hợp:

a) Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quy định tại khoản 2 Điều 1 Nghị định số 15/2025/NĐ-CP ngày 03 tháng 02 năm 2025 của Chính phủ quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt (sau đây gọi là Nghị định số 15/2025/NĐ-CP).

b) Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt đã tính thành phần vốn nhà nước tại doanh nghiệp theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng vốn nhà nước đầu tư vào sản xuất, kinh doanh tại doanh nghiệp.

c) Xác định tuổi thọ tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt để thực hiện dự án đầu tư xây dựng, nâng cấp cải tạo, mở rộng, bảo trì tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt.

d) Xác định giá trị tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt để: Cho thuê quyền khai thác tài sản, chuyển nhượng có thời hạn quyền khai thác tài sản; xử lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt.

Điều 2. Đối tượng áp dụng

1. Cơ quan thực hiện nhiệm vụ, quyền hạn đại diện chủ sở hữu và quản lý nhà nước về đường sắt quy định tại khoản 1 Điều 2 Nghị định số 15/2025/NĐ-CP.

2. Cơ quan quản lý đường sắt quy định tại khoản 2 Điều 2 Nghị định số 15/2025/NĐ-CP, gồm:

a) Cơ quan quản lý đường sắt quốc gia là cơ quan thực hiện chức năng tham mưu, giúp Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quản lý nhà nước và tổ chức thực thi pháp luật chuyên ngành về đường sắt.

b) Cơ quan quản lý đường sắt đô thị là cơ quan thực hiện chức năng tham mưu, giúp Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quản lý nhà nước về đường sắt đô thị.

3. Doanh nghiệp được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt (sau đây gọi là doanh nghiệp quản lý tài sản đường sắt) quy định tại khoản 3 Điều 2 Nghị định số 15/2025/NĐ-CP, gồm:

a) Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước nắm giữ 100% vốn điều lệ được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia (sau đây gọi là doanh nghiệp quản lý tài sản đường sắt quốc gia).

b) Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng hoặc kinh doanh vận tải đường sắt đô thị do Nhà nước nắm giữ 100% vốn điều lệ được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị (sau đây gọi là doanh nghiệp quản lý tài sản đường sắt đô thị).

4. Các đối tượng khác liên quan đến việc quản lý, tính hao mòn tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt và kê khai, báo cáo về tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt.

Chương II

QUY ĐỊNH CHUNG VỀ QUẢN LÝ TÀI SẢN KẾT CẤU HẠ TẦNG ĐƯỜNG SẮT

Điều 3. Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia

Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia được xác định nguyên giá, giá trị còn lại, tính hao mòn theo quy định tại Thông tư này gồm:

Phương án 1: Theo danh mục tài sản quy định tại Thông tư số 75/2018/TT-BTC ngày 17/8/2018 của Bộ Tài chính quy định chế độ quản lý, tính hao mòn TSKCHT giao thông, thủy lợi, gồm:

1. Đường sắt quốc gia (đường sắt chính tuyến, đường ga), ghi, cầu, công,

hầm, kè, tường chắn, đường ngang, hàng rào ngăn cách giữa đường sắt quốc gia và đường bộ.

2. Ga (nhà ga, đường sắt trong ga, đường bộ trong ga phục vụ tác nghiệp chạy tàu, phòng đợi tàu, kho và bãi chứa hàng hóa chuyên chở bằng đường sắt trực tiếp liên quan đến chạy tàu, phòng chỉ huy chạy tàu, phòng đặt thiết bị thông tin tín hiệu, ke ga, mái che ke ga, giao ke, cầu vượt dành cho hành khách trong ga, chòi gác ghi).

3. Đepo (nơi tập kết tàu, bảo dưỡng, sửa chữa tàu, thực hiện các tác nghiệp kỹ thuật khác).

4. Phòng chỉ huy chạy tàu tại các trung tâm điều hành giao thông vận tải đường sắt quốc gia.

5. Hệ thống cấp, thoát nước; hệ thống thông tin tín hiệu (đường truyền tải, trạm tổng đài, tín hiệu ra vào ga, thiết bị khống chế, thiết bị điều khiển, cáp tín hiệu, thiết bị nguồn); hệ thống cấp điện liên quan trực tiếp đến chạy tàu.

6. Nhà cung cầu, cung đường, cung thông tin tín hiệu đường sắt quốc gia, nhà đặt các thiết bị thông tin tín hiệu đường sắt quốc gia, nhà gác cầu, nhà gác hầm, nhà gác chắn đường ngang.

7. Đường bộ trong ga không phục vụ tác nghiệp chạy tàu.

8. Quảng trường ga.

9. Kho, bãi chứa hàng hóa không trực tiếp liên quan đến chạy tàu.

10. Các công trình dịch vụ, thương mại (bán hàng, nghỉ trọ, dịch vụ khác) tại các ga đường sắt quốc gia.

11. Các tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt khác.

Phương án 2: Theo danh mục TSKCHT đường sắt quốc gia thực hiện kiểm kê theo Đề án Tổng kiểm kê tài sản công, gồm:

1. Đường sắt quốc gia (gồm: Đường chính tuyến, Đường nhánh, Đường ngang, Kè, Tường chắn, Hàng rào ngăn cách giữa đường sắt quốc gia và đường bộ+ đường gom, Ghi, Rãnh thoát nước).

2. Cầu đường sắt.

3. Hầm đường sắt.

4. Cống đường sắt.

5. Nền đường sắt.

6. Ga đường sắt (gồm: Nhà ga, Sân ga, Quảng trường ga, Đường sắt trong ga, Đường bộ trong ga, Kho và bãi chứa hàng, Ke ga, Mái che ke ga, Cầu vượt dành cho hành khách trong ga, Hầm bộ hành dành cho khách trong ga, Tường rào khu ga, Hệ thống cấp nước, Hệ thống thoát nước, Hệ thống cấp điện).

7. Đepo (nơi tập kết tàu, bảo dưỡng, sửa chữa tàu, thực hiện các tác nghiệp kỹ thuật khác).

8. Hệ thống thông tin tín hiệu (gồm: Cáp tín hiệu, Đường truyền tải, Nhà đặt thiết bị, Thiết bị điều khiển, Thiết bị khống chế, Thiết bị nguồn, Tín hiệu ra vào ga, Trạm tổng đài, Thiết bị thông tin tín hiệu khác).

9. Công trình, hạng mục khác (gồm: Nhà cung cầu, cung đường, cung thông tin tín hiệu đường sắt quốc gia, Nhà gác cầu, nhà gác hầm, nhà gác chắn đường ngang, Các công trình dịch vụ, thương mại (bán hàng, nghỉ trọ, dịch vụ khác) tại các ga đường sắt quốc gia, Các công trình hạng mục khác).

Điều 4. Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị

Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị¹ được xác định nguyên giá, giá trị còn lại, tính hao mòn theo quy định tại Thông tư này gồm:

1. Đường sắt đô thị (gồm: Đường chính tuyến, Hệ thống đường ray).
2. Cầu đường sắt.
3. Nền đường sắt.
4. Ga đường sắt (gồm: Nhà ga (ga trên cao, ga ngầm), Nhà trung tâm điều hành giao thông vận tải đường sắt đô thị (OCC), Xưởng rửa tàu, Xưởng vận dụng, Đepo, Các hạng mục hạ tầng kỹ thuật và phụ trợ khu Đepo không trực tiếp liên quan đến chạy tàu, Nhà bảo vệ, Kho, bãi, Xưởng sửa chữa liên hợp, Trung tâm duy tu tổng hợp).
5. Hệ thống thu vé tự động (AFC).
6. Hệ thống thang máy, thang cuốn.
7. Hệ thống thông tin tín hiệu (gồm: Cáp tín hiệu, Đường truyền tải, Nhà đặt thiết bị, Sản phẩm chung, Sản phẩm khác, Thiết bị điều khiển, Thiết bị khống chế, Thiết bị nguồn, Tín hiệu ra vào ga, Trạm tổng đài, Hệ thống giám sát và cảnh báo cháy tự động (FAS)).
8. Công trình, hạng mục khác.

Điều 5. Tiêu chuẩn tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt xác định là tài sản cố định

1. Xác định tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt:
 - a) Tài sản sử dụng độc lập được xác định là một tài sản.
 - b) Một hệ thống gồm nhiều bộ phận tài sản riêng lẻ liên kết với nhau để cùng thực hiện một hay một số chức năng nhất định, mà nếu thiếu bất kỳ một bộ phận nào trong đó thì cả hệ thống không thể hoạt động được thì hệ thống đó được xác định là một tài sản.
 - c) Trường hợp một hệ thống được giao cho nhiều đối tượng quản lý thì phần tài sản được giao cho từng đối tượng là một tài sản.

2. Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quy định tại khoản 1 Điều này được xác định là tài sản cố định khi thỏa mãn đồng thời 02 tiêu chuẩn² sau đây:

Phương án 1: Theo quy định tại khoản 1 Điều 3 Thông tư số 75/2018/TT-BTC ngày 17/8/2018 của Bộ Tài chính

¹ Tại Thông tư số 75/2018/TT-BTC chưa quy định đối với TS KCHT đường sắt đô thị, do đó, danh mục TS KCHT đường sắt đô thị dự kiến lấy theo danh mục tài sản KCHT đường sắt đô thị thực hiện kiểm kê theo Đề án Tổng kiểm kê TSC

² Do đặc thù tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt có giá trị lớn, đề nghị Bộ Xây dựng, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh, các doanh nghiệp quản lý tài sản đường sắt đề xuất tiêu chuẩn tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt xác định là tài sản cố định để phù hợp với thực tế

- a) Có thời gian sử dụng từ 01 (một) năm trở lên.
- b) Có nguyên giá từ 10.000.000 đồng (Mười triệu đồng) trở lên.

Phương án 2: Theo quy định tại khoản 1 Điều 3 Thông tư số 45/2013/TT-BTC ngày 25/4/2013 của Bộ Tài chính hướng dẫn chế độ quản lý, sử dụng và trích khấu hao tài sản cố định (được sửa đổi, bổ sung tại Thông tư số 147/2016/TT-BTC ngày 13/10/2016, Thông tư số 28/2017/TT-BTC ngày 12/4/2017 của Bộ Tài chính).

- a) Có thời gian sử dụng từ 01 (một) năm trở lên.
- b) Có nguyên giá từ 30.000.000 đồng (Ba mươi triệu đồng) trở lên.

Điều 6. Nguyên tắc quản lý và trách nhiệm của doanh nghiệp quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt

1. Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quy định tại các Điều 3, 4 và 5 Thông tư này phải được lập hồ sơ tài sản để quản lý chặt chẽ về hiện vật và giá trị theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công và pháp luật có liên quan. Các chỉ tiêu về nguyên giá, hao mòn, giá trị còn lại của tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt xác định là tài sản cố định là số nguyên; trường hợp kết quả xác định các chỉ tiêu này là số thập phân thì được làm tròn theo quy định tại pháp luật về kế toán.

2. Mỗi một tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quy định tại Điều 3, Điều 4 Thông tư này là một đối tượng ghi sổ kế toán. Kế toán tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt phải phản ánh, ghi chép đầy đủ thông tin về nguyên giá, hao mòn, giá trị còn lại của tài sản.

3. Đối với tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt không còn nhu cầu sử dụng nhưng chưa tính đủ hao mòn theo quy định thì doanh nghiệp quản lý tài sản tiếp tục thực hiện quản lý, theo dõi, bảo quản tài sản theo quy định hiện hành và tính hao mòn theo quy định tại Thông tư này cho đến khi được xử lý theo quy định.

4. Đối với tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt đã tính đủ hao mòn nhưng vẫn tiếp tục sử dụng được thì doanh nghiệp quản lý tài sản tiếp tục thực hiện quản lý, sử dụng, theo dõi, bảo quản tài sản theo quy định hiện hành và không phải tính hao mòn.

Trường hợp tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt đã tính đủ hao mòn nhưng sau đó thuộc trường hợp thay đổi nguyên giá theo quy định tại Điều 8 Thông tư này thì phải tính hao mòn theo quy định cho thời gian sử dụng còn lại (nếu có) sau khi thay đổi nguyên giá.

5. Trường hợp cho thuê quyền khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt thì doanh nghiệp quản lý tài sản đó tiếp tục thực hiện quản lý, theo dõi và tính hao mòn tài sản theo quy định tại Thông tư này trong thời gian cho thuê quyền khai thác tài sản.

6. Trường hợp chuyển nhượng có thời hạn quyền khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia thì trong thời gian chuyển nhượng, doanh nghiệp quản lý tài sản đường sắt quốc gia (bên chuyển nhượng):

- a) Có trách nhiệm kiểm tra, giám sát việc thực hiện nghĩa vụ của bên nhận

chuyển nhượng theo quy định của pháp luật và hợp đồng chuyển nhượng có thời hạn quyền khai thác tài sản.

b) Không thực hiện tính hao mòn tài sản theo quy định tại Thông tư này và phải tiếp tục theo dõi nguyên giá tài sản đã hạch toán tại thời điểm chuyển nhượng trên sổ kế toán và theo dõi trên thuyết minh báo cáo tài chính theo quy định của chế độ kế toán hiện hành.

c) Khi hết thời hạn chuyển nhượng có thời hạn quyền khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia (bao gồm cả trường hợp chấm dứt hợp đồng trước hạn), doanh nghiệp quản lý tài sản đường sắt quốc gia tiếp nhận lại tài sản theo hợp đồng chuyển nhượng có thời hạn quyền khai thác tài sản và quy định của pháp luật; xác định lại nguyên giá, giá trị còn lại của tài sản theo quy định tại khoản 5 Điều 7, Điều 13 Thông tư này để thực hiện quản lý, tính hao mòn theo quy định tại Nghị định số 15/2025/NĐ-CP và Thông tư này.

7. Trường hợp sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt hiện có để tham gia dự án đầu tư theo phương thức đối tác công tư thì trong thời gian bàn giao tài sản cho nhà đầu tư thực hiện dự án, doanh nghiệp quản lý tài sản:

a) Có trách nhiệm theo dõi, báo cáo phân tài sản được sử dụng để tham gia dự án trong quá trình giao cho nhà đầu tư thực hiện dự án.

b) Không thực hiện tính hao mòn tài sản theo quy định tại Thông tư này và phải tiếp tục theo dõi nguyên giá tài sản đã hạch toán tại thời điểm bàn giao tài sản cho nhà đầu tư thực hiện dự án và theo dõi trên thuyết minh báo cáo tài chính theo quy định của chế độ kế toán hiện hành.

c) Khi nhà đầu tư chuyển giao tài sản cho cơ quan nhà nước có thẩm quyền, doanh nghiệp quản lý tài sản tiếp nhận lại tài sản theo quy định, xác định lại giá trị còn lại của tài sản theo quy định tại khoản 6 Điều 7, Điều 13 Thông tư này để thực hiện quản lý, tính hao mòn theo quy định tại Nghị định số 15/2025/NĐ-CP và Thông tư này.

8. Doanh nghiệp quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt có trách nhiệm:

a) Thực hiện kế toán đối với toàn bộ tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt được giao quản lý theo quy định của chế độ kế toán hiện hành.

b) Thực hiện kiểm kê tài sản định kỳ hằng năm; thực hiện điều chỉnh số liệu kế toán nếu có chênh lệch phát sinh khi thực hiện kiểm kê.

c) Thực hiện báo cáo kê khai, báo cáo tình hình quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt theo quy định tại Điều 27 Nghị định số 15/2025/NĐ-CP và quy định tại Thông tư này.

Chương III

NGUYÊN GIÁ, HAO MÒN, GIÁ TRỊ CÒN LẠI CỦA TÀI SẢN KẾT CẤU HẠ TẦNG ĐƯỜNG SẮT

Điều 7. Xác định nguyên giá tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt

1. Đối với tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt hình thành từ mua sắm, đưa

vào sử dụng kể từ ngày Nghị định số 15/2025/NĐ-CP có hiệu lực thi hành thì nguyên giá được xác định theo công thức sau:

$$\text{Nguyên giá tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do mua sắm} = \left(\text{Giá trị ghi trên hóa đơn} - \text{Các khoản chiết khấu thương mại hoặc giảm giá hoặc phạt người bán (nếu có)} \right) + \text{Chi phí vận chuyển, bốc dỡ, chi phí sửa chữa, cải tạo, nâng cấp, chi phí lắp đặt, chạy thử} + \text{Các khoản thuế (không bao gồm các khoản thuế được khấu trừ, hoàn lại); các khoản phí, lệ phí theo quy định của pháp luật về phí và lệ phí} + \text{Chi phí khác (nếu có)}$$

Trong đó:

a) Các khoản chiết khấu thương mại hoặc giảm giá hoặc phạt người bán (nếu có) được trừ vào giá trị ghi trên hóa đơn chỉ được áp dụng trong trường hợp giá trị ghi trên hóa đơn bao gồm cả các khoản chiết khấu thương mại hoặc giảm giá hoặc phạt người bán.

b) Chi phí khác (nếu có) là các chi phí hợp lý liên quan trực tiếp đến việc mua sắm tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt mà cơ quan đã chỉ ra tính đến thời điểm đưa tài sản vào sử dụng. Trường hợp phát sinh chi phí chung cho nhiều tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt thì thực hiện phân bổ chi phí cho từng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt theo tiêu chí cho phù hợp (như: Số lượng/khối lượng/chiều dài/diện tích/giá trị ghi trên hóa đơn của tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt phát sinh chi phí chung...).

2. Đối với tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt hình thành từ đầu tư xây dựng mới, hoàn thành đưa vào sử dụng kể từ ngày Nghị định số 15/2025/NĐ-CP có hiệu lực thi hành, nguyên giá được xác định là giá trị quyết toán được cơ quan, người có thẩm quyền phê duyệt theo quy định của pháp luật. Một số trường hợp đặc biệt được quy định như sau:

a) Trường hợp tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt đã đưa vào sử dụng (do đã hoàn thành việc đầu tư xây dựng) nhưng chưa có quyết toán được cơ quan, người có thẩm quyền phê duyệt thì doanh nghiệp được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt thực hiện ghi sổ kế toán tài sản kể từ ngày bàn giao đưa tài sản vào sử dụng. Nguyên giá ghi sổ kế toán là nguyên giá tạm tính. Nguyên giá tạm tính trong trường hợp này được lựa chọn theo thứ tự ưu tiên sau:

- Giá trị thẩm định quyết toán;
- Giá trị đề nghị phê duyệt quyết toán;
- Bảng tính giá trị quyết toán hợp đồng giữa chủ đầu tư và nhà thầu (Quyết toán A-B);
- Giá trị dự toán dự án được phê duyệt hoặc điều chỉnh lần gần nhất (trong trường hợp dự toán dự án được điều chỉnh).
- Giá trị tổng mức đầu tư được phê duyệt hoặc điều chỉnh lần gần nhất (trong trường hợp tổng mức đầu tư được điều chỉnh).
- Giá trị hợp đồng EPC.

Khi sử dụng nguyên giá tạm tính để ghi sổ kế toán, trường hợp giá trị mua sắm, đầu tư theo thẩm định quyết toán, đề nghị quyết toán, theo Biên bản nghiệm thu A - B hoặc theo tổng mức đầu tư, dự toán dự án, giá trị hợp đồng EPC là giá trị chung cho nhiều tài sản, hạng mục tài sản (không tách riêng cho từng tài sản, hạng mục tài sản) thì nguyên giá tạm tính của từng tài sản, hạng mục tài sản được phân bổ theo tiêu chí phù hợp (số lượng, dự toán chi tiết, tỷ trọng theo giá trị thị trường của tài sản tương ứng...).

Khi được cơ quan, người có thẩm quyền phê duyệt quyết toán, doanh nghiệp quản lý tài sản thực hiện điều chỉnh lại nguyên giá tạm tính trên sổ kế toán theo giá trị quyết toán được phê duyệt để điều chỉnh sổ kế toán và thực hiện kế toán tài sản theo quy định.

b) Trường hợp dự án bao gồm nhiều hạng mục, tài sản (nhiều đối tượng ghi sổ kế toán tài sản) khác nhau nhưng không dự toán riêng, không quyết toán riêng cho từng hạng mục, tài sản thì thực hiện phân bổ giá trị quyết toán được cơ quan, người có thẩm quyền phê duyệt cho từng hạng mục, tài sản để ghi sổ kế toán theo tiêu chí cho phù hợp (như: Số lượng/dự toán của từng hạng mục, tài sản/tỷ trọng theo giá trị thị trường của tài sản tương ứng...).

Trường hợp dự án bao gồm nhiều hạng mục, tài sản (nhiều đối tượng ghi sổ kế toán tài sản) khác nhau, có dự toán riêng nhưng không quyết toán riêng cho từng hạng mục, tài sản thì thực hiện phân bổ giá trị quyết toán được cơ quan, người có thẩm quyền phê duyệt theo tỷ lệ tại dự toán chi tiết đối với từng hạng mục, tài sản để ghi sổ kế toán.

c) Đối với dự án bao gồm nhiều hạng mục, tài sản (nhiều đối tượng ghi sổ kế toán tài sản) khác nhau mà được đầu tư, nghiệm thu theo từng hạng mục, tài sản thì hạng mục, tài sản nào đã hoàn thành việc đầu tư xây dựng, nghiệm thu đưa vào sử dụng phải ghi sổ kế toán đối với hạng mục, tài sản đó kể từ ngày bàn giao đưa vào sử dụng. Nguyên giá ghi sổ kế toán là nguyên giá tạm tính theo quy định tại điểm a khoản này.

Khi quyết toán dự án được cơ quan, người có thẩm quyền phê duyệt thì doanh nghiệp quản lý tài sản thực hiện phân bổ giá trị quyết toán được cơ quan, người có thẩm quyền phê duyệt cho từng hạng mục, tài sản để ghi sổ kế toán, điều chỉnh sổ kế toán (đối với hạng mục, tài sản đã ghi sổ kế toán) theo tiêu chí cho phù hợp (như: Số lượng/dự toán của từng hạng mục, tài sản/tỷ trọng theo giá trị thị trường của tài sản tương ứng...).

d) Trường hợp giá trị quyết toán của dự án phải điều chỉnh theo kiến nghị, kết luận của cơ quan có thẩm quyền sau khi được thanh tra, kiểm toán thì doanh nghiệp quản lý tài sản phải thực hiện điều chỉnh lại nguyên giá theo kiến nghị, kết luận của cơ quan có thẩm quyền.

đ) Trường hợp trong dự án có nội dung đầu tư vào tài sản khác (không thuộc tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quy định tại Điều 3, Điều 4 Thông tư này) thì phải loại trừ phần giá trị đầu tư vào tài sản khác trong giá trị quyết toán của dự án khi xác định nguyên giá tài sản.

3. Đối với tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do doanh nghiệp quản lý tài sản tiếp nhận theo quyết định giao, quyết định điều chuyển của cơ quan, người có thẩm quyền từ ngày Nghị định số 15/2025/NĐ-CP có hiệu lực thi hành (trừ trường hợp quy định tại điểm c khoản này) thì nguyên giá được xác định theo công thức sau:

$$\begin{array}{l} \text{Nguyên giá tài sản} \\ \text{kết cấu hạ tầng} \\ \text{đường sắt được} \\ \text{giao, điều chuyển} \end{array} = \begin{array}{l} \text{Nguyên giá} \\ \text{ghi trên Biên} \\ \text{bản bàn giao,} \\ \text{tiếp nhận tài} \\ \text{sản} \end{array} + \begin{array}{l} \text{Chi phí vận chuyển,} \\ \text{bốc dỡ, chi phí sửa} \\ \text{chữa, cải tạo, nâng} \\ \text{cấp, chi phí lắp đặt,} \\ \text{chạy thử} \end{array} + \begin{array}{l} \text{Các khoản phí,} \\ \text{lệ phí theo quy} \\ \text{định của pháp} \\ \text{luật về phí và} \\ \text{lệ phí} \end{array} + \begin{array}{l} \text{Chi} \\ \text{phí} \\ \text{khác} \\ \text{(nếu} \\ \text{có)} \end{array}$$

Trong đó:

a) Nguyên giá ghi trên Biên bản bàn giao, tiếp nhận tài sản được xác định như sau:

a1) Đối với tài sản đã được theo dõi, ghi sổ kế toán, nguyên giá ghi trên Biên bản bàn giao, tiếp nhận tài sản là nguyên giá tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt đã được theo dõi, ghi sổ kế toán của cơ quan có tài sản giao, điều chuyển.

Trường hợp tài sản chưa được theo dõi, ghi sổ kế toán thì trước khi trình cơ quan, người có thẩm quyền quyết định giao, điều chuyển tài sản, doanh nghiệp quản lý tài sản có trách nhiệm đánh giá lại giá trị tài sản, thời gian tính hao mòn còn lại của tài sản. Trong đó:

- Trường hợp tài sản giao, nhận điều chuyển (là tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt đang giao cho doanh nghiệp quản lý tài sản quy định tại khoản 3 Điều 2 Thông tư này quản lý) chưa được theo dõi trên sổ kế toán thì việc đánh giá lại giá trị tài sản thực hiện theo quy định tại các điểm a2, a3 và a4 khoản này.

- Trường hợp tài sản giao, nhận điều chuyển do các đối tượng không phải là doanh nghiệp quản lý tài sản quy định tại khoản 3 Điều 2 Thông tư này quản lý thì việc đánh giá lại giá trị tài sản thực hiện theo quy định của pháp luật có liên quan đến việc đánh giá lại giá trị tài sản của các đối tượng đó. Trường hợp pháp luật có liên quan chưa có quy định thì việc đánh giá lại giá trị tài sản thực hiện theo quy định tại các điểm a2, a3 và a4 khoản này.

a2) Đối với tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt chưa được theo dõi, ghi sổ kế toán nhưng có hồ sơ xác định giá mua hoặc giá xây dựng và thời điểm đưa tài sản vào sử dụng của tài sản đó thì nguyên giá ghi trên Biên bản bàn giao, tiếp nhận tài sản được xác định theo quy định tại khoản 1, khoản 2 Điều này.

a3) Đối với tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt chưa được theo dõi, ghi sổ kế toán và không có hồ sơ để xác định giá mua hoặc giá xây dựng theo quy định tại điểm a2 khoản này nhưng có căn cứ để xác định thời điểm đưa tài sản vào sử dụng và giá mua mới của tài sản cùng loại hoặc giá xây dựng mới của tài sản có tiêu chuẩn kỹ thuật tương đương tại thời điểm đưa vào sử dụng thì nguyên giá để ghi trên Biên bản bàn giao, tiếp nhận tài sản được xác định theo công thức sau:

Nguyên giá ghi trên Biên bản bàn giao, tiếp nhận tài sản = Giá mua mới của tài sản cùng loại hoặc giá xây dựng mới của tài sản có tiêu chuẩn kỹ thuật tương đương tại thời điểm đưa tài sản vào sử dụng

Trong đó:

- Giá mua mới của tài sản cùng loại áp dụng đối với tài sản không phải là nhà, công trình xây dựng, vật kiến trúc là giá của tài sản mới cùng loại được bán trên thị trường tại thời điểm đưa tài sản vào sử dụng.

- Giá xây dựng mới của tài sản có tiêu chuẩn kỹ thuật tương đương áp dụng đối với tài sản là nhà, công trình xây dựng, vật kiến trúc (bao gồm cả nhà, công trình xây dựng, vật kiến trúc được hình thành thông qua mua sắm) được xác định theo công thức sau:

Giá xây dựng mới của tài sản	=	Đơn giá xây dựng mới của tài sản có tiêu chuẩn kỹ thuật tương đương do Bộ quản lý chuyên ngành ban hành (hoặc theo quy định cụ thể của địa phương nơi có tài sản) áp dụng tại thời điểm đưa tài sản vào sử dụng	x	Diện tích, thể tích xây dựng/ Số lượng/tiêu chí khác (nếu có) của tài sản	+	Giá trị của các kết cấu khác gắn với công trình/hạng mục công trình (như: trần, sàn/tiêu chí khác (nếu có)) xác định theo quy định của Bộ quản lý chuyên ngành (hoặc theo quy định cụ thể của địa phương nơi có tài sản) tại thời điểm đưa tài sản vào sử dụng
------------------------------	---	---	---	---	---	--

a4) Đối với tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt chưa được theo dõi, ghi sổ kế toán và không có hồ sơ để xác định giá mua hoặc giá xây dựng theo quy định tại điểm a2 khoản này, không có căn cứ để xác định thời điểm đưa tài sản vào sử dụng và giá mua mới của tài sản cùng loại hoặc giá xây dựng mới của tài sản có tiêu chuẩn kỹ thuật tương đương tại thời điểm đưa vào sử dụng theo quy định tại điểm a3 khoản này thì sử dụng giá quy ước được cấp có thẩm quyền quyết định để xác định giá trị tài sản.

a5) Đối với tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt chưa được theo dõi, ghi sổ kế toán mà không có căn cứ để xác định nguyên giá tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt theo quy định tại các điểm a2, a3 và a4 khoản này thì doanh nghiệp quản lý tài sản thuê doanh nghiệp thẩm định giá để xác định giá trị tài sản làm căn cứ xác định nguyên giá ghi trên Biên bản bàn giao, tiếp nhận tài sản.

b) Chi phí khác (nếu có) là các chi phí hợp lý liên quan trực tiếp đến việc tiếp nhận tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt được giao, được điều chuyển mà cơ quan tiếp nhận tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt đã chi ra tính đến thời điểm đưa tài sản vào sử dụng (bao gồm cả chi phí thuê doanh nghiệp thẩm định giá để xác định giá trị tài sản). Trường hợp phát sinh chi phí chung cho nhiều tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt thì thực hiện phân bổ chi phí cho từng tài sản theo tiêu chí cho phù hợp (như: Số lượng/khối lượng/chiều dài/diện tích/giá trị tài sản phát sinh chi phí chung/tiêu chí khác (nếu có)).

c) Đối với tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt hiện có giao cho doanh nghiệp quản lý tài sản đường sắt theo quy định tại Chương II Nghị định số 15/2025/NĐ-CP mà giá trị tài sản chưa được theo dõi trên sổ kế toán thì sau khi tiếp nhận, doanh nghiệp quản lý tài sản phối hợp với đối tượng đang quản lý/tạm quản lý tài sản trước khi giao (Bên giao) căn cứ nguồn gốc hình thành tài sản, các hồ sơ có liên quan để xác định nguyên giá, giá trị còn lại của tài sản theo

quy định tương ứng tại các điểm a, b, c và d khoản 3 Điều 12 Nghị định số 15/2025/NĐ-CP, khoản 1, khoản 2 Điều này và khoản 2 Điều 16 Thông tư này.

4. Đối với tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt trong quá trình sử dụng thực hiện kiểm kê phát hiện thừa thì tùy theo nguồn gốc và thời điểm đưa vào sử dụng, nguyên giá của tài sản được xác định tương ứng quy định tại các khoản 1, 2 và 3 Điều này.

5. Đối với tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia doanh nghiệp quản lý tài sản đường sắt quốc gia tiếp nhận lại tài sản sau khi hết thời gian chuyển nhượng có thời hạn quyền khai thác tài sản theo quy định tại điểm c khoản 6 Điều 6 Thông tư này thì nguyên giá tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia được xác định lại bằng (=) nguyên giá đã hạch toán tại thời điểm chuyển nhượng theo Hợp đồng chuyển nhượng có thời hạn quyền khai thác tài sản quốc gia cộng (+) giá trị đầu tư nâng cấp, mở rộng theo dự án được cơ quan, người có thẩm quyền phê duyệt (bao gồm cả việc bù trừ phần giá trị của bộ phận tài sản tháo dỡ (nếu có)); trong đó phần giá trị tăng thêm do đầu tư nâng cấp, mở rộng theo dự án được cơ quan, người có thẩm quyền phê duyệt được xác định tương tự quy định tại điểm a khoản 2 Điều này.

6. Đối với tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do doanh nghiệp quản lý tài sản đường sắt tiếp nhận lại tài sản sau khi hết thời gian tham gia dự án đầu tư theo phương thức đối tác công tư theo quy định tại điểm c khoản 7 Điều 6 Thông tư này thì doanh nghiệp quản lý tài sản đường sắt thực hiện thuê doanh nghiệp thẩm định giá để đánh giá lại giá trị còn lại của tài sản.

Điều 8. Các trường hợp thay đổi (điều chỉnh) nguyên giá tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt

1. Đánh giá lại giá trị tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt khi thực hiện Tổng kiểm kê theo quyết định của Thủ tướng Chính phủ.

2. Thực hiện đầu tư nâng cấp, mở rộng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt theo dự án được cơ quan, người có thẩm quyền phê duyệt (bao gồm cả trường hợp dự án đầu tư xây dựng, nâng cấp, cải tạo, mở rộng tài sản khác nhưng trong dự án có nội dung đầu tư vào tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt hiện có và trường hợp chủ đầu tư dự án đầu tư nâng cấp, cải tạo, mở rộng tài sản không phải là doanh nghiệp quản lý tài sản).

3. Tháo dỡ một hay một số bộ phận tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt (trong trường hợp giá trị bộ phận tài sản tháo dỡ đang được hạch toán chung trong nguyên giá tài sản), trừ trường hợp việc tháo dỡ để thay thế khi bảo trì công trình kết cấu hạ tầng đường sắt.

4. Lắp đặt thêm một hay một số bộ phận tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt, trừ trường hợp lắp đặt để thay thế khi bảo trì công trình kết cấu hạ tầng đường sắt.

5. Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt bị mất một phần hoặc hư hỏng nghiêm trọng do thiên tai, sự cố bất khả kháng hoặc những tác động đột xuất khác (trừ trường hợp tài sản được khắc phục sự cố theo quy định của pháp luật về bảo trì đường sắt hoặc được khôi phục lại thông qua bảo hiểm, bồi thường thiệt hại của tổ chức, cá nhân có liên quan).

Điều 9. Xác định nguyên giá tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt trong trường hợp thay đổi nguyên giá tài sản

Khi phát sinh việc thay đổi nguyên giá tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt trong các trường hợp quy định tại Điều 8 Thông tư này, doanh nghiệp quản lý tài sản đường sắt thực hiện lập Biên bản ghi rõ lý do (trường hợp) thay đổi nguyên giá; đồng thời xác định lại chỉ tiêu nguyên giá của tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt làm cơ sở xác định mức hao mòn, giá trị còn lại của tài sản để điều chỉnh sổ kế toán và thực hiện việc quản lý, tính hao mòn theo quy định tại Thông tư này.

Việc xác định lại nguyên giá tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt đối với các trường hợp thay đổi nguyên giá quy định tại Điều 8 Thông tư này thực hiện như sau:

1. Đối với trường hợp quy định tại khoản 1 Điều 8 Thông tư này thì nguyên giá tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt được xác định lại theo hướng dẫn của cơ quan, người có thẩm quyền về kiểm kê, đánh giá lại tài sản.

2. Đối với trường hợp quy định tại khoản 2 Điều 8 Thông tư này thì nguyên giá tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt được xác định lại bằng (=) nguyên giá đang hạch toán cộng (+) phần giá trị tăng thêm do đầu tư nâng cấp, mở rộng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt được cơ quan, người có thẩm quyền phê duyệt. Trong đó, phần giá trị tăng thêm do nâng cấp, mở rộng theo dự án được cơ quan, người có thẩm quyền phê duyệt được xác định tương tự quy định tại khoản 2 Điều 7 Thông tư này.

Trường hợp dự án được cơ quan, người có thẩm quyền phê duyệt để đầu tư xây dựng, nâng cấp, cải tạo, mở rộng tài sản khác nhưng trong dự án có nội dung đầu tư vào tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt hiện có và trường hợp chủ đầu tư dự án đầu tư nâng cấp, cải tạo, mở rộng tài sản không phải là doanh nghiệp quản lý tài sản đường sắt thì phần giá trị tăng thêm do nâng cấp, cải tạo, mở rộng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt là phần giá trị đầu tư vào tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt trong giá trị quyết toán của dự án được cơ quan, người có thẩm quyền phê duyệt.

3. Đối với trường hợp tháo dỡ một hay một số bộ phận tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quy định tại khoản 3 Điều 8 Thông tư này thì nguyên giá tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt được xác định lại bằng (=) nguyên giá đang hạch toán trừ (-) phần giá trị của bộ phận tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt tháo dỡ cộng (+) chi phí hợp lý liên quan trực tiếp đến việc tháo dỡ mà doanh nghiệp quản lý tài sản đường sắt đã chi ra tính đến thời điểm hoàn thành việc tháo dỡ, trừ việc tháo dỡ một hay một số bộ phận tài sản để thay thế thực hiện bảo trì công trình thuộc tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt.

Trong đó, phần giá trị của bộ phận tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt tháo

dữ được xác định như sau:

a) Trường hợp có hồ sơ xác định giá mua, giá trị quyết toán/giá trị dự toán của bộ phận tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt tháo dỡ thì phần giá trị của bộ phận tài sản tháo dỡ được xác định theo giá mua, giá trị quyết toán/giá trị dự toán của bộ phận tài sản tháo dỡ.

b) Trường hợp không có hồ sơ quy định tại điểm a khoản này nhưng phân bổ được nguyên giá của tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt cho bộ phận tài sản tháo dỡ theo tiêu chí phù hợp (như: số lượng, khối lượng, giá mua, dự toán...) thì phần giá trị của bộ phận tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt tháo dỡ được xác định theo giá trị phân bổ.

c) Trường hợp không có hồ sơ quy định tại điểm a khoản này và không phân bổ được nguyên giá của tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt cho bộ phận tài sản tháo dỡ quy định tại điểm b khoản này thì xác định phần giá trị của bộ phận tài sản tháo dỡ là giá mua mới của bộ phận tài sản đó trên thị trường tại thời điểm đưa tài sản vào sử dụng.

Trường hợp không xác định được giá mua mới của bộ phận tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt tháo dỡ trên thị trường tại thời điểm đưa tài sản vào sử dụng thì doanh nghiệp quản lý tài sản đường sắt thuê doanh nghiệp thẩm định giá để xác định phần giá trị của bộ phận tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt tháo dỡ làm căn cứ xác định nguyên giá tài sản sau khi tháo dỡ.

4. Đối với trường hợp lắp đặt thêm một hay một số bộ phận tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quy định tại khoản 4 Điều 8 Thông tư này thì nguyên giá tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt được xác định lại bằng (=) nguyên giá đang hạch toán cộng (+) phần giá trị tăng thêm do lắp đặt thêm một hay một số bộ phận tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt (+) chi phí hợp lý liên quan trực tiếp đến việc lắp đặt mà doanh nghiệp quản lý tài sản đã chi ra tính đến thời điểm hoàn thành việc lắp đặt, trừ việc lắp đặt thêm một hay một số bộ phận tài sản để thực hiện bảo trì công trình thuộc tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt.

Trong đó, phần giá trị tăng thêm do lắp đặt thêm một hay một số bộ phận tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt là giá trị tương ứng của bộ phận tài sản được lắp đặt thêm xác định theo các trường hợp tương ứng quy định tại Điều 8 Thông tư này.

5. Đối với trường hợp quy định tại khoản 5 Điều 8 Thông tư này thì doanh nghiệp quản lý tài sản đường sắt thuê doanh nghiệp thẩm định giá để đánh giá lại giá trị còn lại, thời gian tính hao mòn còn lại của tài sản (bao gồm cả chi phí thuê doanh nghiệp thẩm định giá để đánh giá lại giá trị còn lại, thời gian tính hao mòn còn lại của tài sản) phù hợp với quy định tại Điều 11 Thông tư này đối với tài sản bị thiệt hại để ghi trên Biên bản xác định việc thay đổi nguyên giá. Nguyên giá tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt trong trường hợp này được xác định như sau:

$$\begin{array}{l} \text{Nguyên giá tài} \\ \text{sản kết cấu hạ} \\ \text{tầng đường sắt} \end{array} = \begin{array}{l} \text{Giá trị còn lại} \\ \text{của tài sản theo} \\ \text{đánh giá lại} \end{array} \times \frac{\text{Thời gian tính hao mòn của tài sản} \\ \text{theo quy định tại Điều 11 Thông tư này (năm)}}{\text{Thời gian tính hao mòn còn lại} \\ \text{của tài sản theo đánh giá lại (năm)}}$$

Điều 10. Nguyên tắc tính hao mòn tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt

1. Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt xác định là tài sản cố định quy định tại các Điều 3, 4 và 5 Thông tư này được giao cho doanh nghiệp quản lý tài sản phải tính hao mòn theo quy định tại Thông tư này, trừ các trường hợp quy định tại khoản 2 Điều này.

2. Doanh nghiệp quản lý tài sản đường sắt không phải tính hao mòn đối với:

a) Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt chưa tính hết hao mòn nhưng đã bị hư hỏng không thể sửa chữa để sử dụng được.

b) Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt đã tính đủ hao mòn nhưng vẫn còn sử dụng được.

c) Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia trong thời gian chuyển nhượng có thời hạn quyền khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia.

d) Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt tham gia dự án đầu tư theo phương thức đối tác công tư theo quy định tại khoản 7 Điều 6 Thông tư này.

3. Việc tính hao mòn tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt thực hiện mỗi năm một lần vào tháng 12, trước khi khóa sổ kế toán.

4. Đối với tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt phát sinh trong năm, trường hợp tài sản có thời gian đưa vào sử dụng lớn hơn hoặc bằng 06 (sáu) tháng thì tính tròn 01 (một) năm, trường hợp tài sản có thời gian đưa vào sử dụng dưới 06 (sáu) tháng thì không tính hao mòn trong năm đó.

Điều 11. Danh mục tài sản, thời gian sử dụng để tính hao mòn và tỷ lệ hao mòn tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt

1. Danh mục tài sản, thời gian tính hao mòn và tỷ lệ hao mòn tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt (trừ thời gian tính hao mòn tài sản đối với các trường hợp quy định tại các khoản 2, 3 và 4 Điều này) theo quy định tại Phụ lục ban hành kèm theo Thông tư này.

2. Đối với tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt có thay đổi nguyên giá thuộc trường hợp thực hiện đầu tư nâng cấp, mở rộng tài sản cố định theo dự án được cơ quan, người có thẩm quyền phê duyệt quy định tại khoản 2 Điều 8 Thông tư này thì thời gian tính hao mòn tài sản bằng (=) thời gian đã tính hao mòn của tài sản trước khi thay đổi nguyên giá cộng (+) thời gian tính hao mòn còn lại của tài sản sau khi nâng cấp, mở rộng. Trong đó, thời gian tính hao mòn còn lại của tài sản sau khi nâng cấp, mở rộng được xác định theo công thức sau:

$$\text{Thời gian tính hao mòn còn lại của tài sản sau khi nâng cấp, mở rộng} = \left[\begin{array}{l} \text{Nguyên giá của tài sản sau khi thay đổi} \\ \text{Số hao mòn lũy kế của tài sản tính đến ngày 31 tháng 12 của năm thay đổi nguyên giá} \end{array} \right] : \begin{array}{l} \text{Mức hao mòn hàng năm của tài sản từ năm thay đổi nguyên giá xác định theo quy định tại khoản 1 Điều 12 Thông tư này} \end{array}$$

3. Đối với tài sản có thay đổi nguyên giá thuộc trường hợp bị mất một phần hoặc hư hỏng nghiêm trọng do thiên tai, sự cố bất khả kháng hoặc những tác động đột xuất khác quy định tại khoản 5 Điều 8 Thông tư này thì thời gian tính hao mòn tài sản bằng (=) thời gian đã tính hao mòn của tài sản trước khi

thay đổi nguyên giá cộng (+) thời gian tính hao mòn còn lại của tài sản theo đánh giá lại.

4. Đối với tài sản có điều chỉnh, thay đổi nguyên giá theo quy định tại điểm a, điểm d khoản 2 Điều 7 và khoản 3, khoản 4 Điều 8 Thông tư này:

a) Trường hợp năm điều chỉnh, thay đổi nguyên giá chưa hết thời gian tính hao mòn của tài sản theo quy định thì thời gian tính hao mòn của tài sản được tính đến năm mà giá trị còn lại của tài sản tính đến ngày 31 tháng 12 của năm trước liền kề nhỏ hơn hoặc bằng mức hao mòn hàng năm của tài sản.

b) Trường hợp năm điều chỉnh, thay đổi nguyên giá đã hết thời gian tính hao mòn của tài sản theo quy định thì cộng thêm 01 năm vào thời gian tính hao mòn (năm phát sinh việc điều chỉnh, thay đổi nguyên giá) để xử lý phần giá trị tăng, giảm do điều chỉnh, thay đổi nguyên giá.

Điều 12. Phương pháp tính hao mòn của tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt

1. Mức hao mòn hàng năm của từng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt được tính theo công thức:

$$\text{Mức hao mòn hàng năm của tài sản} = \text{Nguyên giá của tài sản} \times \text{Tỷ lệ hao mòn (\% năm)}$$

Trong đó:

a) Nguyên giá của tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt được xác định theo quy định tại Điều 7, Điều 9 Thông tư này.

b) Tỷ lệ hao mòn được xác định theo quy định tại khoản 1 Điều 11 Thông tư này.

2. Đối với tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt được giao, nhận điều chuyển quy định tại khoản 3 Điều 7 Thông tư này nhưng chưa được theo dõi, ghi sổ kế toán, tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt khi thực hiện kiểm kê phát hiện thừa theo quy định tại khoản 4 Điều 7 Thông tư này thì mức hao mòn hàng năm của tài sản kê từ sau năm đầu tiên ghi sổ kế toán tại doanh nghiệp quản lý tài sản được xác định theo công thức quy định tại khoản 1 Điều này.

Riêng năm đầu tiên ghi sổ kế toán tại doanh nghiệp quản lý tài sản (năm doanh nghiệp quản lý tài sản tiếp nhận tài sản/năm thực hiện kiểm kê phát hiện thừa) thì mức hao mòn của tài sản được xác định theo công thức sau:

$$\text{Mức hao mòn của năm đầu tiên ghi sổ kế toán} = \text{Mức hao mòn hàng năm của tài sản xác định theo công thức quy định tại khoản 1 Điều này} \times \left[\text{Thời gian tính hao mòn của tài sản cùng loại theo quy định tại khoản 1 Điều 11 Thông tư này (năm)} - \text{Thời gian tính hao mòn còn lại của tài sản theo quy định hoặc thời gian tính hao mòn còn lại của tài sản theo đánh giá lại (năm)} \right]$$

3. Số hao mòn lũy kế của từng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt được tính theo công thức:

$$\text{Số hao mòn lũy kế tính đến ngày 31 tháng 12 năm (n)} = \text{Số hao mòn lũy kế tính đến ngày 31 tháng 12 năm (n-1)} + \text{Số hao mòn tài sản tăng trong năm (n)} - \text{Số hao mòn tài sản giảm trong năm (n)}$$

4. Số hao mòn tài sản cho năm cuối cùng của thời gian tính hao mòn tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt được xác định là hiệu số giữa nguyên giá và số hao mòn lũy kế của tài sản đó xác định theo quy định tại khoản 3 Điều này.

Điều 13. Giá trị còn lại của tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt

Giá trị còn lại của tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt để ghi sổ kế toán được xác định theo công thức sau:

$$\text{Giá trị còn lại của tài sản tính đến ngày 31 tháng 12 năm (n)} = \text{Nguyên giá của tài sản} - \text{Số hao mòn lũy kế đến ngày 31 tháng 12 năm (n)}$$

Đối với tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt được đánh giá lại giá trị tài sản quy định tại khoản 6 Điều 8, khoản 5 Điều 9 Thông tư này thì giá trị còn lại của tài sản khi đánh giá lại là giá trị còn lại của tài sản theo đánh giá lại.

Chương IV
KÊ KHAI, BÁO CÁO VỀ TÀI SẢN KẾT CẤU
HẠ TẦNG GIAO THÔNG ĐƯỜNG SẮT

Điều 14. Mẫu báo cáo kê khai lần đầu và báo cáo kê khai bổ sung tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt

Mẫu báo cáo kê khai tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quy định tại khoản 2 Điều 45 Nghị định số 15/2025/NĐ-CP được quy định như sau:

1. Báo cáo kê khai lần đầu theo Mẫu số 01A quy định tại Phụ lục ban hành kèm theo Thông tư này áp dụng đối với:

Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt hiện có tại thời điểm Nghị định số 15/2025/NĐ-CP có hiệu lực thi hành (bao gồm cả tài sản đã báo cáo kê khai lần đầu theo quy định tại Nghị định số 46/2018/NĐ-CP ngày 14 tháng 3 năm 2018 của Chính phủ quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia);

Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt phát sinh kể từ ngày Nghị định số 15/2025/NĐ-CP có hiệu lực thi hành.

2. Báo cáo kê khai bổ sung theo Mẫu số 01B, Mẫu số 01C quy định tại Phụ lục ban hành kèm theo Thông tư này áp dụng trong trường hợp có thay đổi thông tin về doanh nghiệp quản lý tài sản hoặc thông tin về tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt đã báo cáo kê khai lần đầu.

Điều 15. Mẫu báo cáo tình hình quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt

Mẫu báo cáo tình hình quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quy định tại khoản 5 Điều 45 Nghị định số 15/2025/NĐ-CP được quy định như sau:

1. Báo cáo tình hình khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt theo từng phương thức quy định tại các Điều 16, 17, 18, 33 và 34 Nghị định số

15/2025/NĐ-CP theo Mẫu số 01D quy định tại Phụ lục ban hành kèm theo Thông tư này.

2. Báo cáo tổng hợp tình hình quản lý, sử dụng tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt theo Mẫu số 02A quy định tại Phụ lục ban hành kèm theo Thông tư này.

3. Báo cáo tổng hợp tình hình khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt theo Mẫu số 02B quy định tại Phụ lục ban hành kèm theo Thông tư này.

Chương V

ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

Điều 16. Điều khoản chuyển tiếp

1. Đối với tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt hiện có trước ngày Nghị định số 15/2025/NĐ-CP có hiệu lực thi hành đã xác định giá trị để ghi sổ kế toán theo quy định tại Nghị định số 46/2018/NĐ-CP và các Thông tư hướng dẫn của Bộ Tài chính thì sử dụng giá trị đã xác định để ghi sổ kế toán.

2. Đối với tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt hiện có trước ngày Nghị định số 15/2025/NĐ-CP có hiệu lực thi hành nhưng chưa xác định giá trị để ghi sổ kế toán, chưa tính hao mòn cho các năm đã sử dụng tài sản theo quy định tại Nghị định số 46/2018/NĐ-CP và các Thông tư hướng dẫn của Bộ Tài chính thì việc xác định giá trị tài sản, tính hao mòn lũy kế cho các năm đã sử dụng tài sản thực hiện theo quy định tại Thông tư này.

3. Đối với tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt đã được theo dõi trên sổ kế toán của doanh nghiệp quản lý tài sản đường sắt trước ngày Thông tư này có hiệu lực thi hành, có thời gian để tính hao mòn, tỷ lệ hao mòn quy định tại khoản 1 Điều 11 Thông tư này thay đổi so với quy định tại Phụ lục ban hành kèm theo Thông tư số 75/2018/TT-BTC thì từ năm tài chính 2025 thực hiện xác định mức hao mòn hàng năm của tài sản như sau:

$$\text{Mức hao mòn hàng năm của tài sản} = \frac{\text{Giá trị còn lại của tài sản tính đến ngày 31 tháng 12 năm 2024 theo sổ kế toán}}{\text{Thời gian tính hao mòn còn lại của tài sản (năm)}}$$

Trong đó:

$$\text{Thời gian tính hao mòn còn lại của tài sản (năm)} = \text{Thời gian tính hao mòn của tài sản cùng loại theo quy định (năm)} - \text{Thời gian đã sử dụng của tài sản (năm)}$$

Thời gian tính hao mòn của tài sản cùng loại được xác định theo quy định tại Phụ lục ban hành kèm theo Thông tư này.

Riêng mức hao mòn tài sản cho năm cuối cùng thuộc thời gian để tính hao mòn của tài sản được xác định là hiệu số giữa nguyên giá và số hao mòn lũy kế của tài sản đó.

Trường hợp tài sản đã hết thời gian tính hao mòn theo quy định, nhưng tài

sản vẫn còn giá trị còn lại thì mức hao mòn của năm 2025 bằng giá trị còn lại của tài sản tính đến ngày 31 tháng 12 năm 2024.

4. Đối với tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt có nguyên giá từ 10 triệu đến dưới 30 triệu đồng đã được theo dõi trên sổ kế toán của doanh nghiệp quản lý tài sản đường sắt theo quy định tại Thông tư số 75/2018/TT-BTC thì từ năm tài chính 2025 thực hiện điều chỉnh không là tài sản cố định và mở sổ theo dõi riêng, không thực hiện theo quy định tại Thông tư này³.

Điều 17. Hiệu lực và trách nhiệm thi hành

1. Thông tư này có hiệu lực thi hành kể từ ngày tháng năm 2025 và được áp dụng từ năm tài chính 2025.

2. Các nội dung quy định về chế độ quản lý, tính hao mòn tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt tại Thông tư số 75/2018/TT-BTC ngày 17 tháng 8 năm 2018 của Bộ trưởng Bộ Tài chính quy định chế độ quản lý, tính hao mòn tài sản kết cấu hạ tầng giao thông, thủy lợi hết hiệu lực thi hành khi Thông tư này có hiệu lực thi hành.

3. Trường hợp các văn bản quy phạm pháp luật dẫn chiếu tại Thông tư này được sửa đổi, bổ sung, thay thế thì thực hiện theo quy định tương ứng tại văn bản sửa đổi, bổ sung, thay thế đó.

4. Các Bộ, cơ quan trung ương có liên quan, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương có trách nhiệm chỉ đạo tổ chức thực hiện việc quản lý, tính hao mòn, kê khai, báo cáo về tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt theo quy định tại Thông tư này./.

Nơi nhận:

- Ban Bí thư Trung ương Đảng;
- Thủ tướng Chính phủ và các Phó Thủ tướng Chính phủ;
- Văn phòng Trung ương và các Ban của Đảng;
- Văn phòng Tổng bí thư;
- Văn phòng Quốc hội;
- Văn phòng Chủ tịch nước;
- Văn phòng Chính phủ;
- Viện Kiểm sát nhân dân tối cao;
- Toà án nhân dân tối cao;
- Kiểm toán Nhà nước;
- Các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan thuộc Chính phủ;
- Cơ quan Trung ương của các đoàn thể;
- HĐND, UBND các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương;
- Sở Tài chính, Sở Giao thông vận tải các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương;
- Cục Kiểm tra văn bản quy phạm pháp luật (Bộ Tư pháp);
- Công báo;
- Cổng Thông tin điện tử Chính phủ;
- Cổng Thông tin điện tử Bộ Tài chính;
- Các đơn vị thuộc Bộ Tài chính;
- Lưu: VT, QLCS.

**KT. BỘ TRƯỞNG
THỨ TRƯỞNG**

Bùi Văn Khăng

³ Trường hợp lựa chọn Phương án 2 quy định tại khoản 2 Điều 5 dự thảo Thông tư thì quy định nội dung chuyên tiếp này.

PHỤ LỤC

(Ban hành kèm theo Thông tư số /2025/TT-BTC ngày tháng năm 2025 của Bộ trưởng Bộ Tài chính)

STT	Danh mục các loại tài sản kết cấu hạ tầng sắt	Thời gian sử dụng để tính hao mòn (năm)	Tỷ lệ hao mòn (% năm)
I	Hạ tầng đường sắt quốc gia (Phương án 1 – Theo Thông tư số 75/2018/TT-BTC)		
1	Đường sắt quốc gia		
1.1	Đường ray	40	2,5
1.2	Công trình cầu, cống, hầm đường sắt		-
	- Cấp đặc biệt và cấp 1	100	1
	- Công trình cầu, cống, hầm đường sắt còn lại	50	2
1.3	Ghi, kê	40	2,5
1.4	Tường chắn, đường ngang, hàng rào ngăn cách giữa đường sắt và đường bộ	10	10
2	Ga		
2.1	Nhà ga		
	Nhà cấp I	80	1,25
	Nhà cấp II	50	2
	Nhà cấp III	25	4
	Nhà cấp IV	15	6,67
2.2	Đường sắt, đường bộ trong ga phục vụ tác nghiệp chạy tàu	40	2,5
2.3	Phòng đợi tàu, phòng chỉ huy chạy tàu, phòng thiết bị thông tin tín hiệu		
	Cấp I	80	1,25
	Cấp II	50	2

	Cấp III	25	4
	Cấp IV	15	6,67
2.4	Kho, bãi chứa hàng	25	4
2.5	Ke ga, mái che ke ga, giao ke, cầu vượt dành cho hành khách trong ga, chòi gác ghi	10	10
3	Đepo (nơi tập kết tàu, bảo dưỡng, sửa chữa tàu, thực hiện các tác nghiệp kỹ thuật khác)	25	4
4	Hệ thống cấp, thoát nước; hệ thống thông tin tín hiệu (đường truyền tải, trạm tổng đài, tín hiệu ra vào ga, thiết bị không chế, thiết bị điều khiển, cấp tín hiệu, thiết bị nguồn và các thiết bị thông tin tín hiệu khác); hệ thống cấp điện liên quan trực tiếp đến chạy tàu	10	10
5	Phòng chỉ huy chạy tàu tại các trung tâm điều hành giao thông vận tải đường sắt quốc gia		
	Cấp I	80	1,25
	Cấp II	50	2
	Cấp III	25	4
	Cấp IV	15	6,67
6	Nhà cung cầu, cung đường, cung thông tin tín hiệu đường sắt quốc gia, nhà đặt các thiết bị thông tin tín hiệu đường sắt quốc gia, nhà gác cầu, nhà gác hầm, nhà gác chắn đường ngang		
	Cấp I	80	1,25
	Cấp II	50	2
	Cấp III	25	4
	Cấp IV	15	6,67

7	Đường bộ trong ga không phục vụ tác nghiệp chạy tàu	40	2,5
8	Quảng trường ga	80	1,25
9	Kho, bãi chứa hàng hóa không trực tiếp liên quan đến chạy tàu	25	4
10	Các công trình dịch vụ, thương mại (bán hàng, nghỉ trọ, dịch vụ khác) tại các ga đường sắt quốc gia	25	4
	Cấp I	80	1,25
	Cấp II	50	2
	Cấp III	25	4
	Cấp IV	15	6,67
11	Các tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt khác	10	10
I	Hạ tầng đường sắt quốc gia (Phương án 2 – Theo danh mục tại Đề án TTK TSC)	Đề nghị TCT ĐSVN đề xuất thời gian sử dụng để tính hao mòn và tỷ lệ hao mòn %	
1	Đường sắt quốc gia ¹		
1.1	Đường chính tuyến		
1.1.1	Khổ đường 1.00mm		
	Cấp 1	80	1,25
	Cấp 2	50	2
	Cấp 3	25	4
1.1.2	Đường lồng		
	Cấp 1	80	1,25
	Cấp 2	50	2

¹ Theo quy định tại Phụ lục I (Bảng 1.4. Phân cấp công trình phục vụ giao thông vận tải (công trình đường sắt - 1.4.2) thì đường sắt quốc gia được phân loại theo khổ đường (gồm: khổ đường 1.000mm, đường lồng, khổ đường (1.435-1.000) mm) và cấp công trình từ cấp I đến cấp III (không có cấp đặc biệt và cấp IV).

	Cấp 3	25	4
1.1.3	Khô đường (1.435-1.000)mm		
	Cấp 1	80	1,25
	Cấp 2	50	2
	Cấp 3	25	4
1.2	Đường nhánh	40	2,5
1.2.1	Khô đường 1.00mm		
	Cấp 1	80	1,25
	Cấp 2	50	2
	Cấp 3	25	4
1.2.2	Đường lồng		
	Cấp 1	80	1,25
	Cấp 2	50	2
	Cấp 3	25	4
1.2.3	Khô đường (1.435-1.000)mm		
	Cấp 1	80	1,25
	Cấp 2	50	2
	Cấp 3	25	4
1.3	Đường ngang	40	2,5
1.3.1	Khô đường 1.00mm		
	Cấp 1	80	1,25
	Cấp 2	50	2
	Cấp 3	25	4
1.3.2	Đường lồng		
	Cấp 1	80	1,25

	Cấp 2	50	2
	Cấp 3	25	4
1.3.3	Khỏ đường (1.435-1.000)mm		
	Cấp 1	80	1,25
	Cấp 2	50	2
	Cấp 3	25	4
1.4	Ghi, kè	40	2,5
1.5	Tường chắn, hàng rào ngăn cách giữa đường sắt và đường bộ, đường gom	10	10
1.6	Rãnh thoát nước	10	10
2	Cầu đường sắt		
	- Cấp đặc biệt và cấp 1	100	1
	- Công trình cầu, cống, hầm đường sắt còn lại	50	2
3	Hầm đường sắt		
	- Cấp đặc biệt và cấp 1	100	1
	- Công trình cầu, cống, hầm đường sắt còn lại	50	2
4	Cống đường sắt		
	- Cấp đặc biệt và cấp 1	100	1
	- Công trình cầu, cống, hầm đường sắt còn lại	50	2
5	Nền đường sắt	50	2
6	Ga đường sắt		
6.1	Nhà ga		
	Nhà cấp I	80	1,25
	Nhà cấp II	50	2

	Nhà cấp III	25	4
	Nhà cấp IV	15	6,67
6.2	Sân ga	80	1,25
6.3	Quảng trường ga	80	1,25
6.4	Đường sắt trong ga	40	2,5
6.5	Đường bộ trong ga	40	2,5
6.6	Kho, bãi chứa hàng hóa	25	4
6.7	Ke ga, mái che ke ga	10	10
6.8	Cầu vượt dành cho hành khách trong ga	10	10
6.9	Hầm bộ hành dành cho khách trong ga		
	- Cấp đặc biệt và cấp 1	100	1
	- Công trình cầu, cống, hầm đường sắt còn lại	50	2
6.10	Tường rào khu ga	10	10
6.11	Hệ thống cấp nước	10	10
6.12	Hệ thống thoát nước	10	10
6.13	Hệ thống cấp điện		
7	Đepo (nơi tập kết tàu, bảo dưỡng, sửa chữa tàu, thực hiện các tác nghiệp kỹ thuật khác)	25	4
8	Hệ thống thông tin tín hiệu (gồm: Cấp tín hiệu, Đường truyền tải, Nhà đặt thiết bị, Thiết bị điều khiển, Thiết bị khống chế, Thiết bị nguồn, Tín hiệu ra vào ga, Trạm tổng đài, Thiết bị thông tin tín hiệu khác);	10	10
9	Công trình, hạng mục khác	10	10
9.1	Nhà cung cầu, cung đường, cung thông tin tín hiệu đường sắt quốc		

	gia		
	Cấp I	80	1,25
	Cấp II	50	2
	Cấp III	25	4
	Cấp IV	15	6,67
9.2	Nhà gác cầu, nhà gác hầm, nhà gác chắn đường ngang		
	Cấp I	80	1,25
	Cấp II	50	2
	Cấp III	25	4
	Cấp IV	15	6,67
9.3	Các công trình dịch vụ, thương mại (bán hàng, nghỉ trọ, dịch vụ khác) tại các ga đường sắt quốc gia		
	Cấp I	80	1,25
	Cấp II	50	2
	Cấp III	25	4
	Cấp IV	15	6,67
9.4	Các công trình hạng mục khác		
II	Hạ tầng đường sắt đô thị		
1	Đường sắt đô thị ²		
1.1	Đường chính tuyến	100	1
1.2	Hệ thống đường ray	100	1
2	Cầu đường sắt		
	- Cấp đặc biệt và cấp 1	100	1

² Theo quy định tại Phụ lục I (Bảng 1.4. Phân cấp công trình phục vụ giao thông vận tải (công trình đường sắt - 1.4.2) thì đường sắt đô thị (bao gồm đường tàu điện ngầm, đường tàu điện đi trên mặt đất, đường tàu điện trên cao, đường sắt một ray tự động dẫn hướng và đường xe điện bánh sắt) được quy định là cấp đặc biệt với mọi quy mô.

	- Công trình cầu, cống, hầm đường sắt còn lại	50	2
3	Nền đường sắt	50	2
4	Ga đường sắt		
4.1	Nhà ga (ga trên cao, ga ngầm)		
	Cấp I	80	1,25
	Cấp II	50	2
	Cấp III	25	4
	Cấp IV	15	6,67
4.2	Nhà trung tâm điều hành giao thông vận tải đường sắt đô thị (OCC)		
	Cấp I	80	1,25
	Cấp II	50	2
	Cấp III	25	4
	Cấp IV	15	6,67
4.3	Xưởng rửa tàu		
	Cấp I	80	1,25
	Cấp II	50	2
	Cấp III	25	4
	Cấp IV	15	6,67
4.4	Xưởng vận dụng		
	Cấp I	80	1,25
	Cấp II	50	2
	Cấp III	25	4
	Cấp IV	15	6,67
4.5	Đepo (nơi tập kết tàu, bảo	25	4

	dưỡng, sửa chữa tàu, thực hiện các tác nghiệp kỹ thuật khác)		
4.6	Các hạng mục hạ tầng kỹ thuật và phụ trợ khu Đepo không trực tiếp liên quan đến chạy tàu	25	4
4.7	Nhà bảo vệ		
	Cấp I	80	1,25
	Cấp II	50	2
	Cấp III	25	4
	Cấp IV	15	6,67
4.8	Kho, bãi	25	4
4.9	Xưởng sửa chữa liên hợp		
	Cấp I	80	1,25
	Cấp II	50	2
	Cấp III	25	4
	Cấp IV	15	6,67
4.10	Trung tâm duy tu tổng hợp		
	Cấp I	80	1,25
	Cấp II	50	2
	Cấp III	25	4
	Cấp IV	15	6,67
5	Hệ thống thu vé tự động (AFC)	10	10
6	Hệ thống thang máy, thang cuốn		
	- Thang máy	10	10
	- Thang cuốn	10	10
7	Hệ thống thông tin tín hiệu (gồm: Cấp tín hiệu, Đường truyền tải, Nhà đặt thiết bị, Sản phẩm chung, Sản phẩm khác,	10	10

	Thiết bị điều khiển, Thiết bị khống chế, Thiết bị nguồn, Tín hiệu ra vào ga, Trạm tổng đài, Hệ thống giám sát và cảnh báo cháy tự động (FAS));		
8	Công trình, hạng mục khác	10	10