

TTĐT

CHÍNH PHỦ

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM

Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: 180/BC-CP

Hà Nội, ngày 11 tháng 4 năm 2025

BÁO CÁO

**Tiếp thu, giải trình kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội và Báo cáo
thẩm tra sơ bộ của Ủy ban Khoa học, Công nghệ và Môi trường của Quốc
hội về dự án Luật Đường sắt (sửa đổi)**

CỔNG THÔNG TIN ĐIỆN TỬ CHÍNH PHỦ	
ĐẾN	Cơ: C
	Ngày: 14/4/2025

Kính gửi: Quốc hội

Dự án Luật Đường sắt (sửa đổi) được Chính phủ trình Quốc hội tại Tờ trình số 127/TTr-CP ngày 05/3/2025. Trên cơ sở ý kiến của Ủy ban Thường vụ Quốc hội tại Kết luận số 1212/KL-UBTVQH15 ngày 19/3/2025 và ý kiến thẩm tra sơ bộ của Ủy ban Khoa học, Công nghệ và Môi trường của Quốc hội tại Báo cáo số 3361/BC-UBKHCMNT15 ngày 08/3/2025 về dự án Luật Đường sắt (sửa đổi), Chính phủ kính báo cáo Quốc hội nội dung tiếp thu, giải trình như sau:

I. VỀ KẾT LUẬN CỦA ỦY BAN THƯỜNG VỤ QUỐC HỘI

1. Tiếp tục rà soát để thể chế hóa đầy đủ các chủ trương của Đảng, Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XIII về việc tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hoá, hiện đại hoá đất nước đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045, Nghị quyết số 57-NQ/TW ngày 22/12/2024 của Bộ Chính trị về đột phá phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số quốc gia và đặc biệt là Kết luận số 49-KL/TW ngày 28/02/2023 của Bộ Chính trị về định hướng phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045.

Tiếp thu kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, cơ quan chủ trì soạn thảo đã rà soát và thể chế hóa đầy đủ các nội dung, quan điểm, chủ trương, chính sách của Đảng về phát triển đường sắt tại Nghị quyết số 29-NQ/TW ngày 17/11/2022, Nghị quyết số 57-NQ/TW ngày 22/12/2024 và Kết luận số 49-KL/TW ngày 28/02/2023 của Bộ Chính trị vào dự thảo Luật. Các nội dung được thể chế hóa xin được báo cáo tại Phụ lục 2 kèm theo.

2. Thực hiện nghiêm Quy định số 178-QĐ/TW ngày 27/6/2024 của Bộ Chính trị về kiểm soát quyền lực, phòng, chống tham nhũng, tiêu cực trong công tác xây dựng pháp luật.

Trong quá trình xây dựng dự án Luật, cơ quan chủ trì soạn thảo đã thực hiện nghiêm Quy định số 178-QĐ/TW ngày 27/6/2024 của Bộ Chính trị về kiểm soát quyền lực, phòng, chống tham nhũng, tiêu cực trong công tác xây dựng pháp luật. Theo đó, dự thảo Luật đã được các cấp ủy đảng cho ý kiến theo quy định tại Điều 14 Quy định số 178-QĐ/TW; các nội dung của dự thảo Luật cũng đã được rà soát để bảo đảm không quy định lợi ích nhóm, lợi ích cục bộ... và nội dung này đã được bổ sung vào Tờ trình Quốc hội.

3. *Quán triệt sâu sắc các giải pháp đổi mới tư duy xây dựng pháp luật gắn với các quy định cụ thể của dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi) đúng với chỉ đạo của đồng chí Chủ tịch Quốc hội tại Công thư số 15/CTQH ngày 29/10/2024 và Công thư số 17/CTQH ngày 11/11/2024 trong quá trình tiếp thu, chỉnh lý dự thảo Luật. Trong đó, làm rõ những quy định thực hiện chủ trương đẩy mạnh phân cấp, phân quyền, cắt giảm, đơn giản hóa các thủ tục hành chính, điều kiện kinh doanh, chuyển đổi phương thức quản lý từ chú trọng “tiền kiểm” sang “hậu kiểm” gắn với cuộc cách mạng tinh gọn bộ máy hiện nay.*

Trong quá trình xây dựng dự án Luật, cơ quan chủ trì soạn thảo đã nghiêm túc quán triệt và tổ chức nghiên cứu, rà soát, chỉnh lý dự thảo Luật bảo đảm theo đúng chỉ đạo của Chủ tịch Quốc hội tại Công thư số 15/CTQH ngày 29/10/2024 và Công thư số 17/CTQH ngày 11/11/2024. Theo đó, dự thảo Luật đã lược bỏ 13 nội dung không thuộc thẩm quyền của Quốc hội và giao Chính phủ, các bộ, ngành quy định; lược bỏ 06 nội dung trùng lặp với luật khác; phân cấp cho địa phương thực hiện 10 thủ tục hành chính; phân quyền 01 nội dung từ Thủ tướng Chính phủ cho Bộ trưởng Bộ Xây dựng; trong Luật Đường sắt 2017 có 20 thủ tục hành chính, dự thảo Luật chỉ kế thừa 06 thủ tục hành chính, đơn giản hóa, phân quyền chủ thể thực hiện 10 thủ tục hành chính, cắt giảm 04 thủ tục hành chính; cắt giảm 33% ngành nghề kinh doanh có điều kiện. Đến nay, dự thảo Luật giảm 03 Chương, 20 Điều so với Luật Đường sắt 2017. Các nội dung cụ thể xin được báo cáo tại Phụ lục 3 kèm theo.

4. *Rà soát kỹ lưỡng, bảo đảm tính khả thi, đồng bộ, thống nhất của dự thảo Luật với hệ thống pháp luật như Luật Đầu tư, Luật Quy hoạch, Luật Đất đai, Luật Đầu tư công... tránh trùng lặp, mâu thuẫn; viện dẫn đúng các quy định liên quan.*

Tiếp thu kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, cơ quan chủ trì soạn thảo đã:

(i) Rà soát tổng thể hệ thống văn bản quy phạm pháp luật còn hiệu lực liên quan đến các nội dung của dự thảo Luật và đã cập nhật trong “Báo cáo rà soát các văn bản quy phạm pháp luật có liên quan đến dự án Luật” tại Hồ sơ trình Quốc hội theo đúng quy định. Trong quá trình hoàn thiện dự án Luật, cơ quan chủ trì soạn thảo sẽ tiếp tục rà soát, đối chiếu các quy định của dự thảo Luật với các luật có liên quan đang được dự thảo hoặc vừa được thông qua để đảm bảo tính đồng bộ, thống nhất của hệ thống pháp luật và cập nhật vào Báo cáo rà soát.

(ii) Dự thảo Luật đã bổ sung 01 Điều để sửa đổi, bổ sung, bãi bỏ một số quy định tại các Luật có liên quan nhằm bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất của hệ thống văn bản quy phạm pháp luật và bảo đảm các quy định riêng biệt này được áp dụng khả thi, đáp ứng yêu cầu thực tiễn.

(iii) Rà soát các viện dẫn trong dự thảo Luật để phù hợp với các quy định có liên quan.

5. *Không “luật hóa” các quy định trong các Nghị quyết của Quốc hội về cơ chế, chính sách đặc thù, thí điểm hay Nghị định, Thông tư trong lĩnh vực đường sắt, nếu có phải đánh giá kỹ lưỡng tác động, các nội dung thật sự cần thiết, bảo*

đảm tính khả thi và đúng thẩm quyền của Quốc hội.

Tiếp thu kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, cơ quan chủ trì soạn thảo đã nghiên cứu, rà soát các Nghị quyết về cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt được áp dụng cho các dự án đường sắt quan trọng quốc gia, đường sắt đô thị đã được Quốc hội thông qua¹. Theo đó, dự thảo Luật không “luật hoá” toàn bộ cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt này mà chỉ đề xuất đưa vào những cơ chế, chính sách đã “chín”, đã “rõ” và đúng thẩm quyền của Quốc hội theo hướng quy định khung như: cho phép lập thiết kế kỹ thuật tổng thể (FEED) thay cho thiết kế cơ sở tại khoản 5 Điều 19; quy định việc không phải thực hiện thủ tục lập, thẩm định, quyết định chủ trương đầu tư đối với các tuyến đường sắt đô thị đã được quy hoạch tại khoản 6 Điều 19; quy định về khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt để tạo nguồn lực phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt tại Điều 21; các nội dung về phát triển công nghiệp, chuyển giao công nghệ và đào tạo nguồn nhân lực tại các Điều 28, 29, 30². Những cơ chế, chính sách này đã được Bộ Xây dựng đánh giá tác động kỹ lưỡng tại Báo cáo đánh giá tác động chính sách trong Hồ sơ đề nghị xây dựng Luật Đường sắt (sửa đổi) đã được cấp có thẩm quyền thông qua. Đồng thời, dự thảo Luật không “luật hoá” các Nghị định, Thông tư trong lĩnh vực đường sắt.

6. Rà soát để lược bỏ những nội dung không thuộc thẩm quyền của Quốc hội; bố cục lại nội dung dự thảo Luật cho hợp lý.

Tiếp thu kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, cơ quan chủ trì soạn thảo đã quán triệt và thực hiện nghiêm túc chỉ đạo của Chủ tịch Quốc hội tại Công thư số 15/CTQH ngày 29/10/2024 và Công thư số 17/CTQH ngày 11/11/2024, theo đó, cơ quan chủ trì soạn thảo đã rà soát, lược bỏ những nội dung không thuộc thẩm quyền của Quốc hội và bố cục lại nội dung dự thảo Luật cho hợp lý như đã giải trình tại mục I.3 nêu trên.

7. Rà soát, nghiên cứu các cơ chế, chính sách ưu đãi, hỗ trợ mang tính đột phá, tăng cường tính minh bạch và sự tham gia của các bên trong dự án Luật để đảm bảo tính khả thi và rõ ràng.

Tiếp thu kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, cơ quan chủ trì soạn

¹ Nghị quyết số 172/2024/QH15 ngày 30/11/2024 của Quốc hội về chủ trương đầu tư dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam; Nghị quyết số 187/2025/QH15 ngày 19/02/2025 của Quốc hội về chủ trương đầu tư dự án đầu tư xây dựng tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng; Nghị quyết số 188/2025/QH15 ngày 19/02/2025 của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt để phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh.

² (i) Một số sản phẩm công nghiệp đường sắt thuộc Danh mục công nghệ cao được ưu tiên đầu tư phát triển theo quy định của pháp luật về công nghệ cao; (ii) Dự án đầu tư xây dựng đường sắt, công trình công nghiệp đường sắt có gói thầu được tổ chức đấu thầu quốc tế, phải có điều kiện ràng buộc nhà thầu nước ngoài thực hiện chuyển giao công nghệ, đào tạo nguồn nhân lực cho đối tác Việt Nam để làm chủ công tác quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì và từng bước làm chủ công nghệ; (iii) Nhà thầu, chủ đầu tư dự án đầu tư xây dựng đường sắt và dự án mua sắm, đóng mới đầu máy, toa xe phải ưu tiên sử dụng các sản phẩm, hàng hóa, dịch vụ mà trong nước có thể sản xuất, cung cấp; (iv) Danh mục dịch vụ, hàng hóa công nghiệp đường sắt được giao nhiệm vụ cho tổ chức, doanh nghiệp nhà nước hoặc đặt hàng cho tổ chức, doanh nghiệp Việt Nam; (v) Tiêu chí lựa chọn tổ chức, doanh nghiệp nhà nước được giao nhiệm vụ hoặc tổ chức, doanh nghiệp Việt Nam được đặt hàng cung cấp dịch vụ, hàng hóa công nghiệp đường sắt; (vi) Nghiên cứu, ứng dụng, nhận chuyển giao công nghệ và một số chính sách đặc thù cho tổ chức, cá nhân thực hiện nhiệm vụ khoa học và công nghệ phục vụ phát triển công nghiệp đường sắt.

thảo đã:

(i) Hoàn thiện dự thảo Luật, trong đó đã có các quy định nhằm ưu đãi, hỗ trợ cho các doanh nghiệp tham gia hoạt động đường sắt như: được miễn, giảm tiền sử dụng đất, tiền thuê đất; được vay vốn tín dụng, được cấp bảo lãnh Chính phủ về vốn vay³; được giao nhiệm vụ, đặt hàng cung cấp dịch vụ, hàng hóa công nghiệp đường sắt, nghiên cứu, ứng dụng, nhận chuyển giao công nghệ⁴; được hưởng một số chính sách về đầu thầu, ưu đãi như doanh nghiệp công nghệ cao, được nhận hỗ trợ từ ngân sách nhà nước khi thực hiện nhiệm vụ khoa học, công nghệ phục vụ phát triển công nghiệp đường sắt⁵... và đã giao Chính phủ quy định cụ thể các nội dung này để bảo đảm tính khả thi trong quá trình thi hành Luật.

(ii) Trong quá trình lập đề nghị và xây dựng dự án Luật, cơ quan chủ trì soạn thảo đã thực hiện tổng kết đánh giá thi hành Luật Đường sắt 2017 trên toàn quốc; gửi văn bản⁶ lấy ý kiến các bộ, ngành, địa phương, doanh nghiệp, các hiệp hội, các đối tượng có liên quan; đăng tải đề lấy ý kiến rộng rãi trên Cổng Thông tin điện tử Chính phủ, Cổng Thông tin điện tử của Bộ và tiếp thu, giải trình đầy đủ các ý kiến tham gia góp ý. Việc xây dựng dự án Luật được thực hiện đúng trình tự, thủ tục theo quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật, các chính sách được xây dựng công khai, minh bạch và các đối tượng chịu tác động đều được tham gia góp ý trong quá trình xây dựng, hoàn thiện dự thảo Luật.

8. Nghiên cứu quy định về phát triển đường sắt tốc độ cao và đường sắt đô thị thành chương, mục riêng với cơ chế ưu tiên nguồn lực, công nghệ và đào tạo nhân lực chuyên sâu

Thực hiện kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, cơ quan chủ trì soạn thảo đã nghiên cứu một cách thận trọng, kỹ lưỡng kinh nghiệm quốc tế và nội hàm của các loại hình đường sắt và xin giải trình như sau:

- Luật Đường sắt 2017 có 01 chương về đường sắt đô thị⁷ và 01 chương về đường sắt tốc độ cao⁸, tuy nhiên một số nội dung tại các chương này chủ yếu viện dẫn lại các Điều được quy định tại các Chương về quy định chung, kết cấu hạ tầng đường sắt, an toàn giao thông đường sắt...; một số quy định còn trùng lặp hoặc không bao hàm hết các nội dung về đầu tư xây dựng, quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng, phương tiện, người điều khiển phương tiện...; một số nội dung không mang tính quy phạm mà chỉ mang tính hướng dẫn, định tính hoặc viện dẫn.

- Đường sắt đô thị, đường sắt tốc độ cao là các cấp kỹ thuật đường sắt, chỉ khác nhau về tiêu chuẩn kỹ thuật và được quy định trong hệ thống tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật. Mỗi loại hình đường sắt đều cần được thống nhất quản lý như các cấp kỹ thuật đường sắt khác từ quy hoạch đến đầu tư xây dựng, quản lý, khai thác, bảo trì, bảo vệ kết cấu hạ tầng, nhân viên đường sắt, tín hiệu, quy tắc giao thông,

³ Khoản 2 Điều 6.

⁴ Khoản 3 Điều 29.

⁵ Khoản 3 Điều 30.

⁶ Văn bản số 8888/BGTVT-PC và văn bản số 8890/BGTVT-PC ngày 19/8/2024, văn bản số 9013/BGTVT-PC ngày 20/8/2024.

⁷ 08 Điều (từ Điều 70 đến Điều 77).

⁸ 05 Điều (từ Điều 78 đến Điều 82).

đảm bảo trật tự an toàn đường sắt, kinh doanh đường sắt...

- Nghiên cứu kinh nghiệm quốc tế cho thấy đa số các quốc gia không tách riêng đường sắt đô thị, đường sắt tốc độ cao thành chương riêng hoặc luật riêng. Đặc biệt, Trung Quốc là quốc gia có hệ thống đường sắt cao tốc, đường sắt đô thị lớn nhất thế giới, hệ thống pháp luật tương đồng với Việt Nam và kết nối đường sắt trực tiếp với Việt Nam, có nhiều bài học kinh nghiệm để Việt Nam học hỏi trong Luật Đường sắt hiện hành (được ban hành năm 1991 và sửa đổi, bổ sung lần gần nhất năm 2015) đều không tách riêng đường sắt tốc độ cao, đường sắt đô thị thành chương riêng hoặc ban hành đạo luật riêng (*xin gửi kèm theo bản dịch*). Một số nước như Nhật Bản, Hàn Quốc có Luật Đường sắt không tách đường sắt tốc độ cao, đường sắt đô thị thành chương riêng; các quốc gia này trước đây ban hành đạo luật (tương tự như Nghị quyết của Quốc hội Việt Nam) điều chỉnh các nội dung liên quan đến quy hoạch, đất đai, xây dựng, ngân sách... chủ yếu phục vụ việc đầu tư xây dựng đường sắt tốc độ cao, đường sắt đô thị. Đến nay, Hàn Quốc đã bãi bỏ đạo luật này.

- Hiện nay, Quốc hội đã ban hành 02 Nghị quyết quyết định chủ trương đầu tư cho đường sắt tốc độ cao, đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng và 01 Nghị quyết về các cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt để phát triển đường sắt đô thị tại thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh. Các Nghị quyết này đã cơ bản đầy đủ cơ chế, chính sách phục vụ cho việc đầu tư xây dựng và những cơ chế, chính sách này đều lần đầu tiên được cho phép áp dụng thí điểm.

- Bộ Xây dựng đã chỉ đạo các cơ quan rà soát, biên dịch đầy đủ hệ thống tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật cho đường sắt đô thị, đường sắt tốc độ cao, đường sắt quốc gia.

- Dự thảo Luật cũng đã có đầy đủ các quy định về phát triển đường sắt (trong đó có đường sắt tốc độ cao và đường sắt đô thị) bao gồm cả cơ chế ưu tiên nguồn lực, công nghệ và đào tạo nguồn nhân lực⁹ trên cơ sở kế thừa các quy định còn phù hợp trong Luật Đường sắt 2017 và bổ sung các cơ chế, chính sách mới để phục vụ đầu tư phát triển hệ thống đường sắt Việt Nam (*Chi tiết tại Phụ lục 4 kèm theo Báo cáo này*).

Vì vậy, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo Ủy ban Thường vụ Quốc hội cho phép giữ bố cục của dự thảo Luật như Chính phủ đã trình Quốc hội.

9. Nghiên cứu ứng dụng công nghệ số, trí tuệ nhân tạo trong xây dựng, quản lý, vận hành đường sắt, nhất là đổi mới sáng tạo công nghệ đường sắt làm tại Việt Nam.

Tiếp thu kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, để đẩy mạnh nghiên cứu ứng dụng công nghệ số, trí tuệ nhân tạo trong xây dựng, quản lý, vận hành đường sắt, nhất là đổi mới sáng tạo công nghệ đường sắt làm tại Việt Nam, cơ quan chủ trì soạn thảo đã chỉnh lý khoản 1 Điều 30 dự thảo Luật như sau: “1. Việc

⁹ Nhằm thu hút các doanh nghiệp trong nước tham gia nghiên cứu, sản xuất, phát triển sản phẩm công nghệ đường sắt để nâng cao năng lực nội địa hóa (Điều 5, Điều 6, Điều 27, Điều 29 và Điều 30).

nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển giao công nghệ phải bảo đảm tiên tiến, hiện đại, *đẩy mạnh ứng dụng công nghệ số, trí tuệ nhân tạo trong xây dựng, quản lý, vận hành đường sắt* phù hợp với quy hoạch mạng lưới đường sắt, pháp luật về đường sắt, pháp luật về khoa học và công nghệ, pháp luật về chuyển giao công nghệ”.

10. Khuyến khích doanh nghiệp hợp tác với các viện nghiên cứu, trường đại học để nâng cao năng lực nội địa hóa.

Tiếp thu kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, để phát triển công nghiệp đường sắt, từng bước làm chủ công nghệ và nội địa hóa, ngoài những quy định trong dự thảo Luật về các ưu đãi cho phát triển công nghiệp đường sắt, Chính phủ đã giao Bộ Xây dựng lập Đề án phát triển công nghiệp đường sắt, trong đó có cơ chế, chính sách thuộc thẩm quyền Chính phủ để khuyến khích các doanh nghiệp hợp tác với các viện nghiên cứu, trường đại học để nâng cao năng lực nội địa hóa.

11. Thúc đẩy mô hình phát triển đô thị theo định hướng phát triển hệ thống giao thông công cộng (TOD), tạo cơ chế linh hoạt bảo đảm đúng quy định của pháp luật để khai thác hiệu quả quỹ đất phụ cận quanh ga đường sắt, gắn với phát triển đô thị thông minh, bền vững.

Tiếp thu kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, nhằm thúc đẩy mô hình phát triển đô thị theo định hướng phát triển hệ thống giao thông công cộng (TOD), tạo cơ chế linh hoạt bảo đảm đúng quy định của pháp luật để khai thác hiệu quả quỹ đất phụ cận quanh ga đường sắt, gắn với phát triển đô thị thông minh, bền vững, cơ quan chủ trì soạn thảo đã nghiên cứu kinh nghiệm quốc tế, quy định của Luật Thủ đô và đề xuất 01 Điều riêng về khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt trong dự thảo Luật (Điều 21).

12. Cần công khai hóa quy trình xây dựng chính sách, đặc biệt trong lĩnh vực định giá dịch vụ, phân bổ ngân sách hỗ trợ cho doanh nghiệp.

Tiếp thu kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, để công khai hoá quy trình xây dựng chính sách, đặc biệt trong lĩnh vực định giá dịch vụ, phân bổ ngân sách hỗ trợ cho doanh nghiệp, tại dự thảo Luật đã có các quy định việc định giá dịch vụ như: doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt có quyền lập phương án giá hàng hóa, dịch vụ do mình cung cấp thuộc danh mục hàng hóa, dịch vụ do nhà nước định giá (điểm c khoản 1 Điều 50); thẩm quyền và trách nhiệm của doanh nghiệp, cơ quan nhà nước trong việc định giá vận tải đường sắt (Điều 55); giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt (Điều 60); giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt (Điều 61). Các quy định về giá trong dự thảo Luật phải thực hiện theo quy định của pháp luật về giá, trong đó bao gồm việc công khai giá dịch vụ đường sắt. Đồng thời, để bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất giữa pháp luật về đường sắt với pháp luật về giá và bảo đảm tính khả thi trong quá trình triển khai thực hiện, dự thảo Luật đã đề xuất sửa đổi, bổ sung một số quy định tại Luật Giá (khoản 3 Điều 65).

Bên cạnh đó, tiếp thu kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, cơ quan

chủ trì soạn thảo đã chỉnh lý khoản 1 Điều 62 dự thảo Luật theo hướng doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt phục vụ nhiệm vụ đặc biệt, an sinh xã hội chỉ được nhà nước hỗ trợ chi phí hợp lý. Dự thảo Luật cũng giao Chính phủ quy định chi tiết nội dung này để bảo đảm cụ thể cho từng trường hợp và chặt chẽ trong việc sử dụng ngân sách nhà nước.

13. Tham vấn ý kiến rộng rãi từ cộng đồng doanh nghiệp, chuyên gia về các quy định kỹ thuật, tiêu chuẩn an toàn, môi trường. Đồng thời, thiết lập cơ chế liên ngành giữa trung ương và địa phương để giải quyết các vướng mắc trong triển khai.

Tiếp thu kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau:

(i) Việc xây dựng tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật an toàn, môi trường được thực hiện theo pháp luật về tiêu chuẩn, quy chuẩn. Trong quá trình xây dựng các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật chuyên ngành, Bộ Xây dựng sẽ thực hiện việc tham vấn rộng rãi từ cộng đồng doanh nghiệp, chuyên gia để hoàn thiện các quy định này.

(ii) Việc thiết lập cơ chế liên ngành giữa trung ương và địa phương để giải quyết các vướng mắc sẽ được triển khai trong quá trình tổ chức thực hiện Luật. Bên cạnh đó, dự thảo Luật đã quy định rõ trách nhiệm của trung ương và địa phương trong từng nhiệm vụ quản lý nhà nước cụ thể, bảo đảm rõ người, rõ việc, rõ trách nhiệm.

14. Rà soát và tiếp thu ý kiến của cơ quan thẩm tra, ý kiến tham gia thẩm tra của các cơ quan khác của Quốc hội về việc cụ thể hóa các quy định trong dự thảo Luật hoặc các luật có liên quan khác để:

14.1. Bảo đảm tính khả thi trong việc thực hiện các chính sách của Nhà nước. Đặc biệt các nội dung về phân bổ ngân sách, bảo vệ quyền lợi của nhà đầu tư và các biện pháp hỗ trợ địa phương trong việc phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt.

Tiếp thu kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau:

- Để bảo đảm tính khả thi trong việc thực hiện các chính sách của nhà nước, khi xây dựng dự thảo Luật, cơ quan chủ trì soạn thảo đã đánh giá về nguồn lực cho việc thực hiện chính sách.

- Đối với nội dung phân bổ ngân sách, dự thảo Luật chỉ quy định nguyên tắc việc ưu tiên phân bổ ngân sách để bảo đảm phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt, công nghiệp đường sắt và đào tạo nguồn nhân lực (khoản 2 Điều 5). Để đáp ứng tính đồng bộ, thống nhất trong hệ thống văn bản quy phạm pháp luật, việc thực hiện phân bổ ngân sách cho phát triển đường sắt nói riêng và phát triển kinh tế - xã hội của cả nước nói chung đã được quy định cụ thể trong Luật Ngân sách nhà nước. Đối với một số nội dung thuộc thẩm quyền của Chính phủ, tại dự thảo Luật đã giao Chính phủ hướng dẫn như việc phân chia tỷ lệ tiền thu được từ việc khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt.

- Đối với biện pháp hỗ trợ địa phương trong việc phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt: dự thảo Luật cũng đã có cơ chế, chính sách hỗ trợ địa phương trong việc phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt như việc phân cấp, phân quyền trong đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt (khoản 2 Điều 19), khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt (Điều 21)... nhằm phát huy tối đa những thế mạnh của địa phương trong công tác đầu tư xây dựng, quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng giao thông, bảo đảm hài hòa quyền lợi, trách nhiệm giữa Trung ương và địa phương.

- Đối với bảo vệ quyền lợi của nhà đầu tư trong việc phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt, khoản 5 Điều 4 dự thảo Luật quy định: “5. *Bảo đảm cạnh tranh lành mạnh, bình đẳng giữa các tổ chức, cá nhân thuộc mọi thành phần kinh tế tham gia kinh doanh đường sắt*”. Việc bảo đảm quyền lợi của nhà đầu tư, bên cạnh các quy định của Luật này đã được quy định đầy đủ tại Chương II Luật Đầu tư năm 2020.

14.2. Nghiên cứu bổ sung một số chính sách lớn liên quan đến bảo vệ môi trường, ứng phó biến đổi khí hậu.

Tiếp thu kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau:

Các chính sách liên quan đến bảo vệ môi trường được thực hiện theo quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường. Để bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất trong hệ thống văn bản quy phạm pháp luật, dự thảo Luật đã có quy định những nội dung bảo vệ môi trường, ứng phó biến đổi khí hậu, phòng chống thiên tai... có liên quan đến hoạt động đường sắt, theo đó xác định việc bảo vệ môi trường là một trong những nguyên tắc cơ bản trong hoạt động đường sắt (khoản 1 Điều 4) và một số quy định có liên quan đến bảo vệ môi trường tại khoản 3 Điều 13, khoản 2 Điều 28, Điều 31, Điều 33, khoản 2 Điều 54... Đồng thời, dự thảo Luật có 01 Điều quy định riêng về phòng, chống thiên tai đối với kết cấu hạ tầng đường sắt, trong đó có quy định về ứng phó với biến đổi khí hậu (Điều 26).

14.3. Phát triển tổng thể nguồn nhân lực theo hướng đào tạo đội ngũ cán bộ kỹ thuật và quản lý, công nhân kỹ thuật, nhân viên nghiệp vụ cho những khâu then chốt của ngành đường sắt để nâng cao chất lượng nguồn nhân lực ngang tầm thế giới, đáp ứng yêu cầu phát triển của ngành đường sắt. Đồng thời, cần có chiến lược đào tạo dài hạn và hợp tác với các trường đại học, viện nghiên cứu để đảm bảo có đủ nguồn nhân lực chất lượng cao cho ngành đường sắt trong tương lai.

Tiếp thu kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau:

Dự thảo Luật đã cụ thể hóa một số cơ chế, chính sách cho công tác đào tạo phát triển nguồn nhân lực như: xác định đào tạo nguồn nhân lực đường sắt là các ngành, nghề ưu đãi đầu tư (khoản 1 Điều 6); điều kiện ràng buộc nhà thầu nước ngoài thực hiện chuyển giao công nghệ, đào tạo nguồn nhân lực cho đối tác Việt Nam để làm chủ công tác quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì và từng bước làm chủ công nghệ (khoản 3 Điều 28) và quy định cụ thể nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển giao công nghệ và đào tạo nguồn nhân lực phát triển công

nghiệp đường sắt (Điều 30).

Đối với các nội dung cụ thể, hiện nay Bộ Xây dựng đang nghiên cứu xây dựng Đề án đào tạo, phát triển nguồn nhân lực đường sắt để trình cấp có thẩm quyền phê duyệt, triển khai thực hiện nhằm thu hút nguồn nhân lực chất lượng cao tham gia hoạt động đường sắt. Các cơ chế, chính sách trong Đề án để triển khai thực hiện các nội dung này đều thuộc thẩm quyền của Chính phủ.

14.4. Ứng dụng khoa học và phát triển công nghệ đường sắt theo hướng nghiên cứu và ứng dụng công nghệ mới, đặc biệt là các công nghệ thân thiện với môi trường trong quá trình vận hành và bảo trì đường sắt.

Tiếp thu kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau:

Dự thảo Luật đã cụ thể hóa một số cơ chế, chính sách ứng dụng khoa học công nghệ và phát triển công nghiệp đường sắt như: xác định công nghiệp đường sắt là ngành, nghề ưu đãi đầu tư (khoản 1 Điều 6); yêu cầu về phát triển công nghiệp đường sắt (Điều 28); đầu tư phát triển công nghiệp đường sắt (Điều 29) và nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển giao công nghệ và đào tạo nguồn nhân lực phát triển công nghiệp đường sắt (Điều 30).

Đối với các nội dung cụ thể, hiện nay Bộ Xây dựng đang nghiên cứu xây dựng Đề án phát triển công nghiệp đường sắt để trình cấp có thẩm quyền phê duyệt, triển khai thực hiện nhằm khuyến khích, hỗ trợ nghiên cứu, ứng dụng công nghệ trong thiết kế, chế tạo, lắp ráp và sản phẩm công nghiệp đường sắt trong vận hành và bảo trì đáp ứng tối đa nhu cầu trong nước. Các cơ chế, chính sách trong Đề án để triển khai thực hiện các nội dung này đều thuộc thẩm quyền của Chính phủ.

14.5. Khuyến khích và hỗ trợ phát triển nghiên cứu công nghệ, công nghiệp thiết kế, chế tạo, lắp đặt và ngành công nghiệp dịch vụ đường sắt đáp ứng tối đa nhu cầu trong nước.

Tiếp thu kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau:

Dự thảo Luật đã có các quy định như: khuyến khích, hỗ trợ, tạo điều kiện và bảo vệ quyền, lợi ích hợp pháp của tổ chức, cá nhân trong nước và nước ngoài đầu tư phát triển công nghiệp đường sắt, nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển giao công nghệ và đào tạo, phát triển nguồn nhân lực (khoản 3 Điều 5); xác định công nghiệp đường sắt là ngành, nghề ưu đãi đầu tư (khoản 1 Điều 6); sản phẩm công nghiệp đường sắt gồm: đầu máy, toa xe, hệ thống thông tin, tín hiệu, hệ thống cấp điện sức kéo đường sắt, ray, phụ kiện liên kết ray và phụ tùng, vật tư, thiết bị có yêu cầu kỹ thuật đặc biệt thuộc Danh mục công nghệ cao được ưu tiên đầu tư phát triển (khoản 2 Điều 27); tổ chức, cá nhân thực hiện nhiệm vụ khoa học và công nghệ phục vụ phát triển công nghiệp đường sắt được áp dụng các chính sách: quyết định việc đấu thầu hạn chế, chỉ định thầu, đặt hàng để lựa chọn nhà thầu cung ứng dịch vụ, hàng hóa; doanh nghiệp được hưởng ưu đãi như doanh nghiệp công nghệ cao; được nhận hỗ trợ từ ngân sách nhà nước để mua sắm, vận hành máy móc, thiết bị (khoản 3 Điều 30)...

II. VỀ BÁO CÁO THẨM TRA SƠ BỘ CỦA ỦY BAN KHOA HỌC, CÔNG NGHỆ VÀ MÔI TRƯỜNG CỦA QUỐC HỘI

1. Những vấn đề chung

1.1. Về sự cần thiết xây dựng dự án Luật

Đề nghị tiếp tục rà soát, đánh giá kỹ lưỡng tác động của việc sửa đổi Luật Đường sắt trong bối cảnh khẩn trương thực hiện chủ trương của Đảng về sắp xếp, xây dựng bộ máy tinh gọn, hoạt động hiệu năng hiệu lực, hiệu quả; xóa bỏ điểm nghẽn, rào cản, hoàn thiện thể chế, khơi thông mọi nguồn lực, đóng góp cho phát triển kinh tế - xã hội, phấn đấu tăng trưởng GDP từ 8% trở lên trong năm 2025 để tạo đà cho tăng trưởng liên tục hai con số trong giai đoạn 2026 - 2030; khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo, chuyển đổi số trong lĩnh vực đường sắt rất mạnh mẽ và yêu cầu hội nhập quốc tế.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và đã rà soát, đánh giá kỹ lưỡng tác động của việc sửa đổi Luật Đường sắt trong bối cảnh khẩn trương thực hiện chủ trương của Đảng về sắp xếp, xây dựng bộ máy tinh gọn, hoạt động hiệu năng hiệu lực, hiệu quả. Dự thảo Luật đã có những quy định đột phá xóa bỏ điểm nghẽn, rào cản, khơi thông mọi nguồn lực, đóng góp cho phát triển kinh tế - xã hội..., phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo, chuyển đổi số trong lĩnh vực đường sắt.

1.2. Về hồ sơ và thời hạn gửi hồ sơ dự án Luật

Đề nghị bổ sung: (i) kết quả thể chế hóa các nội dung, quan điểm, chủ trương, chính sách của Đảng về phát triển đường sắt tại Kết luận số 49-KL/TW ngày 28/02/2023 và Nghị quyết số 57-NQ/TW ngày 22/12/2024 của Bộ Chính trị vào trong dự thảo Luật; (ii) báo cáo kết quả thực hiện các giải pháp đổi mới tư duy xây dựng pháp luật gắn với các quy định cụ thể của dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi) theo chỉ đạo của Đồng chí Chủ tịch Quốc hội tại Công thư số 15/CTQH ngày 29/10/2024 về việc đổi mới tư duy trong công tác xây dựng pháp luật và Công thư số 17/CTQH ngày 11/11/2024 về việc tiếp tục quán triệt, thực hiện đồng bộ các giải pháp đổi mới trong quá trình tiếp thu, chỉnh lý dự thảo luật, nghị quyết. Trong đó, làm rõ những quy định thực hiện chủ trương đẩy mạnh phân cấp, phân quyền, cắt giảm, đơn giản hóa các thủ tục hành chính, điều kiện kinh doanh, chuyển đổi phương thức quản lý từ chủ trọng “tiền kiểm” sang “hậu kiểm” gắn với cuộc cách mạng tinh gọn bộ máy hiện nay; (iii) cam kết thực hiện, quán triệt Quy định số 178-QĐ/TW ngày 27/6/2024 của Bộ Chính trị về kiểm soát quyền lực, phòng, chống tham nhũng, tiêu cực trong công tác xây dựng pháp luật.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo đã tiếp thu và báo cáo cụ thể tại mục I.1, I.2, I.3 Báo cáo này.

1.3. Về việc thể chế hóa đường lối, chủ trương của Đảng và chính sách của Nhà nước

1.3.1. Đề nghị tiếp tục rà soát, nghiên cứu một số nội dung của Kết luận số 49-KL/TW ngày 28/02/2023 của Bộ Chính trị nhưng chưa thể hiện hoặc thể hiện

chưa rõ trong dự thảo Luật, đặc biệt là các chỉ đạo về các nhiệm vụ, giải pháp, cụ thể như: "...khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia đầu tư phát triển giao thông vận tải đường sắt"; "Củng cố, nâng cao năng lực doanh nghiệp vận tải đường sắt, gắn với đẩy mạnh xã hội hoá, cổ phần hoá, thoái vốn trong kinh doanh vận tải, dịch vụ hỗ trợ vận tải đường sắt; thu hút các thành phần kinh tế tham gia đầu tư phương tiện, các công trình hỗ trợ cho hoạt động vận tải đường sắt" ... (mục 2, 3 phần III của Kết luận). Ngoài ra, đề nghị rà soát thêm nội dung Nghị quyết số 57-NQ/TW ngày 22/12/2024 của Bộ Chính trị để kịp thời thể chế hóa chủ trương, nhiệm vụ, giải pháp liên quan đến vấn đề phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số quốc gia trong lĩnh vực đường sắt.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau:

Thực hiện chỉ đạo của Chính phủ, trong quá trình nghiên cứu, xây dựng dự án Luật Đường sắt (sửa đổi), Bộ Xây dựng đã rà soát, nghiên cứu nội dung Nghị quyết số 57-NQ/TW ngày 22/12/2024, Kết luận số 49-KL/TW ngày 28/02/2023 của Bộ Chính trị và đã thể chế hóa các nội dung thuộc phạm vi điều chỉnh của Luật Đường sắt, cụ thể như sau:

(i) Sửa đổi, bổ sung cơ chế, chính sách ưu tiên bố trí nguồn lực trong kế hoạch đầu tư công trung hạn, nguồn tăng thu, tiết kiệm chi hằng năm, khai thác hiệu quả nguồn lực từ quỹ đất, nguồn lực ngoài ngân sách cho phát triển giao thông vận tải đường sắt; đa dạng hoá nguồn vốn, các hình thức, phương thức đầu tư các dự án đường sắt, khuyến khích đầu tư theo phương thức đối tác công - tư (hợp đồng BT, BOT, BTO,...). Ngoài ra, để khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia đầu tư phát triển giao thông vận tải đường sắt, trong dự thảo Luật đã bổ sung quy định nhượng quyền khai thác một phần kết cấu hạ tầng đường sắt; củng cố, nâng cao năng lực doanh nghiệp vận tải đường sắt; thu hút các thành phần kinh tế tham gia đầu tư phương tiện, các công trình hỗ trợ cho hoạt động vận tải đường sắt tại Điều 5, điểm d khoản 2 Điều 12, khoản 6 Điều 14, Điều 21 và khoản 1 Điều 50.

(ii) Sửa đổi, bổ sung cơ chế, chính sách ưu tiên phát triển công nghiệp đường sắt và công tác đào tạo, phát triển nguồn nhân lực đường sắt; đẩy mạnh nghiên cứu ứng dụng tiến bộ khoa học - công nghệ; tăng cường, đa dạng hoá liên kết, hợp tác quốc tế chuyên giao công nghệ trong lĩnh vực giao thông vận tải đường sắt, đặc biệt là công nghệ đường sắt đô thị và đường sắt tốc độ cao tại khoản 1 Điều 6; khoản 2 Điều 27; khoản 3, khoản 4, khoản 5 Điều 28; khoản 2, khoản 3 Điều 29; khoản 2, khoản 3, khoản 4 Điều 30 dự thảo Luật.

(iii) Sửa đổi, bổ sung cơ chế, chính sách ưu đãi, hỗ trợ về đất đai, tín dụng, tạo môi trường thuận lợi, khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia đầu tư phát triển giao thông vận tải đường sắt, nghiên cứu, phát triển công nghiệp và chuyên giao công nghệ tại khoản 5 Điều 4; khoản 3 Điều 5; khoản 1, khoản 2 Điều 6; khoản 2, khoản 3 Điều 29 và khoản 3 Điều 30.

(iv) Một số nội dung như cổ phần hóa, thoái vốn không thuộc phạm vi điều chỉnh của Luật này, do vậy đề nghị không đưa vào dự thảo Luật.

1.3.2. Đề nghị rà soát, nghiên cứu thể chế hóa đầy đủ các chủ trương, chính sách của Đảng, trong đó đảm bảo dự thảo Luật và các văn bản kèm theo tuân thủ đúng và đầy đủ Quy định số 178-QĐ/TW ngày 27/6/2024 của Bộ Chính trị về kiểm soát quyền lực, phòng, chống tham nhũng, tiêu cực trong công tác xây dựng pháp luật, trong đó lưu ý không được “Cố ý, chủ trì ban hành hoặc tham mưu ban hành văn bản quy phạm pháp luật có nội dung thể hiện lợi ích nhóm, cục bộ” (khoản 1 Điều 5) và các hành vi tham nhũng, lợi ích nhóm, cục bộ khác trong công tác xây dựng pháp luật theo quy định của Đảng và pháp luật của Nhà nước¹⁰.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo đã tiếp thu và báo cáo cụ thể tại mục I.2 Báo cáo này.

1.3.3. Thực hiện chỉ đạo của Đồng chí Tổng Bí thư, Đồng chí Chủ tịch Quốc hội về đổi mới tư duy trong xây dựng pháp luật theo hướng vừa đảm bảo yêu cầu quản lý nhà nước, vừa khuyến khích sáng tạo, khơi thông mọi nguồn lực, kiến tạo những không gian phát triển mới, Luật chỉ quy định các vấn đề có tính nguyên tắc để đảm bảo tính ổn định, có giá trị lâu dài. Do đó, đề nghị rà soát toàn bộ dự thảo Luật để đảm bảo Luật chỉ quy định những nội dung thuộc thẩm quyền của Quốc hội. Nghiên cứu, loại bỏ các quy định trong dự thảo Luật liên quan đến thẩm quyền của Bộ Xây dựng (41 lần được nhắc đến) là những nội dung thuộc phạm vi quản lý của Chính phủ, chỉ “luật hóa” các quy định thật sự cần thiết. Ý kiến khác đề nghị không “luật hóa” các quy định của Nghị quyết về cơ chế đặc thù hay Nghị định, Thông tư trong lĩnh vực đường sắt.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và đã rà soát, chỉnh lý dự thảo Luật theo đúng chỉ đạo của Đồng chí Tổng Bí thư, Đồng chí Chủ tịch Quốc hội về đổi mới tư duy trong xây dựng pháp luật theo hướng vừa đảm bảo yêu cầu quản lý nhà nước, vừa khuyến khích sáng tạo, khơi thông mọi nguồn lực, kiến tạo những không gian phát triển mới, Luật chỉ quy định các vấn đề có tính nguyên tắc để bảo đảm tính ổn định, có giá trị lâu dài.

Việc quy định một số nội dung liên quan đến thẩm quyền của Bộ Xây dựng trong dự thảo Luật để bảo đảm cơ sở pháp lý giao Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định chi tiết, đặc biệt là các nội dung liên quan đến thủ tục hành chính. Việc thiết kế, xây dựng dự thảo Luật đã bảo đảm bám sát các quy định về soạn thảo văn bản quy phạm pháp luật của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật. Dự thảo Luật cũng không “luật hóa” các quy định của Nghị định hoặc Thông tư trong lĩnh vực

¹⁰ (i) Quy định số 69-QĐ/TW ngày 06/7/2022 của Bộ Chính trị về kỷ luật tổ chức đảng, đảng viên vi phạm (trong đó có yêu cầu không được: “chỉ đạo, ban hành thể chế, cơ chế, chính sách có nội dung trái chủ trương, quy định của Đảng, pháp luật của Nhà nước, cài cắm lợi ích nhóm, lợi ích cục bộ” - điểm d khoản 2 Điều 9); (ii) Thông báo Kết luận số 30-TB/BCĐTW ngày 15/01/2023 của đồng chí Tổng Bí thư Nguyễn Phú Trọng, Trưởng Ban Chỉ đạo Trung ương về PCTNTC tại Phiên họp thứ 23, ngày 12/01/2023 của Ban Chỉ đạo: “... Khẩn trương rà soát, khắc phục những sơ hở, bất cập trong chính sách, pháp luật liên quan... và các vấn đề cụ thể mà các đoàn kiểm tra, giám sát, thanh tra, kiểm toán, các cơ quan điều tra, truy tố, xét xử, thi hành án đã kiến nghị, đề xuất”; (iii) Nghị quyết số 110/2023/QH15 ngày 29/11/2023 của Quốc hội về kỳ họp thứ 6 Quốc hội khóa XV (yêu cầu: “ngăn chặn kịp thời và xử lý nghiêm các hành vi tham nhũng, tiêu cực, “lợi ích nhóm”, “lợi ích cục bộ” trong công tác xây dựng và tổ chức thi hành pháp luật” - Mục 3); (iv) Nghị quyết số 853/NQ-UBTVQH15 ngày 30/8/2023 về hoạt động chất vấn tại Phiên họp thứ 25 của Thường trực Ủy ban Thường vụ Quốc hội khóa XV (yêu cầu: “Tăng cường hiệu lực, hiệu quả việc kiểm soát quyền lực phòng, chống tham nhũng, tiêu cực, “lợi ích nhóm”, “lợi ích cục bộ” trong xây dựng, ban hành văn bản quy phạm pháp luật” - Mục 2.1.)...

đường sắt.

Đối với việc “luật hóa” một số quy định của Nghị quyết về cơ chế đặc thù, đặc biệt đã được cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo, làm rõ tại mục I.5 Báo cáo này.

1.3.4. Có ý kiến cho rằng, dự thảo Luật đã có nhiều tiến bộ trong cải cách thủ tục hành chính khi cắt giảm 4/20 thủ tục, góp phần giảm bớt gánh nặng cho doanh nghiệp và cơ quan quản lý. Tuy nhiên, để thực sự nâng cao hiệu quả thực thi, đề nghị tiếp tục rà soát, đơn giản hóa và loại bỏ những thủ tục không cần thiết nhằm tăng tính thông suốt, minh bạch trong quản lý và vận hành ngành đường sắt. Hơn nữa, để bảo đảm tính khả thi, hiệu quả của việc phân quyền, cần tiếp tục rà soát để bảo đảm việc giao trách nhiệm cho địa phương phải đi kèm với nguồn lực thực hiện theo quy định của luật¹¹ (ví dụ như cho phép địa phương phát hành trái phiếu địa phương để xây dựng đường sắt...).

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và báo cáo như sau:

(i) Luật Đường sắt 2017 có 20 thủ tục hành chính, dự thảo Luật hiện nay chỉ kế thừa 06 thủ tục hành chính, đã cắt giảm 04 thủ tục hành chính và sửa đổi về chủ thể thực hiện của 10 thủ tục hành chính để tạo thuận lợi hơn. Các thủ tục hành chính này đã được Bộ Xây dựng đánh giá kỹ lưỡng trong Báo cáo đánh giá tác động thủ tục hành chính. Đồng thời, tại dự thảo Luật đã cắt giảm 33% ngành nghề kinh doanh có điều kiện hiện quy định tại Luật Đường sắt 2017¹².

Tiếp thu ý kiến các bộ, ngành, địa phương, đối tượng chịu sự tác động trực tiếp, dự thảo Luật đã phân quyền mạnh mẽ cho chính quyền địa phương trong công tác đầu tư, quản lý vận hành kết cấu hạ tầng đường sắt; đã chỉnh lý một số thẩm quyền từ Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ về cho Bộ trưởng Bộ Xây dựng, chính quyền địa phương thực hiện, cụ thể như sau:

- Phân quyền cho chính quyền địa phương thực hiện 10 thủ tục hành chính về: (i) chấp thuận chủ trương xây dựng đường ngang; cấp, gia hạn Giấy phép xây dựng đường ngang đối với đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng (điểm b khoản 7 Điều 15); (ii) cấp, thông báo hết hiệu lực Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt (điểm b khoản 3 Điều 32); (iii) cấp, thu hồi Giấy phép lái tàu trên đường sắt chuyên dùng, đường sắt địa phương (điểm b khoản 3 Điều 36).

- Phân quyền 01 nội dung từ Thủ tướng Chính phủ cho Bộ trưởng Bộ Xây dựng thực hiện về phê duyệt quy hoạch tuyến, ga đường sắt (điểm b khoản 2 Điều 7). Giao Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định chi tiết về niên hạn sử dụng phương tiện giao thông đường sắt thay vì giao Chính phủ quy định chi tiết nội dung này

¹¹ Luật Tổ chức chính quyền địa phương năm 2025 và Luật Tổ chức Chính phủ năm 2025 đều quy định việc phân quyền. Theo đó, khoản 2 Điều 7 Luật Tổ chức Chính phủ quy định: *phân định nhiệm vụ, quyền hạn giữa cơ quan hành chính nhà nước ở trung ương với chính quyền địa phương phải phù hợp với nguyên tắc phân định thẩm quyền, nhiệm vụ, quyền hạn của Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ, Bộ trưởng, Thủ trưởng cơ quan ngang Bộ quy định tại Luật này và điều kiện, đặc điểm, nguồn lực, năng lực của địa phương; bảo đảm tính chủ động, tự chủ của chính quyền địa phương trong việc ra quyết định, tổ chức thi hành và tự chịu trách nhiệm đối với nhiệm vụ, quyền hạn được phân quyền.*

¹² Quy định về kinh doanh đường sắt đô thị.

như Luật Đường sắt 2017.

(ii) Cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và tiếp tục rà soát các quy định về thủ tục hành chính trong dự thảo Luật và thấy rằng các thủ tục hành chính giữ lại là những thủ tục liên quan đến công tác bảo đảm an toàn giao thông đường sắt¹³ đã được đơn giản hóa để tạo điều kiện thuận lợi tối đa cho người dân và doanh nghiệp.

(iii) Về yêu cầu bảo đảm việc giao trách nhiệm cho địa phương phải đi kèm với nguồn lực thực hiện theo quy định của luật (ví dụ như cho phép địa phương phát hành trái phiếu địa phương để xây dựng đường sắt...): các nội dung giao trách nhiệm cho địa phương chủ yếu là công tác quản lý nhà nước đối với đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng, quản lý an toàn giao thông đã được đánh giá tác động kỹ lưỡng về điều kiện thực thi. Đối với nguồn lực để đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt như cho phép địa phương phát hành trái phiếu địa phương để xây dựng đường sắt... thuộc phạm vi điều chỉnh của Luật Ngân sách nhà nước và Luật Quản lý nợ công nên đề nghị không quy định trong Luật này.

1.4. Về tính hợp hiến, hợp pháp, tính thống nhất của dự thảo Luật với hệ thống pháp luật và tính tương thích với điều ước quốc tế

1.4.1. Đề nghị tiếp tục rà soát, đối chiếu các quy định của dự thảo Luật với các luật có liên quan để đảm bảo tính đồng bộ, thống nhất của hệ thống pháp luật như Luật Đầu tư, Luật Quản lý nợ công,...

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo đã tiếp thu, báo cáo tại mục I.4 Báo cáo này.

1.4.2. Đề nghị tham chiếu quy định của các điều ước quốc tế mà nước CHXHCN Việt Nam là thành viên như Công ước Liên hợp quốc về vận tải đường sắt quốc tế (COTIF), Hiệp định Đối tác Toàn diện và Tiến bộ xuyên Thái Bình Dương (CPTPP), Hiệp định Thương mại Tự do Việt Nam - Liên minh Châu Âu (EVFTA), Hiệp định về vận chuyển hàng hóa đường sắt xuyên biên giới, Thỏa thuận Paris về biến đổi khí hậu (COP21) và các công ước quốc tế khác về bảo vệ môi trường... nhằm duy trì mối quan hệ hợp tác chặt chẽ với các quốc gia và tổ chức quốc tế trong lĩnh vực vận tải đường sắt, cũng như đáp ứng các cam kết quốc tế mà Việt Nam đã ký kết hoặc gia nhập.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và đã rà soát các điều ước quốc tế đa phương và song phương mà Việt Nam là thành viên bao gồm: các Hiệp định trong khuôn khổ Tổ chức thương mại thế giới (WTO); Hiệp định Đối tác Toàn diện và Tiến bộ xuyên Thái Bình Dương (CPTPP); Hiệp định Thương mại Tự do Việt Nam - Liên minh Châu Âu (EVFTA); Khu vực mậu dịch tự do ASEAN (AFTA); các Hiệp định trong khuôn khổ của Tổ chức Hợp tác đường sắt (OSJD); Hiệp định khung ASEAN về tạo điều kiện thuận lợi cho hàng hoá quá cảnh; Hiệp định đường sắt biên giới Việt Nam - Trung Quốc; Hiệp định về điểm

¹³ Xây dựng đường ngang; kết nối ray đường sắt; xây dựng công trình thiết yếu trong phạm vi đất dành cho đường sắt; cấp Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt; cấp Giấy phép lái tàu; cấp Giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông đường sắt.

nổi ray đường sắt Việt Nam - Campuchia và thỏa thuận Paris về biến đổi khí hậu (COP21) và các công ước quốc tế khác về bảo vệ môi trường... Kết quả rà soát cho thấy, các chính sách đề xuất có liên quan nhưng không ảnh hưởng đến việc thực hiện các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên. Đồng thời, qua rà soát, cơ quan chủ trì soạn thảo thấy rằng Việt Nam chưa tham gia Công ước Liên hợp quốc về vận tải đường sắt quốc tế (COTIF).

1.4.3. Đề nghị tách khoản 6 Điều 4 ra thành một điều riêng gồm hai khoản: một khoản quy định các nguyên tắc và cơ sở hợp tác quốc tế về đường sắt, một khoản quy định về các nội dung hợp tác quốc tế trong lĩnh vực này¹⁴, tạo cơ sở pháp lý vững chắc cho việc thực hiện các hoạt động hợp tác quốc tế trong ngành đường sắt, đặc biệt trong bối cảnh hội nhập quốc tế, việc tăng cường quan hệ và hợp tác quốc tế với các quốc gia và tổ chức quốc tế là hết sức cần thiết.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: thực hiện chỉ đạo của đồng chí Tổng Bí thư tại Phiên khai mạc Kỳ họp thứ 8, Quốc hội khóa XV (ngày 21/10/2024) và các văn bản chỉ đạo của đồng chí Chủ tịch Quốc hội, Thủ tướng Chính phủ như: xây dựng luật ngắn gọn, rõ ràng, thực chất, không quy định chung, không sao chép lại những nội dung đã được quy định trong các luật khác..., dự thảo Luật đề xuất không quy định về các nội dung hợp tác quốc tế thành 01 Điều riêng do đã được quy định trong chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Xây dựng¹⁵.

1.5. Về tính khả thi của dự thảo Luật

Đề nghị tiếp tục rà soát trong quá trình xây dựng Luật, tham khảo có chọn lọc kinh nghiệm quốc tế phù hợp với thực tế của Việt Nam để bảo đảm tính khả thi của một số quy định liên quan đến đầu tư, quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt, chính sách ưu đãi, hỗ trợ phát triển đường sắt, bảo đảm an ninh, an toàn tuyệt đối cho hệ thống đường sắt, đặc biệt cần có các giải pháp cụ thể, đồng bộ để giải quyết các vấn đề tồn đọng trong quá trình triển khai các dự án đường sắt hiện tại, đồng thời đảm bảo nguồn lực tài chính và nhân lực cho việc thực hiện các quy định trong Luật nhất là trong bối cảnh hiện nay.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và báo cáo như sau:

(i) Trong quá trình xây dựng dự án Luật, cơ quan chủ trì soạn thảo đã tiếp thu, nghiên cứu các quy định pháp luật hiện hành về đường sắt của nhiều nước và

¹⁴ Điều 5 (mới). Hợp tác quốc tế về đường sắt

1. Hợp tác quốc tế về đường sắt phải phù hợp với đường lối và chính sách đối ngoại của Việt Nam; bảo đảm nguyên tắc hòa bình, hợp tác, hữu nghị cùng phát triển trên cơ sở tôn trọng độc lập, chủ quyền và toàn vẹn lãnh thổ, không can thiệp vào công việc nội bộ của nhau, bình đẳng, cùng có lợi; tôn trọng pháp luật Việt Nam và các điều ước quốc tế mà Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

2. Nội dung hợp tác quốc tế về đường sắt bao gồm:

a) Ký kết điều ước quốc tế và thỏa thuận quốc tế về đường sắt;
b) Hợp tác quốc tế về nghiên cứu, chế tạo, sản xuất, quản lý, vận hành máy móc, toa xe, thiết bị và các phụ kiện khác của ngành đường sắt;
c) Đào tạo, phát triển nguồn nhân lực trong lĩnh vực đường sắt; trao đổi các đoàn nghiên cứu, khảo sát về hoạt động đường sắt.
d) Trao đổi thông tin, kinh nghiệm hoạt động đường sắt nhằm nâng cao hiệu quả quản lý, hoạt động đường sắt ở Việt Nam, phù hợp với xu hướng phát triển của thế giới.

¹⁵ Nghị định số 33/2025/NĐ-CP ngày 25/02/2025 của Chính phủ.

trực tiếp biên dịch, rà soát 03 bộ luật của 03 quốc gia có đường sắt phát triển¹⁶, trong đó có quốc gia có tuyến đường sắt kết nối với Việt Nam. Đồng thời đã tổ chức 02 Đoàn công tác liên ngành gồm đại diện một số Ủy ban của Quốc hội, một số bộ, ngành có liên quan trực tiếp khảo sát, học tập kinh nghiệm xây dựng Luật tại Hàn Quốc và Cộng hòa Pháp; qua đó đã chọn lọc được những kinh nghiệm quốc tế tốt, phù hợp với điều kiện cũng như hệ thống pháp luật hiện hành của Việt Nam để đưa vào dự thảo Luật. Nghiên cứu cho thấy các quốc gia này đều xây dựng Luật theo hướng quy định khung và những vấn đề mang tính nguyên tắc; nội dung của Luật tập trung chủ yếu vào các hoạt động của đường sắt như kết cấu hạ tầng, công nghiệp đường sắt, an toàn giao thông đường sắt, kinh doanh đường sắt...

(ii) Trong thời gian tới, cơ quan chủ trì soạn thảo sẽ tiếp tục rà soát các dự thảo luật, luật được ban hành để hoàn thiện dự án Luật.

2. Những vấn đề cụ thể

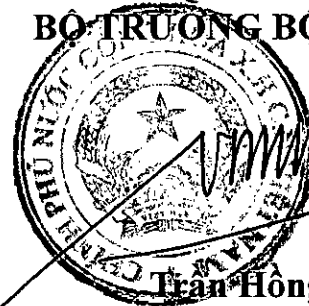
Đối với những vấn đề cụ thể tại Báo cáo số 3361/BC-UBKHHCNMT15, cơ quan chủ trì soạn thảo đã tiếp thu và giải trình cụ thể tại Phụ lục kèm theo Báo cáo này.

Trên đây là Báo cáo tiếp thu, giải trình kết luận của Ủy ban Thường vụ Quốc hội và Báo cáo thẩm tra sơ bộ của Ủy ban Khoa học, Công nghệ và Môi trường của Quốc hội về dự án Luật Đường sắt (sửa đổi), Chính phủ kính báo cáo Quốc hội./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Thủ tướng Chính phủ;
- Các Phó Thủ tướng Chính phủ;
- Ủy ban Thường vụ Quốc hội;
- Ủy ban KHCN&MT của Quốc hội;
- Văn phòng Quốc hội;
- Các bộ, cơ quan ngang bộ, cơ quan thuộc Chính phủ;
- Bộ Xây dựng;
- VPCP: BTCN, các PCN;
- Trợ lý TTg, TGĐ Công TTĐT;
- Các Vụ: TH, KTTH, PL, KGVX, NN, NC;
- Lưu: VT, CN (02)_{M3}

TM. CHÍNH PHỦ
TU. THỦ TƯỚNG
BỘ TRƯỞNG BỘ XÂY DỰNG



Trần Hồng Minh

¹⁶ Trung Quốc, Hàn Quốc, Nhật Bản.

Phụ lục 1

TIẾP THU, GIẢI TRÌNH NHỮNG VẤN ĐỀ CỤ THỂ TẠI BÁO CÁO THẨM TRA SƠ BỘ VỀ DỰ ÁN LUẬT ĐƯỜNG SẮT (SỬA ĐỔI)

*(Kèm theo Báo cáo số 180 /BC-CP ngày 11 tháng 4 năm 2025
của Chính phủ)*

1. Về tên gọi và phạm vi điều chỉnh (Điều 1)

Đề nghị làm rõ hơn phạm vi điều chỉnh của dự thảo Luật đối với đường sắt đô thị, đường sắt tốc độ cao và đường sắt chuyên dùng; kinh doanh đường sắt, khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và báo cáo như sau:

(i) Nội dung liên quan đến đường sắt đô thị, đường sắt tốc độ cao đã được cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu, báo cáo tại mục I.8 Báo cáo này.

(ii) Đối với đường sắt chuyên dùng: các quy định về đường sắt chuyên dùng trong dự thảo Luật cơ bản được kế thừa từ những quy định đã được áp dụng ổn định tại Luật Đường sắt 2017. Ngoài ra, khái niệm và các nội dung quy định về đường sắt chuyên dùng trong dự thảo Luật cũng phù hợp với quy định pháp luật của các nước về loại hình đường sắt này. Đối với việc thực hiện một số nhiệm vụ đặc biệt phục vụ quốc phòng, an ninh... đều sử dụng hệ thống đường sắt quốc gia để thực hiện nhiệm vụ này.

(iii) Đối với hoạt động kinh doanh đường sắt và khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt đã được bao hàm trong hoạt động đường sắt quy định tại khoản 1 Điều 3 dự thảo Luật.

Do đó, đề nghị giữ nguyên phạm vi điều chỉnh như dự thảo Luật Chính phủ đã trình Quốc hội.

2. Về giải thích từ ngữ (Điều 3)

2.1. Đề nghị tiếp tục nghiên cứu, cân nhắc kỹ lưỡng quy định giải thích một số thuật ngữ đảm bảo rõ ràng, chính xác, thống nhất, dễ hiểu, phù hợp với pháp luật khác có liên quan.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và đã rà soát toàn bộ các quy định của phần giải thích thuật ngữ để đảm bảo rõ ràng, chính xác, thống nhất, dễ hiểu, phù hợp với pháp luật khác có liên quan.

2.2. Đề nghị làm rõ nội hàm các khái niệm:

(i) Đối với thuật ngữ “công lệnh tải trọng”, “công lệnh tốc độ”:

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và báo cáo như sau: thuật ngữ “công lệnh tải trọng”, “công lệnh tốc độ” chỉ sử dụng tại Điều 42 dự thảo Luật. Do đó, cơ quan chủ trì soạn thảo đã chỉnh lý đưa 02 thuật ngữ này ra khỏi Điều giải thích từ ngữ và chuyển về Điều 42 để quy định rõ về nội hàm của 02 khái niệm này.

(ii) Đối với thuật ngữ “công trình đường sắt”:

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và đã chỉnh lý, làm rõ nội hàm của thuật ngữ “công trình đường sắt” như sau: “3. Công trình đường sắt là công trình xây dựng phục vụ giao thông vận tải đường sắt, bao gồm: đường, cầu, cống, hầm, kè, tường chắn, ga, khu tập kết bảo dưỡng, sửa chữa tàu (đề-pô), hệ thống thông tin, hệ thống tín hiệu, hệ thống báo hiệu cố định; hệ thống cấp điện sức kéo đường sắt và các công trình, thiết bị phụ trợ khác của đường sắt”.

(iii) Đối với thuật ngữ “công trình hạ tầng kỹ thuật đầu nối”:

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và đã chỉnh lý, làm rõ nội hàm của thuật ngữ “công trình hạ tầng kỹ thuật đầu nối với công trình đường sắt” như sau: “4. Công trình hạ tầng kỹ thuật đầu nối với công trình đường sắt bao gồm: hệ thống cấp điện từ lưới điện cho công trình đường sắt; hệ thống cấp, thoát nước cho công trình đường sắt; đường bộ vào ga đường sắt”.

(iv) Đối với thuật ngữ “khu gian”:

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: đây là khái niệm đã được sử dụng phổ biến để xác định đoạn đường sắt nối liền giữa hai ga liền kề, các nội dung quy định về “khu gian” trong dự thảo Luật là thuật ngữ kỹ thuật liên quan đến nguyên tắc phân chia phạm vi để tổ chức điều hành chạy tàu an toàn. Khái niệm này được kế thừa từ Luật Đường sắt 2017, quá trình áp dụng chưa xuất hiện khó khăn, vướng mắc. Do đó, đề nghị giữ nguyên nội hàm quy định.

(v) Đối với thuật ngữ “hệ thống cấp điện sức kéo đường sắt”:

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: hệ thống cấp điện sức kéo được quy định tại khoản 1 Điều 18 của dự thảo Luật được xây dựng trên cơ sở mô hình tổng quan của hệ thống này đối với các loại hình đường sắt điện khí hóa gồm: trạm biến áp, đường dây tải điện, trạm phân phối điện, hệ thống cấp điện cho phương tiện giao thông đường sắt; hệ thống điều khiển; giám sát bảo vệ, an toàn điện. Nội dung nêu trên tại dự thảo đã bảo đảm rõ ràng và đầy đủ để xác định và áp dụng.

2.3. Nghiên cứu, bổ sung giải thích từ ngữ về “đường sắt”, “đường sắt thông minh”, “tuyến đường sắt tốc độ cao”, “phạm vi bảo vệ công trình đường sắt”, “hành lang an toàn đường sắt”, “xe điện bánh sắt”, “đầu mối đường sắt”, “ga liên vận quốc tế, ga biên giới”... các hệ thống công nghệ hiện đại như hệ thống giám sát và điều khiển giao thông thông minh.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau:

(i) Đối với khái niệm “đường sắt”: đây là một trong 05 loại hình giao thông vận tải. Tham khảo Luật Đường sắt các nước trên thế giới như Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc đều không định nghĩa về “đường sắt” cũng như loại hình đường sắt mà chỉ phân loại hệ thống đường sắt để quản lý. Do đó, đề nghị không bổ sung thuật ngữ này vào trong dự thảo.

(ii) Về khái niệm “đường sắt thông minh”, “hệ thống công nghệ hiện đại như hệ thống giám sát và điều khiển giao thông thông minh”: trong dự thảo Luật

không sử dụng cụm từ này, do đó đề nghị không bổ sung quy định giải thích từ ngữ.

(iii) Về khái niệm “tuyến đường sắt tốc độ cao”: điểm a khoản 2 Điều 9 dự thảo Luật đã quy định “a) Đường sắt tốc độ cao là một loại hình của đường sắt quốc gia có tốc độ khai thác từ 200 km/h trở lên”. Như vậy, đường sắt tốc độ cao là một cấp kỹ thuật đường sắt, để bảo đảm điều kiện khai thác từ 200km/h trở lên, tuyến đường sắt này phải áp dụng các tiêu chuẩn về thiết kế, thi công, vận hành nhằm bảo đảm an toàn.

(iv) Đối với khái niệm “phạm vi bảo vệ công trình đường sắt”, “hành lang an toàn giao thông đường sắt”: các nội dung này đã được quy định tại khoản 2 và khoản 3 Điều 25 của dự thảo Luật.

(v) Đối với khái niệm “xe điện bánh sắt”: đây là một loại hình của đường sắt đô thị tương tự tàu điện ngầm, tàu điện đi trên mặt đất... Cơ quan chủ trì soạn thảo đã tiếp thu, chỉnh lý quy định về đường sắt đô thị như sau: “b) Đường sắt đô thị là một loại hình của đường sắt địa phương phục vụ nhu cầu vận tải hành khách ở khu vực đô thị và vùng lân cận sử dụng các phương tiện giao thông chạy bằng đường ray” và khái niệm này đã bao gồm xe điện bánh sắt.

(vi) Đối với khái niệm “đầu mối đường sắt”: là ga kết nối từ 02 tuyến đường sắt trở lên. Trong dự thảo Luật chỉ sử dụng 01 lần khái niệm “ga đầu mối đường sắt” và đã giao Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định chi tiết. Do đó, đề nghị không bổ sung giải thích đối với thuật ngữ này.

(vii) Đối với khái niệm “ga liên vận quốc tế, ga biên giới”: Điều 14 dự thảo Luật quy định ga đường sắt được phân loại theo tính chất kết nối vận tải gồm: ga liên vận quốc tế, ga biên giới, ga đầu mối, ga trong đô thị, ga nội địa và giao Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định chi tiết. Do đó, việc phân loại các ga này kèm theo quy mô, tính chất, điều kiện của từng loại sẽ được ban hành dưới dạng Thông tư để bảo đảm tính linh hoạt.

2.4. Đề nghị cần thống nhất sử dụng thuật ngữ “giao thông đường sắt”, “vận tải đường sắt”, “đường sắt” trong toàn bộ dự thảo Luật.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: thuật ngữ “giao thông đường sắt”, “vận tải đường sắt”, “đường sắt” trong toàn bộ dự thảo Luật có sự khác nhau về nội hàm, phạm vi. Việc sử dụng các thuật ngữ này tại các điều, khoản cho phù hợp với nội dung đã được cơ quan chủ trì soạn thảo nghiên cứu cân trọng, kỹ lưỡng. Vì vậy, đề nghị giữ nguyên như dự thảo Luật.

2.5. Đề nghị bỏ cụm từ “cho thuê kết cấu hạ tầng đường sắt” tại khoản 16 Điều 3 dự thảo Luật vì nội hàm của khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt đã bao gồm cho thuê kết cấu hạ tầng đường sắt.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và đã chỉnh lý, làm rõ nội hàm của thuật ngữ “kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt” như sau: “14. Kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt là việc thực hiện một, một số hoặc toàn bộ hoạt động đầu tư; khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt theo quy định của

pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công”.

3. Về chính sách của Nhà nước về phát triển đường sắt (Điều 5) và ưu đãi, hỗ trợ trong hoạt động đường sắt (Điều 6)

3.1. Đề nghị làm rõ việc cụ thể hóa các chính sách quy định tại Điều này trong dự thảo Luật hoặc các luật khác có liên quan theo hướng: (i) bảo đảm tính khả thi trong việc thực hiện các chính sách của Nhà nước. Đặc biệt các nội dung về phân bổ ngân sách, bảo vệ quyền lợi của nhà đầu tư và các biện pháp hỗ trợ địa phương trong việc phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt; (ii) nghiên cứu bổ sung một số chính sách lớn liên quan đến bảo vệ môi trường, ứng phó biến đổi khí hậu, tiết kiệm năng lượng; (iii) phát triển tổng thể nguồn nhân lực theo hướng đào tạo đội ngũ cán bộ kỹ thuật và quản lý, công nhân kỹ thuật, nhân viên nghiệp vụ cho những khâu then chốt của ngành đường sắt để nâng cao chất lượng nguồn nhân lực ngang tầm thế giới, đáp ứng yêu cầu phát triển của ngành đường sắt. Đồng thời, cần có một chiến lược đào tạo dài hạn và hợp tác với các trường đại học, viện nghiên cứu để đảm bảo có đủ nguồn nhân lực chất lượng cao cho ngành đường sắt trong tương lai; (iv) ứng dụng khoa học và phát triển công nghệ đường sắt theo hướng nghiên cứu và ứng dụng công nghệ mới, đặc biệt là các công nghệ thân thiện với môi trường trong quá trình vận hành và bảo trì đường sắt; (v) khuyến khích và hỗ trợ phát triển nghiên cứu công nghệ, công nghiệp thiết kế, chế tạo, lắp đặt và dịch vụ ngành công nghiệp đường sắt đáp ứng tối đa nhu cầu trong nước.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo đã tiếp thu, báo cáo cụ thể tại mục I.14 Báo cáo này.

3.2. Có ý kiến đề nghị bổ sung cơ chế đột phá, huy động nguồn vốn ngoài ngân sách trong việc phát triển đường sắt, đặc biệt thông qua mô hình phát triển đô thị theo định hướng giao thông (TOD) và đối tác công tư (PPP) tạo điều kiện cho các nhà đầu tư tư nhân tham gia vào hạ tầng và vận tải đường sắt, giảm gánh nặng ngân sách nhà nước và thúc đẩy tiến độ các dự án đường sắt. Bên cạnh đó, cần có cơ chế ràng buộc trách nhiệm giữa Bộ Xây dựng và chính quyền địa phương trong quy hoạch tích hợp TOD với phát triển đô thị.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và đã chỉnh dự thảo Luật như sau:

(i) Sửa đổi, bổ sung một số quy định để huy động nguồn lực đầu tư hệ thống kết cấu hạ tầng đường sắt thông qua các hình thức hợp đồng theo phương thức đối tác công tư (hợp đồng BT, BOT, BTO,...), huy động nguồn lực của các địa phương nơi có dự án đi qua, đặc biệt trong công tác giải phóng mặt bằng, xây dựng các nhà ga tại các khoản 1, 2, 3, 4 Điều 5 về chính sách của Nhà nước về phát triển đường sắt; quy định về khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt tại Điều 21; quy định tại ga đường sắt được phép xây dựng công trình kinh doanh dịch vụ thương mại, văn phòng, điểm cung cấp dịch vụ viễn thông công cộng tại khoản 6 Điều 14.

(ii) Quy định về cho thuê, chuyển nhượng có thời hạn quyền khai thác tài

sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư tại điểm d khoản 2 Điều 12; điểm g, điểm h khoản 2 Điều 50; khoản 2, điểm a khoản 4 Điều 60 để đa dạng hóa các loại hình doanh nghiệp tham gia quản lý, đầu tư phát triển đường sắt như “Lãnh đạo công - quản trị tư”, “Đầu tư công - quản lý tư”, “Đầu tư tư - sử dụng công”...

(iii) Quy định phân quyền cho chính quyền địa phương đầu tư xây dựng đường sắt địa phương và doanh nghiệp tổ chức thực hiện đầu tư xây dựng công trình đường sắt chuyên dùng tại điểm b, điểm c khoản 2 Điều 19 để huy động tối đa nguồn lực của địa phương và doanh nghiệp trong đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt.

3.3. Dự thảo Luật đã đề xuất nhiều ưu đãi về tài chính và đất đai cho hoạt động đường sắt. Tuy nhiên, đề nghị cần có đánh giá tác động cụ thể để đảm bảo tính khả thi và công bằng trong áp dụng chính sách ưu đãi.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: trong quá trình xây dựng chính sách và hoàn thiện dự thảo Luật, Bộ Xây dựng đã thực hiện đánh giá tác động chính sách kỹ lưỡng, trong đó có đánh giá về việc bảo đảm tính khả thi và công bằng trong áp dụng chính sách ưu đãi.

3.4. Đề nghị rà soát kỹ lưỡng để bảo đảm các chính sách hỗ trợ doanh nghiệp trong hoạt động đường sắt được thiết kế theo hướng khái quát, linh hoạt, tạo không gian pháp lý phù hợp để đón đầu các ưu đãi trong tương lai, tránh quy định quá cụ thể về ưu đãi đối với tổ chức, doanh nghiệp trong hoạt động đường sắt như tại các Điều 5, 6 và Điều 31... có thể khiến quy định bị lạc hậu. Ngoài ra, đề nghị gộp 2 Điều (Điều 5 và Điều 6) thành một điều chung.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau:

(i) Các chính sách hỗ trợ doanh nghiệp trong hoạt động đường sắt quy định tại dự thảo Luật đã được thiết kế theo hướng khái quát, linh hoạt. Bên cạnh đó, việc quy định các chính sách ưu đãi thường được áp dụng cho từng thời kỳ phù hợp với chính sách chung của nhà nước về phát triển kinh tế - xã hội và việc ưu đãi cần phải được quy định cụ thể làm cơ sở để áp dụng trên thực tiễn bảo đảm tính khả thi của Luật. Do đó, cơ quan chủ trì soạn thảo đề nghị giữ các quy định về ưu đãi, hỗ trợ cho doanh nghiệp như dự thảo Luật Chính phủ đã trình Quốc hội.

(ii) Dự thảo Luật thiết kế nội dung các Điều 5, 6 theo hướng: Điều 5 là những quy định mang tính nguyên tắc đối với những chính sách của Nhà nước nhằm phát triển đường sắt; Điều 6 là một số cơ chế, chính sách nhằm cụ thể hóa một số nội dung đã được quy định tại Điều 5. Do đó, để bảo đảm rõ ràng các cơ chế, chính sách về ưu đãi, hỗ trợ trong hoạt động đường sắt thì cần thiết phải thiết kế thành 02 Điều như dự thảo.

4. Về quy hoạch mạng lưới đường sắt và quy hoạch tuyến đường sắt và ga đường sắt (Điều 7)

4.1. Đề nghị rà soát, làm rõ những nội dung mới, khác trong quy định về

quy hoạch mạng lưới đường sắt và quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt so với Luật Quy hoạch hiện hành. Trường hợp có nội dung khác Luật Quy hoạch thì đề nghị quy định cụ thể để có cơ sở giao Chính phủ quy định chi tiết tại khoản 2 Điều này. Nếu không có những nội dung mới, đề nghị viện dẫn thực hiện theo Luật Quy hoạch để đảm bảo tính đồng bộ và phù hợp với hệ thống pháp luật.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau:

Luật Quy hoạch hiện hành không có quy định cụ thể về quy hoạch mạng lưới đường sắt và quy hoạch tuyến, ga đường sắt. Do đó, Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của 37 Luật có liên quan đến quy hoạch sửa đổi Điều 7 Luật Đường sắt 2017 đã quy định cụ thể về quy hoạch mạng lưới đường sắt và quy hoạch tuyến, ga đường sắt. Ngoài ra, quy hoạch tuyến, ga đường sắt là quy hoạch có tính chất kỹ thuật chuyên ngành, theo quy định của Luật Quy hoạch thì việc lập, thẩm định, phê duyệt, điều chỉnh, công bố thực hiện theo quy định của pháp luật chuyên ngành. Vì vậy, dự thảo Luật cần có quy định này để triển khai thực hiện quy hoạch đường sắt.

4.2. Đề nghị bổ sung các điều khoản quy định nguyên tắc quy hoạch mạng lưới đường sắt, quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt để bảo đảm tính đồng bộ giữa các quy hoạch và trong tổ chức thực hiện, bảo đảm hiệu quả sử dụng nguồn lực đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: nguyên tắc về bảo đảm tính đồng bộ giữa các quy hoạch đã được quy định cụ thể trong Luật Quy hoạch; việc bảo đảm hiệu quả sử dụng nguồn lực đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đã được quy định trong pháp luật về đầu tư. Do đó, đề nghị không đưa nội dung này vào dự thảo Luật để tránh chồng chéo trong hệ thống văn bản quy phạm pháp luật.

4.3. Nghiên cứu bổ sung quy định về đánh giá tác động môi trường, khuyến khích phát triển công nghệ xanh và bảo vệ tài nguyên thiên nhiên trong quy hoạch tuyến đường sắt, nhằm đáp ứng yêu cầu phát triển bền vững của quốc gia và cam kết quốc tế của Việt Nam về bảo vệ môi trường.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: các chính sách liên quan đến bảo vệ môi trường được thực hiện theo quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường. Ngoài ra, dự thảo Luật đã có quy định những nội dung bảo vệ môi trường, ứng phó biến đổi khí hậu, phòng chống thiên tai... có liên quan đến hoạt động đường sắt, theo đó xác định việc bảo vệ môi trường là một trong những nguyên tắc cơ bản trong hoạt động đường sắt (khoản 1 Điều 4) và một số quy định có liên quan đến bảo vệ môi trường tại khoản 3 Điều 13, khoản 2 Điều 28, Điều 31, Điều 33, khoản 2 Điều 54... Đồng thời, dự thảo Luật có 01 Điều quy định riêng về phòng, chống thiên tai đối với kết cấu hạ tầng đường sắt trong đó có quy định về ứng phó với biến đổi khí hậu (Điều 26).

4.4. Cần có cơ chế tham vấn cộng đồng, bảo đảm tính minh bạch và sự tham gia của các bên liên quan; nghiên cứu bổ sung quy định về kết nối, đồng bộ trong triển khai các quy hoạch để tiết kiệm nguồn lực.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau:

(i) Việc tham vấn cộng đồng khi xây dựng quy hoạch đã được quy định trong pháp luật về bảo vệ môi trường, vì vậy đã đủ cơ sở pháp lý để thực hiện.

(ii) Về yêu cầu kết nối đồng bộ trong triển khai quy hoạch đã được cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo tại mục 4.2 nêu trên.

5. Về quy định các hành vi bị nghiêm cấm (Điều 8)

5.1. Đề nghị cần rà soát kỹ lưỡng các điều khoản này, bảo đảm quán triệt và thực hiện đúng yêu cầu, tránh áp dụng tư duy “không quản được thì cấm”. Cụ thể, các hành vi bị cấm cần được xác định rõ ràng, với cơ sở hợp lý và khả năng thực thi trong thực tế. Việc đưa ra các quy định cấm phải phù hợp với khả năng quản lý và điều hành của cơ quan nhà nước, đồng thời không tạo ra các rào cản đối với sự phát triển của ngành đường sắt.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và báo cáo như sau: quán triệt chỉ đạo của lãnh đạo Đảng và Nhà nước, dự thảo Luật không quy định những hành vi bị nghiêm cấm theo tư duy “không quản được thì cấm”. Dự thảo Luật chỉ quy định những hành vi bị nghiêm cấm liên quan và ảnh hưởng trực tiếp đến công tác bảo đảm an toàn giao thông đường sắt phù hợp với quy định của Luật Xử lý vi phạm hành chính, Bộ luật Hình sự... Các quy định cấm cũng được xác định rõ ràng, bảo đảm khả năng thực thi trong thực tế và không tạo ra các rào cản đối với sự phát triển của ngành đường sắt.

5.2. Cần có cơ chế giám sát và xử lý vi phạm rõ ràng, minh bạch, để thực sự phát huy hiệu quả trong việc bảo vệ an toàn giao thông, bảo vệ quyền lợi của người dân và bảo vệ môi trường.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: việc xử lý vi phạm được thực hiện theo quy định của pháp luật về xử lý vi phạm hành chính và các quy định của pháp luật khác có liên quan. Do đó, đề nghị không bổ sung vào dự thảo Luật này.

5.3. Đề nghị nghiên cứu và bổ sung phù hợp các hành vi bị cấm đối với các hoạt động của tàu tốc độ cao, tàu thuộc hệ thống đường sắt đô thị chạy ngầm nhằm bảo đảm được yếu tố an ninh, bảo đảm tính văn minh và phù hợp với loại hình khách tham gia đi tàu.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: các hành vi bị nghiêm cấm quy định tại Điều 8 áp dụng chung cho tất cả các loại hình đường sắt (bao gồm đường sắt tốc độ cao, đường sắt đô thị) để bảo đảm an toàn vận hành, khai thác. Ngoài các hành vi bị nghiêm cấm, dự thảo Luật cũng giao Chính phủ quy định chi tiết yêu cầu về mặt kỹ thuật đối với từng loại hình đường sắt tốc độ cao, đường sắt đô thị; khoản 4 Điều 25 cũng quy định đối với tuyến đường sắt có tốc độ thiết kế trên 120km/h, đường sắt đô thị phải xây dựng hàng rào bảo vệ, tránh mọi hành vi xâm nhập trái phép để bảo đảm được yếu tố an ninh, an toàn cho mọi hành khách đi tàu.

6. Phân loại đường sắt và cấp kỹ thuật đường sắt (Điều 9)

6.1. Đề nghị rà soát, làm rõ vai trò và trách nhiệm của các cơ quan quản

lý đối với từng loại đường sắt, đặc biệt là đối với đường sắt chuyên dùng, để tránh tình trạng “buông lỏng”, thiếu sự đồng bộ trong quá trình quản lý và vận hành.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: dự thảo Luật đã xác định rõ vai trò và trách nhiệm của các cơ quan quản lý đối với từng loại đường sắt. Theo đó, mỗi loại hình đường sắt đều xác định rõ cơ quan quản lý tương ứng, như: đường sắt quốc gia do Bộ Xây dựng quản lý, đường sắt địa phương do chính quyền địa phương quản lý và đường sắt chuyên dùng sẽ do địa phương và chủ sở hữu quản lý. Vai trò và trách nhiệm của các cơ quan quản lý được thể hiện xuyên suốt từ đầu tư xây dựng, quản lý vận hành, bảo trì... trong dự thảo Luật như tại Điều 12, Điều 19, Điều 22...

6.2. Đề nghị rà soát, làm rõ quy định về tiêu chuẩn kỹ thuật cụ thể cho từng loại hình đường sắt như đường sắt tốc độ cao, đường sắt đô thị và đường sắt thông thường là rất khác nhau về yêu cầu kỹ thuật, yêu cầu hạ tầng, phương tiện và công nghệ. Nếu chỉ phân loại thành các nhóm tổng quát có thể sẽ gây khó khăn trong việc triển khai quy hoạch và xây dựng các tuyến đường sắt tương ứng, khó bảo đảm chất lượng công trình và an toàn vận hành.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau:

(i) Quy định về tiêu chuẩn kỹ thuật cụ thể cho từng loại hình đường sắt được cấp có thẩm quyền quyết định trước khi quyết định đầu tư; việc lựa chọn tiêu chuẩn áp dụng cho từng loại hình đường sắt theo quy định của pháp luật về tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật bảo đảm tính khả thi, hiệu quả. Do đó, tùy theo cấp kỹ thuật, yêu cầu quản lý mà cấp có thẩm quyền quyết định đầu tư áp dụng tiêu chuẩn kỹ thuật tương ứng để bảo đảm chất lượng công trình và an toàn vận hành.

(ii) Việc phân loại đường sắt theo tính chất quản lý như dự thảo Luật sẽ tạo thuận lợi trong việc quy hoạch cũng như trong việc đầu tư xây dựng, quản lý, vận hành khai thác. Cách tiếp cận này tương đồng với thông lệ quốc tế và đồng bộ với cách xác định cấp kỹ thuật đường bộ.

6.3. Đề nghị rà soát, làm rõ sự kết nối giữa các loại hình trong hệ thống đường sắt quốc gia có thể thiếu đồng bộ, ảnh hưởng đến hiệu quả vận tải và sự kết nối giữa các phương thức giao thông.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: việc phân loại đường sắt theo tính chất quản lý như dự thảo Luật không ảnh hưởng đến tính đồng bộ, hiệu quả khai thác và kết nối các phương thức vận tải. Khi các tuyến đường sắt có nhu cầu kết nối ray với nhau thì thực hiện theo quy định tại khoản 5 Điều 13 của dự thảo Luật và chỉ phải xác định các điều kiện an toàn tương ứng trong việc vận hành khai thác.

7. Về quản lý, sử dụng đất dành cho đường sắt (Điều 13)

Đề nghị không quy định lại tại dự thảo Luật mà quy định dẫn chiếu theo hướng đất dành cho đường sắt được thực hiện theo quy định của Luật Đất đai. Trong trường hợp thấy cần thiết phải sửa đổi, bổ sung cho phù hợp, đề nghị rà

soát các quy định liên quan, đánh giá tác động kỹ lưỡng để bảo đảm tính thống nhất của hệ thống pháp luật, tránh vướng mắc trong quá trình triển khai thực hiện cũng như phát sinh tác động tiêu cực.

Tại điểm a khoản 1 Điều 13 của dự thảo Luật đã xác định đất dành cho đường sắt nói chung phải được quản lý, sử dụng theo các quy định của Luật này, pháp luật về đất đai và quy định khác của pháp luật có liên quan. Do đó, đề nghị bỏ quy định tại điểm b khoản 1 Điều này để tránh trùng lặp. Ngoài ra, đề nghị nghiên cứu, bổ sung cơ chế chia sẻ lợi ích giữa ngân sách trung ương và địa phương khi đấu giá quỹ đất quanh ga đường sắt.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và đã lược bỏ Điều 13 dự thảo Luật để bảo đảm việc quản lý, sử dụng đất thực hiện theo quy định của pháp luật về đất đai. Đối với nội dung quy định tại khoản 2 Điều 13 đã được chỉnh lý và đưa xuống quy định tại khoản 7 Điều 25 về Bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt.

8. Về kết nối đường sắt (Điều 14)

8.1. Đề nghị làm rõ và nghiên cứu, bổ sung quy định cơ chế kết nối đồng bộ và hiệu quả giữa đường sắt với các phương thức vận tải khác, đặc biệt trong việc kết nối đường sắt với các cảng hàng không, cảng biển và cảng cạn như chia sẻ thông tin, đồng bộ lịch trình, đảm bảo chuyển giao hàng hóa và hành khách một cách thuận tiện giữa các phương thức vận tải, tối ưu hóa hệ thống vận tải liên hoàn.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau:

(i) Tại khoản 2 Điều 13 dự thảo Luật đã quy định rõ việc đầu tư xây dựng đường sắt phải bảo đảm kết nối đồng bộ, hiệu quả với các phương thức vận tải khác. Khoản 3, khoản 4 Điều này đã quy định cơ chế, tiêu chí cho việc kết nối đường sắt với các phương thức vận tải khác.

(ii) Việc chia sẻ thông tin, đồng bộ lịch trình giữa các phương thức vận tải là giải pháp tổ chức thực hiện để bảo đảm tối ưu hóa các phương thức vận tải. Do đó, đề nghị không quy định nội dung này trong dự thảo Luật.

(iii) Ngoài ra, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và đã chỉnh lý khoản 1 Điều 13 như sau: “1. **Kết nối đường sắt là việc kết nối các tuyến đường sắt với nhau; kết nối đường sắt với đường bộ tại ga đường sắt hoặc kết nối giữa tuyến đường sắt với cảng hàng không, cảng biển, cảng cạn, cảng thủy nội địa**”.

8.2. Cần làm rõ hơn cơ sở khoa học và thực tiễn để đưa ra tiêu chí công suất của các cảng, đặc biệt là về cảng cạn và cảng hàng không; công suất dự kiến trong tương lai và yêu cầu cụ thể đối với các cảng có công suất thấp hơn nhưng vẫn có nhu cầu kết nối với đường sắt. Ngoài ra, việc xác định điều kiện kết nối đối với các cảng quốc tế và các khu vực logistics cũng cần phải được làm rõ hơn để đảm bảo tính khả thi.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau:

(i) Việc quy định “cảng hàng không quốc tế có công suất từ 30 triệu hành khách/năm trở lên, cảng biển loại I trở lên và cảng cạn có công suất từ 50,000

TEU/năm trở lên tại các tỉnh/thành phố có đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương phải có kết nối với đường sắt vào trong cảng...” đã được Bộ Xây dựng nghiên cứu, đánh giá kỹ lưỡng căn cứ trên quy hoạch đường sắt, hàng không, cảng biển¹⁷ và nghiên cứu kinh nghiệm quốc tế tại Báo cáo đánh giá tác động chính sách trong Hồ sơ đề nghị xây dựng Luật Đường sắt (sửa đổi). Các đối tượng buộc phải có kết nối với đường sắt đã được nghiên cứu, tính toán bảo đảm phát huy hiệu quả về kinh tế - xã hội. Đối với việc kết nối với đường sắt với cảng có công suất thấp hơn do chủ đầu tư quyết định.

(ii) Việc kết nối giữa đường sắt với các cảng quốc tế và các khu vực logistics là nội dung được xác định trong quy hoạch được cấp có thẩm quyền phê duyệt theo trình tự, thủ tục của pháp luật về quy hoạch. Do đó, đề nghị không quy định nội dung này trong dự thảo Luật.

8.3. Đề nghị làm rõ các yêu cầu về bảo vệ môi trường khi thực hiện kết nối, đặc biệt là khi kết nối tại các khu vực có mật độ dân cư cao hoặc các khu vực nhạy cảm về môi trường, đảm bảo rằng việc xây dựng các kết nối này không gây ảnh hưởng tiêu cực đến môi trường, đặc biệt trong việc xử lý chất thải, tiếng ồn và khí thải từ các phương tiện giao thông, cũng như cơ chế tham vấn các bên liên quan (địa phương, doanh nghiệp logistics, cộng đồng dân cư) khi lập kế hoạch kết nối.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: yêu cầu về bảo vệ môi trường khi thực hiện kết nối phải được thực hiện trong quá trình lập dự án đầu tư theo quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường.

8.4. Đề nghị rà soát, làm rõ quy trình và các tiêu chí trong việc quyết định kết nối ray giữa các tuyến đường sắt chuyên dùng, đặc biệt là khi có sự giao thoa với đường sắt quốc gia hoặc các tuyến đường sắt công cộng được quy định tại điểm c khoản 5 Điều này.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: đường sắt chuyên dùng là đường sắt do doanh nghiệp đầu tư, quản lý, phục vụ nhu cầu vận tải riêng của doanh nghiệp, do đó việc kết nối ray giữa các tuyến đường sắt chuyên dùng với nhau sẽ do các chủ sở hữu tuyến đường sắt quyết định mà không cần sự can thiệp của cơ quan nhà nước. Trường hợp đường sắt chuyên dùng có kết nối với đường sắt quốc gia thực hiện theo quy định của Bộ trưởng Bộ Xây dựng (khoản 6 Điều 13 dự thảo Luật).

8.5. Nghiên cứu bổ sung quy định về cơ chế phối hợp liên ngành, giao Bộ Xây dựng chủ trì, cùng các bộ liên quan và chính quyền địa phương xây dựng kế hoạch phát triển các điểm kết nối đường sắt - cảng biển, đường sắt - cảng hàng không, đường sắt - trung tâm logistics.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: việc phối hợp

¹⁷ Quyết định số 1769/QĐ-TTg ngày 19/10/2021 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch mạng lưới đường sắt thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050; Quyết định số 648/QĐ-TTg ngày 07/6/2023 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng hàng không, sân bay toàn quốc thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050; Quyết định số 1579/QĐ-TTg ngày 22/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050.

liên ngành giữa Bộ Xây dựng với các bộ, ngành, địa phương được triển khai trong quá trình tổ chức thực hiện đầu tư xây dựng kế hoạch phát triển các điểm kết nối đường sắt - cảng biển, đường sắt - cảng hàng không, đường sắt - trung tâm logistics. Vì vậy, cơ quan chủ trì soạn thảo đề nghị không bổ sung nội dung này vào dự thảo Luật.

8.6. Đề nghị cân nhắc việc quy định cụ thể công suất của các cảng hàng không, cảng biển và cảng cạn tại khoản 3 Điều này¹⁸ để bảo đảm tính ổn định, lâu dài của Luật do những thông số này có thể thường xuyên thay đổi; nghiên cứu chỉnh lý theo hướng giao Chính phủ quy định để đảm bảo linh hoạt trong tổ chức thực hiện.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo đã báo cáo làm rõ tại mục 8.2 nêu trên.

9. Về đầu tư xây dựng công trình đường sắt (Điều 20)

9.1. Đề nghị làm rõ hơn về cơ chế phối hợp giữa các cơ quan quản lý, rà soát, đánh giá kỹ lưỡng, bảo đảm quy định khả thi, nhất là khi triển khai các dự án lớn, đặc biệt là những dự án đường sắt liên vùng hoặc sử dụng các công nghệ mới, hay việc tổ chức đầu tư xây dựng công trình đường sắt chuyên dùng ngoài doanh nghiệp còn có thể có các đối tượng khác, tránh tình trạng “có tiền mà không tiêu được” do vướng thủ tục được quy định tại khoản 2 Điều 20 dự thảo Luật.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau:

Việc triển khai các dự án lớn, đặc biệt là những dự án đường sắt liên vùng hoặc sử dụng các công nghệ mới hay việc tổ chức đầu tư xây dựng công trình đường sắt chuyên dùng được thực hiện theo quy định của pháp luật về đầu tư, đầu tư công, đầu tư theo phương thức đối tác công tư, xây dựng,... Khoản 2 Điều 19 (trước là Điều 20) dự thảo Luật chỉ quy định rõ trách nhiệm của từng chủ thể trong việc đầu tư xây dựng đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương và đường sắt chuyên dùng. Như đã báo cáo ở trên, việc phối hợp giữa các cơ quan quản lý nhà nước, chính quyền địa phương, doanh nghiệp được thực hiện khi triển khai nhiệm vụ đầu tư xây dựng từng dự án cụ thể. Do đó, cơ quan chủ trì soạn thảo đề nghị không bổ sung nội dung này vào dự thảo Luật.

Khoản 2 Điều 19 (trước là Điều 20) dự thảo Luật không quy định về thủ tục mà chỉ quy định trách nhiệm của các chủ thể trong việc đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt, vì vậy không gây ra vướng mắc về thủ tục.

9.2. Đề nghị phân định rõ phần việc của Nhà nước (quản lý, giám sát, đầu tư nâng cấp lớn) và phần việc của doanh nghiệp (khai thác, bảo dưỡng thường xuyên) phải được luật hóa, làm cơ sở cho các hợp đồng nhượng quyền, cho thuê hạ tầng trong tương lai.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: về phân định

¹⁸ “Cảng hàng không có công suất từ 30 triệu hành khách/năm trở lên, cảng biển loại I trở lên và cảng cạn có công suất từ 50.000 TEU/năm trở lên”.

trách nhiệm của Nhà nước và doanh nghiệp đã được quy định rất rõ tại Điều 12, Điều 19, Điều 20, Điều 22, Điều 23, Điều 24 của dự thảo Luật. Trách nhiệm của doanh nghiệp trong việc khai thác, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt phụ thuộc vào phương thức giao tài sản và đã được quy định chi tiết theo pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công.

9.3. Khoản 4 Điều 20 dự thảo Luật quy định: đối với việc đầu tư xây dựng công trình đường sắt quốc gia dùng chung với đường sắt địa phương, đường sắt dùng chung với đường bộ, các cơ quan quản lý công trình thống nhất giao cho một cơ quan lập đề xuất chủ trương đầu tư trình cấp có thẩm quyền quyết định... Tuy nhiên, theo quy định tại Điều 8 Luật Đường bộ năm 2024, các loại đường bộ khác nhau sẽ có các cấp quản lý khác nhau¹⁹. Do đó, quy định như trên sẽ dẫn đến trường hợp đầu tư xây dựng một dự án dùng chung, trong đó đường bộ do Trung ương quản lý và đường sắt thuộc thẩm quyền địa phương quản lý. Trong tình huống này, việc các cơ quan thuộc cấp quản lý khác nhau thống nhất đề xuất một cơ quan lập đề xuất chủ trương đầu tư là không hợp lý về mặt thẩm quyền.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: thực tiễn quản lý cũng như kinh nghiệm của một số nước trên thế giới cho thấy có nhiều công trình sử dụng chung giữa cầu đường sắt và đường bộ (cầu Thăng Long, cầu Long Biên, cầu Đuống), đường sắt quốc gia sử dụng chung với đường sắt địa phương. Theo quy định của pháp luật về đầu tư và pháp luật về xây dựng, cấp quyết định đầu tư, chủ đầu tư công trình chỉ có thể là 01 tổ chức thống nhất thực hiện. Với các công trình sử dụng chung do nhiều chủ thể quản lý công trình thì việc đầu tư xây dựng vẫn phải tuân theo nguyên tắc trên. Trên cơ sở đó, quy định này cho phép việc thống nhất giao cho 01 cơ quan thực hiện. Đồng thời, thẩm quyền đề xuất chủ trương đầu tư có thể là trung ương hoặc địa phương trên cơ sở thống nhất về trách nhiệm đầu tư xây dựng, quản lý, bảo trì giữa cơ quan quản lý công trình để bảo đảm điều kiện khai thác, sử dụng chung là phù hợp với quy định của pháp luật về đầu tư công.

9.4. Đề nghị rà soát, đánh giá kỹ lưỡng, làm rõ cơ sở chính trị, pháp lý và thực tiễn nội dung quy định tại khoản 6 Điều 20 về thủ tục đầu tư đối với các tuyến đường sắt đô thị, tránh xung đột pháp luật, bảo đảm tính khả thi của dự thảo Luật.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau:

¹⁹ Khoản 3, 4 Điều 8 Luật Đường bộ quy định: “3. Bộ Giao thông vận tải có trách nhiệm quản lý quốc lộ, trừ quốc lộ quy định tại điểm a khoản 4 Điều này và đường gom, đường bên quy định tại điểm c khoản 4 Điều này.

4. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có trách nhiệm quản lý các loại đường sau đây:

a) Quản lý đường tỉnh, quốc lộ đi qua đô thị loại đặc biệt; quốc lộ khi được phân cấp; tuyến, đoạn tuyến quốc lộ đã hoàn thành việc đầu tư xây dựng tuyến tránh thay thế phù hợp với quy hoạch mạng lưới đường bộ; tuyến, đoạn tuyến quốc lộ không còn trong quy hoạch mạng lưới đường bộ, trừ trường hợp quốc lộ có yêu cầu đặc biệt về bảo đảm quốc phòng, an ninh; tuyến, đoạn tuyến quốc lộ được Thủ tướng Chính phủ giao trên cơ sở đề nghị của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh để đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm lợi ích quốc gia, quốc phòng, an ninh, khả năng bố trí nguồn lực của địa phương; tuyến, đoạn tuyến quốc lộ đã được điều chuyển tài sản về Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quản lý theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công;

b) Quy định việc quản lý đường đô thị, đường huyện, đường xã, đường thôn;

c) Quản lý đường gom, đường bên tách khỏi quốc lộ.

Thực tiễn thời gian qua cho thấy, việc triển khai đầu tư xây dựng các tuyến đường sắt đô thị tại Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh có vướng mắc chính là về cơ chế, trình tự thủ tục đầu tư và giải phóng mặt bằng, không phải do thiếu vốn. Do đó, nội dung quy định này nhằm mở ra cơ chế đặc biệt để tạo không gian phát triển cho loại hình đường sắt đô thị. Đồng thời, quy định này để đơn giản hóa thủ tục đầu tư và rút ngắn thời gian, giảm chi phí đầu tư thực hiện dự án nhằm phát huy hiệu quả đầu tư.

Kinh nghiệm trên thế giới cho thấy, loại hình giao thông này là ưu việt và rất cần được ưu tiên, phát triển. Nhu cầu đầu tư đường sắt đô thị chỉ xuất hiện những đô thị lớn, có quy mô dân số cao; hiện nay một số đô thị lớn như Đà Nẵng, Hải Phòng, Cần Thơ, Quảng Ninh... cũng có nhu cầu đầu tư xây dựng đường sắt đô thị. Vì vậy, quy định này cần được áp dụng rộng rãi cho các địa phương để triển khai thực hiện việc đầu tư xây dựng đường sắt đô thị hiệu quả.

Quy định này thể chế hóa Kết luận số 49-KL/TW của Bộ Chính trị nhằm khai thác tối đa các nguồn lực để phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt. Trong thời gian qua, Quốc hội cũng đã ban hành một số nghị quyết cho phép áp dụng cơ chế này đối với một số dự án đường sắt.

9.5. Đề nghị làm rõ trường hợp không phải đầu tư công, đầu tư theo hình thức PPP sẽ được thực hiện như thế nào vì Điều 20 dự thảo Luật tập trung quy định về đầu tư công đối với xây dựng các công trình đường sắt. Đồng thời, cần có cơ chế kiểm tra và giám sát xuyên suốt từ cấp quốc gia đến cấp địa phương để đảm bảo tính đồng bộ và hiệu quả trong các dự án đầu tư.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau:

(i) Điều 19 (trước là Điều 20) dự thảo Luật không quy định về phương thức đầu tư mà chỉ quy định về trách nhiệm tổ chức thực hiện đầu tư gắn với từng loại hình đường sắt. Việc đầu tư xây dựng công trình đường sắt theo hình thức PPP được thực hiện theo quy định của Luật Đầu tư theo phương thức đối tác công tư.

(ii) Về cơ chế kiểm tra và giám sát xuyên suốt từ cấp quốc gia đến cấp địa phương: để đảm bảo tính đồng bộ và hiệu quả trong các dự án đầu tư được thực hiện theo quy định của pháp luật về đầu tư, xây dựng và pháp luật khác có liên quan.

10. Về đầu tư xây dựng công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung với đường sắt và quản lý, bảo trì công trình đường sắt dùng chung với đường bộ và công trình hạ tầng kỹ thuật đầu nối, sử dụng chung với công trình đường sắt (Điều 21 và Điều 24)

10.1. Các quy định về việc xây dựng và bảo trì công trình hạ tầng kỹ thuật trong phạm vi đường sắt còn thiếu rõ ràng, đặc biệt là các vấn đề về quản lý, bảo trì, vận hành, di dời, tháo dỡ công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung với kết cấu hạ tầng đường sắt là các công trình cấp thông tin, công trình viễn thông, đường dây tải điện, dây dẫn điện... xây dựng, lắp

đặt chung với kết cấu hạ tầng đường sắt. Việc xây dựng và bảo trì công trình hạ tầng kỹ thuật trong phạm vi đường sắt được quy định cụ thể tại Điều 20, Điều 23 dự thảo Luật.

10.2. Đề nghị nghiên cứu, bổ sung quy định trong việc xác định tiêu chuẩn kỹ thuật và cơ chế kiểm soát chất lượng đối với các công trình liên quan đến điện, viễn thông, cấp nước, thoát nước hay các hệ thống năng lượng.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: việc xác định tiêu chuẩn kỹ thuật và cơ chế kiểm soát chất lượng đối với các công trình liên quan đến điện, viễn thông, cấp nước, thoát nước hay các hệ thống năng lượng không thuộc phạm vi điều chỉnh của Luật Đường sắt mà thực hiện theo quy định của pháp luật chuyên ngành về điện, viễn thông, cấp, thoát nước... Vì vậy, cơ quan chủ trì soạn thảo đề nghị không bổ sung nội dung này vào dự thảo Luật.

11. Về khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt (Điều 22)

11.1. Nội dung về khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt được xác định là chính sách thí điểm mô hình phát triển đô thị theo định hướng phát triển giao thông công cộng tại khoản 2 Điều 4 Nghị quyết số 98/2023/QH15 ngày 24/6/2023 của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển thành phố Hồ Chí Minh và cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt tại khoản 4 Điều 3 Nghị quyết số 172/2024/QH15 ngày 30/11/2024 của Quốc hội về chủ trương đầu tư dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam; đồng thời đã được quy định tại Điều 31 Luật Thủ đô. Tuy nhiên, nội dung quy định tại dự thảo Luật được mở rộng đối với tất cả các loại hình đường sắt, do vậy, đề nghị giải trình làm rõ tính cấp thiết, đánh giá tác động chính sách cũng như rà soát lại các quy định về cơ chế ưu đãi dành cho việc khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga tại dự thảo Luật, Nghị quyết và các văn bản quy phạm pháp luật hiện hành để tránh tình trạng mâu thuẫn về nguyên tắc áp dụng pháp luật, không đảm bảo tính ổn định của hệ thống pháp luật.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau:

(i) Quy định về khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt là một trong những đột phá về mặt chính sách để huy động nguồn lực cho phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt, quy định này đã được Quốc hội cho phép áp dụng tại thành phố Hà Nội (Luật Thủ đô), Thành phố Hồ Chí Minh (Nghị quyết số 98/2023/QH15) và đưa vào cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt tại các nghị quyết đầu tư dự án đường sắt tốc độ cao, đường sắt đô thị... Khi lập Hồ sơ đề nghị xây dựng Luật Đường sắt (sửa đổi), Bộ Xây dựng đã có đề xuất và đánh giá tác động kỹ lưỡng đối với chính sách này. Việc luật hóa chính sách này để bảo đảm các địa phương trên cả nước đều có thể phát huy tối đa nguồn lực đất đai gắn với đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt. Đồng thời, giải pháp này nhằm thể chế hóa các mục tiêu, quan điểm, giải pháp về phát triển đường sắt của Bộ Chính trị tại Kết luận số 49: “Huy động tối đa các nguồn lực, tập trung ưu tiên đầu tư phát triển hệ thống Giao thông vận tải đường sắt hiện đại, đồng bộ, bền vững, có trọng tâm, trọng điểm, có lộ trình, bước đi cụ thể, phù hợp với điều kiện và kế hoạch, chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của đất nước”.

(ii) Trong quá trình xây dựng dự án Luật, cơ quan chủ trì soạn thảo đã nghiên cứu, rà soát các quy định của pháp luật có liên quan như Luật Thủ đô, Luật Đất đai và các nghị quyết của Quốc hội về một số cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt cho các dự án đường sắt quan trọng quốc gia, đường sắt đô thị trong thời gian qua... Kết quả rà soát cho thấy, quy định của dự thảo Luật bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất trong hệ thống văn bản quy phạm pháp luật.

11.2. Vấn đề phát triển theo định hướng giao thông công cộng (TOD) chủ yếu gắn liền với các dự án đường sắt, đặc biệt là đường sắt tốc độ cao và đường sắt đô thị. Trong khi đó, Luật Đất đai năm 2024 đã có những quy định về việc sử dụng và khai thác quỹ đất phục vụ phát triển hạ tầng giao thông; Luật Thủ đô cũng đã có quy định cho các cơ chế đặc thù trong quy hoạch và sử dụng đất đô thị, tạo điều kiện thuận lợi để triển khai TOD. Do đó, cơ sở pháp lý về mô hình TOD đã có nhưng để tối đa hóa hiệu quả chính sách này, dự thảo Luật cần tiếp tục bổ sung vào Điều 22 các quy định cụ thể, triệt để hơn, hướng tới khai thác tối đa tiềm năng quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt.

Luật nên cho phép thí điểm TOD một cách thận trọng, theo đó chỉ quy định nguyên tắc chung về sử dụng đất quanh ga cho phát triển đô thị và giao Chính phủ quy định chi tiết tiêu chí, phạm vi, điều kiện áp dụng sau khi có kết quả khảo sát từ các đô thị lớn.

Đề nghị quy định rõ hơn về “vùng phụ cận đường sắt” bao gồm khái niệm, phạm vi, cách xác định, trách nhiệm của doanh nghiệp đường sắt trong phối hợp với địa phương để phát triển vùng phụ cận và thẩm quyền xác định vùng phụ cận để đảm bảo thực hiện và tránh bị lạm dụng.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và đã chỉnh lý Điều 21 (trước là Điều 22) dự thảo Luật để quy định chi tiết về khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt, đồng thời giao Chính phủ quy định chi tiết để làm rõ phạm vi, tiêu chí vùng phụ cận ga đường sắt.

11.3. Nghiên cứu bổ sung quy định trong phạm vi điều chỉnh của dự thảo Luật (Điều 1) để bảo đảm tính thống nhất.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: quy định về khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt là nội dung đã được bao hàm trong hoạt động đường sắt được quy định tại khoản 1 Điều 3 dự thảo Luật.

11.4. Đề nghị cân nhắc không quy định nội dung khoản 4 Điều 22 dự thảo Luật bởi việc quản lý, phân bổ nguồn thu tài chính đất đai được thống nhất thực hiện theo quy định của pháp luật về ngân sách nhà nước.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và đã chỉnh lý khoản 4 Điều 21 (trước là Điều 22) dự thảo Luật như sau:

“4. Việc sử dụng tiền thu từ khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt sau khi trừ đi các chi phí có liên quan được quy định như sau:

a) Đối với tiền thu được từ khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt địa phương, nộp toàn bộ vào ngân sách địa phương cấp tỉnh;

b) Chính phủ quy định cụ thể tỷ lệ phân chia tiền thu được từ khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt quốc gia cho ngân sách trung ương và ngân sách địa phương cấp tỉnh”.

12. Về phát triển công nghiệp đường sắt, phương tiện giao thông đường sắt (Chương III, từ Điều 28 đến Điều 35)

Đề nghị nghiên cứu, bổ sung các nguyên tắc như: (i) khuyến khích nội địa hóa và phát triển công nghiệp trong nước, thúc đẩy sự liên kết giữa công nghiệp đường sắt và các ngành công nghiệp phụ trợ; (ii) đổi mới công nghệ và chuyển giao công nghệ để cải thiện hiệu quả sản xuất, vận hành và nâng cao năng lực cạnh tranh; (iii) an toàn, hiệu quả và bảo vệ môi trường trong tất cả các khâu từ sản xuất, lắp ráp, bảo trì đến vận hành các phương tiện giao thông đường sắt; (iv) đồng bộ kế hoạch đào tạo, phát triển nguồn nhân lực tham gia nghiên cứu, hoạt động trong lĩnh vực đường sắt, tiến tới tự chủ về công nghệ; thúc đẩy hoạt động R&D, thúc đẩy hợp tác trường, viện, doanh nghiệp trong nghiên cứu, thử nghiệm và chuyển giao, các hoạt động hợp tác quốc tế thông qua nghiên cứu, chuyển giao tại các trường đại học, viện nghiên cứu cầu nối cho doanh nghiệp, các loại ưu đãi đầu tư, ưu đãi tín dụng, ưu đãi trong phát triển công nghệ cần được quy định rõ hơn trong dự thảo Luật.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau:

(i) Dự thảo Luật đã có các quy định giao nhiệm vụ, đặt hàng cho các doanh nghiệp trong nước để cung cấp dịch vụ hàng hóa công nghiệp đường sắt, nhà thầu, chủ đầu tư phải ưu tiên sử dụng các sản phẩm hàng hóa, dịch vụ mà trong nước có thể sản xuất, cung cấp được, qua đó sẽ góp phần tăng tỷ lệ nội địa hóa đối với phát triển công nghiệp đường sắt nói riêng và công nghiệp trong nước nói chung.

(ii) Về nguyên tắc đổi mới công nghệ và chuyển giao công nghệ để cải thiện hiệu quả sản xuất, vận hành và nâng cao năng lực cạnh tranh: tại các Điều 28, 30 dự thảo Luật đều có các quy định để khuyến khích tổ chức, cá nhân trong nước nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển giao công nghệ bảo đảm tiên tiến, hiện đại, đẩy mạnh ứng dụng công nghệ số, trí tuệ nhân tạo trong xây dựng, quản lý, vận hành đường sắt, đồng thời cũng có các quy định ưu đãi cho doanh nghiệp khi tham gia đầu tư nghiên cứu ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển giao công nghệ, phát triển công nghiệp đường sắt.

(iii) Về nguyên tắc an toàn, hiệu quả và bảo vệ môi trường trong tất cả các khâu từ sản xuất, lắp ráp, bảo trì đến vận hành các phương tiện giao thông đường sắt: yêu cầu về bảo vệ môi trường là một trong những nguyên tắc cơ bản trong hoạt động đường sắt được quy định tại Điều 4 dự thảo Luật. Nguyên tắc này được áp dụng xuyên suốt trong tất cả các khâu từ sản xuất, lắp ráp, bảo trì đến vận hành các phương tiện giao thông đường sắt. Vì vậy, đã đầy đủ cơ sở pháp lý để triển khai thực hiện.

(iv) Về nguyên tắc đồng bộ kế hoạch đào tạo, phát triển nguồn nhân lực tham gia nghiên cứu, hoạt động trong lĩnh vực đường sắt: nội dung này đã được cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo chi tiết tại mục I.14.3 Báo cáo này.

13. Về yêu cầu về phát triển công nghiệp đường sắt (Điều 29)

13.1. Đề nghị nghiên cứu, bổ sung quy định về phát triển công nghiệp hỗ trợ trong ngành đường sắt, giúp ngành công nghiệp đường sắt phát triển bền vững và đáp ứng yêu cầu trong bối cảnh công nghệ phát triển nhanh chóng.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: dự thảo Luật đã có quy định tại Điều 27, Điều 28, Điều 29, Điều 30 về phát triển công nghiệp đường sắt. Đối với công nghiệp hỗ trợ ngành đường sắt, Chính phủ đã giao Bộ Công thương xây dựng Đề án phát triển công nghiệp phụ trợ, trong đó có công nghiệp hỗ trợ cho ngành đường sắt. Do đây là những biện pháp chỉ đạo điều hành của Chính phủ, không phải là cơ chế, chính sách nên đề nghị không bổ sung vào dự thảo Luật.

13.2. Đề nghị cân nhắc khoản 5 Điều này về việc “phải ưu tiên sử dụng các sản phẩm, hàng hóa, dịch vụ mà trong nước có thể sản xuất, cung cấp” vì quy định như dự thảo Luật sẽ mâu thuẫn với Điều 11 Luật Đầu tư 2020 về bảo đảm hoạt động đầu tư kinh doanh.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: với đặc thù thị trường sản phẩm công nghiệp đường sắt của Việt Nam chưa đủ hấp dẫn để doanh nghiệp đầu tư, sản xuất, do đó cần phải có cơ chế đặc thù, đặc biệt để thúc đẩy sản xuất sản phẩm công nghiệp đường sắt trong nước như quy định tại khoản 5 Điều 28 dự thảo Luật. Quy định này cũng đã được Quốc hội thông qua tại các nghị quyết đầu tư xây dựng đường sắt. Ngoài ra, để bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất trong hệ thống văn bản quy phạm pháp luật, cơ quan chủ trì soạn thảo đã đề xuất bổ sung 01 khoản sửa đổi, bổ sung điểm a khoản 1 Điều 11 Luật Đầu tư vào Điều 65 dự thảo Luật.

14. Về nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển giao công nghệ và đào tạo nguồn nhân lực phát triển công nghiệp đường sắt (Điều 31)

14.1. Đề nghị làm rõ về việc phát triển các công nghệ mới như AI, dữ liệu lớn, Internet vạn vật trong ngành đường sắt để tối ưu hóa các quy trình vận hành, bảo trì và điều khiển giao thông đường sắt.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: các quy định về việc phát triển các công nghệ mới như AI, dữ liệu lớn, Internet vạn vật không thuộc phạm vi điều chỉnh của Luật Đường sắt mà thuộc phạm vi điều chỉnh của pháp luật khoa học, công nghệ và pháp luật về chuyển giao công nghệ. Dự thảo Luật chỉ quy định mang tính nguyên tắc việc nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển giao công nghệ phải bảo đảm tiên tiến, hiện đại, phù hợp với quy hoạch mạng lưới đường sắt, pháp luật về đường sắt, pháp luật về khoa học và công nghệ, pháp luật về chuyển giao công nghệ.

14.2. Làm rõ quy định về chương trình đào tạo, quy mô và phạm vi đào tạo cần thiết cho nhân lực kỹ thuật cao, quản lý công nghiệp đường sắt và kỹ sư công nghệ để nâng cao chất lượng nguồn nhân lực trong ngành.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: các quy định

về chương trình đào tạo, quy mô và phạm vi đào tạo không thuộc phạm vi điều chỉnh của Luật Đường sắt mà thuộc phạm vi điều chỉnh của pháp luật về giáo dục, giáo dục đại học, giáo dục nghề nghiệp,... Ngoài ra, để phát triển và nâng cao chất lượng nguồn nhân lực trong ngành đường sắt, hiện nay, Bộ Xây dựng đang hoàn thiện Đề án đào tạo, phát triển nguồn nhân lực đường sắt, trong đó đã giao rõ nhiệm vụ cho các cơ sở giáo dục đào tạo đối với việc xây dựng chương trình, giáo trình đào tạo phù hợp với yêu cầu và quy mô của ngành đường sắt trong thời gian tới.

14.3. Cần quy định rõ về việc chuyển giao toàn bộ công nghệ mang tính bắt buộc đối với đối tác nước ngoài khi mua hàng.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: tại khoản 3 Điều 28 dự thảo Luật đã có quy định dự án đầu tư xây dựng công trình công nghiệp đường sắt có gói thầu tổ chức đấu thầu quốc tế phải có điều kiện ràng buộc nhà thầu nước ngoài thực hiện chuyển giao công nghệ, đào tạo nguồn nhân lực cho đối tác Việt Nam để làm chủ công tác quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì và từng bước làm chủ công nghệ.

14.4. Nghiên cứu, bổ sung quy định về trợ cấp nghiên cứu và miễn thuế nhập khẩu linh kiện công nghệ cao cho các dự án đường sắt ứng dụng trí tuệ nhân tạo (AI), tự động hóa.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: quy định về trợ cấp nghiên cứu và miễn thuế nhập khẩu linh kiện công nghệ cao cho các dự án đường sắt không thuộc phạm vi điều chỉnh của Luật Đường sắt mà thuộc phạm vi điều chỉnh của pháp luật về công nghệ cao, thuế,... Mặt khác, Ủy ban Thường vụ Quốc hội đã có yêu cầu chỉ quy định các chính sách thuế trong các luật về thuế. Do đó, đề nghị không bổ sung nội dung này vào dự thảo Luật.

14.5. Đề nghị cần có trung tâm nghiên cứu chuyên sâu về công nghệ đường sắt, hợp tác với các viện nghiên cứu, trường đại học.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: quy định về việc thành lập trung tâm nghiên cứu chuyên sâu về công nghệ đường sắt, hợp tác với các viện nghiên cứu, trường đại học không thuộc phạm vi điều chỉnh của Luật Đường sắt. Vì vậy, đề nghị không bổ sung nội dung này vào dự thảo Luật.

14.6. Đề nghị bỏ điểm a khoản 3 Điều này vì hoạt động đấu thầu sẽ được thực hiện theo Luật Đấu thầu.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau:

Trong thời gian qua, việc đầu tư của nhà nước cho nghiên cứu khoa học và công nghệ phục vụ phát triển công nghiệp đường sắt còn rất hạn chế. Quy định hiện nay chưa thu hút được các tổ chức, chuyên gia, nhà khoa học giỏi tham gia nghiên cứu phát triển công nghiệp đường sắt.

Chính sách này trong dự thảo Luật (khác quy định tại Luật Đấu thầu) nhằm khuyến khích, tạo điều kiện thuận lợi cho các tổ chức, cá nhân thực hiện nhiệm vụ khoa học và công nghệ phục vụ phát triển công nghiệp đường sắt; đồng thời

thể chế hóa chủ trương, định hướng của Bộ Chính trị tại Nghị quyết số 57-NQ/TW ngày 22/12/2024 về đột phá phát triển khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và chuyển đổi số quốc gia, qua đó góp phần khuyến khích các tổ chức, cá nhân tham gia vào nghiên cứu, phát triển khoa học công nghệ trong lĩnh vực đường sắt. Quy định tương tự cũng đã được Quốc hội thông qua tại các nghị quyết triển khai các dự án quan trọng quốc gia về đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị.

14.7. Không “luật hóa” các nội dung của Nghị quyết đặc thù hay thí điểm trong việc triển khai các dự án quan trọng quốc gia về đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị trong dự thảo Luật.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo đã báo cáo, làm rõ tại mục I.5 Báo cáo này.

14.8. Đề nghị lược bỏ quy định về quỹ tại khoản 2 Điều 31 của dự thảo Luật mà thực hiện theo quy định của Luật Khoa học và công nghệ và quy định khác của pháp luật có liên quan.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: việc nghiên cứu ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển giao công nghệ, phát triển công nghiệp đường sắt là nhiệm vụ phức tạp, có tính rủi ro và đòi hỏi nguồn kinh phí để đầu tư. Trong khi đó, đối tượng của Luật Khoa học và công nghệ không bao gồm các doanh nghiệp tham gia đầu tư nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển giao công nghệ, phát triển công nghiệp đường sắt. Vì vậy, để bảo đảm cho các đối tượng trên được hưởng các cơ chế, chính sách như quy định tại Luật Khoa học và công nghệ thì quy định tại khoản 2 Điều 30 (trước là Điều 31) dự thảo Luật là cần thiết để khuyến khích các doanh nghiệp tham gia vào lĩnh vực này.

15. Về tín hiệu giao thông, quy tắc giao thông đường sắt và bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt (Chương V, từ Điều 38 đến Điều 49)

15.1. Đề nghị cần nghiên cứu, bổ sung các quy định cụ thể hơn tại dự thảo Luật về cơ chế xử lý khi có sự chồng lấn giữa phạm vi, thẩm quyền bảo đảm trật tự, an toàn đường sắt với việc quản lý, bảo vệ công trình quốc phòng, khu quân sự.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và bổ sung nội dung rà soát Luật Quản lý, bảo vệ công trình quốc phòng và khu quân sự vào Báo cáo rà soát các văn bản quy phạm pháp luật liên quan đến dự án Luật Đường sắt (sửa đổi). Qua rà soát, dự thảo Luật không có nội dung chồng lấn giữa phạm vi, thẩm quyền bảo đảm trật tự, an toàn đường sắt với việc quản lý, bảo vệ công trình quốc phòng, khu quân sự.

15.2. Đề nghị làm rõ sự đồng bộ trong các quy tắc giao thông và tín hiệu giữa các loại hình đường sắt khác nhau, đặc biệt là khi kết nối giữa các tuyến đường sắt quốc gia và đường sắt đô thị.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: quy tắc giao thông và tín hiệu giao thông giữa các loại hình đường sắt là khác nhau, phụ thuộc vào tiêu chuẩn áp dụng đối với từng loại hình (ví dụ như đường sắt đô thị là công

nghe chạy tàu tự động, không có dồn tàu, lập tàu, tránh tàu, vượt tàu...), do đó việc đồng bộ giữa các loại hình đường sắt là không có. Quy định trong Luật Đường sắt của các nước như: Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc cũng không có nội dung này.

15.3. Nghiên cứu rà soát, đưa ra các biện pháp bảo vệ tại các khu vực giao cắt, chẳng hạn như xóa bỏ các điểm giao cắt nguy hiểm giữa đường sắt và đường bộ, xây dựng cầu vượt, hầm chui; tăng mức phạt đối với hành vi lấn chiếm hành lang an toàn đường sắt và hệ thống cảnh báo tự động tại những nơi có nguy cơ cao xảy ra tai nạn để kiểm soát vi phạm tại đường ngang và lối đi tự mở; các quy định về hệ thống giám sát an toàn giao thông và đánh giá hiệu quả định kỳ các quy trình vận hành, nhằm đảm bảo rằng các quy tắc và tín hiệu giao thông luôn đáp ứng được yêu cầu của thực tiễn và đảm bảo an toàn cho người và phương tiện tham gia giao thông.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau:

(i) Về bổ sung các biện pháp bảo vệ tại các khu vực giao cắt, như xóa bỏ các điểm giao cắt nguy hiểm giữa đường sắt...: tại Điều 15 dự thảo Luật quy định đường sắt giao nhau với đường bộ phải giao cắt khác mức; khoản 4 Điều 67 của dự thảo Luật cũng đã giao Chính phủ quy định việc xử lý các vị trí đường sắt giao nhau với đường sắt, đường sắt giao nhau với đường bộ không phù hợp với quy định của Luật này, các lối đi tự mở và lộ trình thực hiện.

(ii) Về quy định tăng mức xử phạt vi phạm hành chính đối với các hành vi lấn chiếm hành lang an toàn đường sắt và hệ thống cảnh báo tự động tại những nơi có nguy cơ cao xảy ra tai nạn để kiểm soát vi phạm tại đường ngang và lối đi tự mở sẽ được nghiên cứu, bổ sung vào Nghị định xử phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực đường sắt theo quy định của Luật Xử lý vi phạm hành chính.

(iii) Đối với quy định về hệ thống giám sát an toàn giao thông và đánh giá hiệu quả định kỳ các quy trình vận hành...: dự thảo Luật đã quy định nguyên tắc tại các Điều 37, 38, 39, 43 và giao Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định chi tiết các biện pháp thực hiện tại khoản 4 Điều 37, khoản 3 Điều 38, khoản 3 Điều 43.

16. Về biểu đồ chạy tàu và điều hành giao thông vận tải đường sắt (Điều 42)

16.1. Đề nghị quy định rõ về sự đồng bộ trong điều hành giao thông giữa các tuyến đường sắt khác nhau, nhằm tránh tình trạng xung đột hoặc quá tải khi một tuyến gặp sự cố đảm bảo sự thông suốt của toàn bộ hệ thống giao thông đường sắt.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: đối với điều hành giao thông vận tải đường sắt đã được quy định tại khoản 2 Điều 41 dự thảo Luật; theo đó điều hành giao thông vận tải đường sắt là quá trình quản lý, điều phối, giám sát các hoạt động liên quan đến vận chuyển hành khách và hàng hóa nhằm bảo đảm vận tải đường sắt an toàn, hiệu quả, thông suốt và bình đẳng giữa các doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt. Việc điều hành thống nhất, tập trung hoạt động vận tải đường sắt là cho từng hệ thống có sử dụng chung kết cấu hạ tầng, phương tiện như đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị.

16.2. Nghiên cứu, bổ sung quy định về việc áp dụng công nghệ thông minh trong việc điều hành giao thông, chẳng hạn như sử dụng hệ thống quản lý giao thông tự động, ứng dụng báo hiệu tự động, hoặc hệ thống dự báo và điều chỉnh giao thông tàu theo thời gian thực để nâng cao hiệu quả điều hành và giảm thiểu rủi ro khi có sự cố.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: tại khoản 2 Điều 4 dự thảo Luật về nguyên tắc cơ bản trong hoạt động đường sắt đã có quy định việc phát triển đường sắt phải bảo đảm gắn kết với các loại hình giao thông vận tải khác, hiện đại và đồng bộ... Hiện nay, việc áp dụng công nghệ thông minh trong việc điều hành giao thông đã được triển khai tại các tuyến đường sắt đô thị. Việc áp dụng công nghệ thông minh trong việc điều hành giao thông phụ thuộc vào tiêu chuẩn áp dụng cho dự án.

17. Về trách nhiệm bảo vệ trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của doanh nghiệp kinh doanh đường sắt (Điều 47)

17.1. Đề nghị cần bổ sung quy định về tính chất pháp lý, mô hình tổ chức của lực lượng bảo vệ trên tàu, đảm bảo rõ ràng về trách nhiệm và cơ chế vận hành.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: đây là lực lượng bảo vệ nội bộ của doanh nghiệp và do doanh nghiệp tổ chức để bảo đảm trật tự, an toàn trên tàu theo quy định của pháp luật. Mô hình tổ chức của lực lượng này do Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định chi tiết theo khoản 3 Điều 46 dự thảo Luật.

17.2. Cần bổ sung quy định để làm rõ được trách nhiệm phối hợp của lực lượng này với các cơ quan khác như lực lượng công an (Điều 48), đơn vị quản lý ga tàu...

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: đối với nhiệm vụ, quyền hạn của lực lượng bảo vệ trên tàu và tổ chức huấn luyện nghiệp vụ bảo vệ trên tàu do Bộ trưởng Bộ Công an quy định chi tiết theo khoản 4 Điều 46 dự thảo Luật. Hiện nay, trên cơ sở Nghị định số 75/2018/NĐ-CP của Chính phủ quy định về lực lượng bảo vệ trên tàu, Cục Cảnh sát quản lý hành chính về trật tự xã hội, Cục Cảnh sát giao thông (Bộ Công an), Cục Đường sắt Việt Nam và Tổng công ty Đường sắt Việt Nam đã có Quy chế phối hợp số 238/QC-LN ngày 23/01/2019 để triển khai công tác bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt.

18. Về hoạt động kinh doanh đường sắt (Điều 50)

Khoản 2 Điều 50 của dự thảo Luật quy định “Kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, kinh doanh vận tải đường sắt là ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện”. Quy định nêu trên là trùng lặp với một số quy định của Luật Đầu tư. Theo đó, ngành, nghề kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt và kinh doanh vận tải đường sắt đã được xác định thuộc Danh mục ngành, nghề đầu tư kinh doanh có điều kiện tại Phụ lục IV của Luật Đầu tư. Do đó, đề nghị không quy định lại nội dung này trong dự thảo Luật.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: quy định về ngành, nghề kinh doanh có điều kiện trong lĩnh vực đường sắt đã được quy định

trong Luật Đầu tư. Tuy nhiên, Luật Đầu tư không có quy định giao Chính phủ quy định chi tiết các điều kiện kinh doanh này. Vì vậy, cần thiết có quy định trong dự thảo Luật để có cơ sở giao Chính phủ quy định chi tiết. Quy định này cũng được kế thừa từ Luật Đường sắt 2017 và cùng với đó, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 65/2018/NĐ-CP quy định cụ thể các điều kiện kinh doanh này.

19. Về quyền, nghĩa vụ, trách nhiệm trong hoạt động kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt (Điều 51 và Điều 52)

19.1. Đề nghị làm rõ các quy định về trách nhiệm giám sát, kiểm tra của cơ quan nhà nước đối với việc khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt và các biện pháp xử lý nếu doanh nghiệp không tuân thủ các quy định về an toàn, bảo trì hoặc nâng cấp cơ sở hạ tầng.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: trách nhiệm giám sát, kiểm tra của cơ quan nhà nước đối với việc khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt thuộc nội dung quản lý nhà nước của Bộ Xây dựng và các bộ, cơ quan ngang bộ, chính quyền địa phương trong phạm vi quyền hạn của mình được quy định tại khoản 14 Điều 63 và Điều 64 của dự thảo Luật. Các biện pháp xử lý nếu doanh nghiệp không tuân thủ các quy định về an toàn, bảo trì hoặc nâng cấp cơ sở hạ tầng được thực hiện theo quy định của pháp luật về xử lý vi phạm hành chính và hình sự tùy theo mức độ vi phạm.

19.2. Bổ sung quy định về cơ chế công khai thông tin liên quan đến chất lượng và tình trạng khai thác kết cấu hạ tầng để đảm bảo tính minh bạch và trách nhiệm của các bên liên quan.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: việc quy định trách nhiệm của các chủ thể đối với chất lượng và tình trạng khai thác kết cấu hạ tầng được thực hiện theo quy định của pháp luật về xây dựng (Nghị định số 06/2021/NĐ-CP). Vì vậy, đề nghị không bổ sung nội dung này vào dự thảo Luật.

20. Về phí, giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt (Điều 62)

20.1. Khoản 3 Điều 62 dự thảo Luật quy định “Bộ Tài chính quy định về phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư”. Quy định này là trùng lặp với quy định của Luật Phí và lệ phí. Theo đó, phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt đã được quy định tại Phụ lục số 01 - Danh mục phí, lệ phí của Luật Phí và lệ phí. Do đó, đề nghị không quy định lại nội dung trong dự thảo Luật mà thực hiện theo quy định của Luật Phí và lệ phí.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: Danh mục kèm theo Luật Phí, lệ phí 2015 có quy định Bộ Tài chính quy định về “phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt”. Tuy nhiên, qua rà soát thực tiễn triển khai vận hành đường sắt đô thị tại Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh, đường sắt chuyên dùng cho thấy hai loại hình đường sắt này không thu phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt, việc thu phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt chỉ áp dụng cho đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư. Vì vậy, việc sửa đổi giao “Bộ Tài chính quy định về phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư” là cần thiết và phù hợp với yêu cầu của thực tiễn.

20.2. Đề nghị lược bỏ “định giá cụ thể giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt đối với trường hợp tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư, quản lý trực tiếp tổ chức khai thác tài sản;” tại điểm a, khoản 4 Điều 62 dự thảo Luật vì đã được quy định tại các khoản 5, 6, 7 Điều 16 về khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia trong trường hợp doanh nghiệp quản lý tài sản đường sắt trực tiếp tổ chức khai thác tài sản quy định tại Nghị định số 15/2025/NĐ-CP ngày 03/02/2025 của Chính phủ.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và đã chỉnh lý dự thảo Luật để phù hợp với quy định của pháp luật về giá và pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công.

20.3. Đề nghị giá sử dụng hạ tầng phải được điều chỉnh theo biến động chi phí và nhu cầu thị trường, tránh ấn định cố định gây thiếu hụt nguồn lực khi chi phí tăng hoặc gây khó cho doanh nghiệp khi nhu cầu giảm. Để bảo đảm công bằng, việc định giá phải công khai cơ cấu chi phí và áp dụng thống nhất, không phân biệt theo vùng miền; tránh tình trạng mỗi địa phương ấn định một mức phí khác nhau, gây chênh lệch và cản trở cạnh tranh. Cơ quan trung ương (ví dụ Bộ Xây dựng) nên chủ trì ban hành khung giá dịch vụ điều hành trên phạm vi cả nước, các địa phương chỉ thực hiện theo hướng dẫn để bảo đảm đồng bộ.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau:

Giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt thuộc danh mục Nhà nước định giá theo quy định của pháp luật về giá. Vì vậy, khoản 4 Điều 60 dự thảo Luật quy định giao Bộ Xây dựng quyết định giá tối thiểu đối với tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư và Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt địa phương do mình đầu tư là phù hợp và đồng bộ với quy định của pháp luật về giá.

Ngoài ra, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và đã chỉnh lý điểm c khoản 4 Điều 60 dự thảo Luật như sau:

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

21. Về giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt (Điều 63)

Đề nghị làm rõ cơ chế điều chỉnh giá dịch vụ theo nhu cầu và tình hình thực tế tránh tình trạng thiếu tính linh hoạt khi có sự thay đổi về chi phí hoặc nhu cầu vận tải. Đồng thời, cần quy định rõ việc công khai giá dịch vụ và các yếu tố làm căn cứ cho việc điều chỉnh giá để đảm bảo sự công bằng cho tất cả các doanh nghiệp tham gia vận tải đường sắt, tránh việc các địa phương ủy quyền cho các cơ quan chức năng địa phương định giá có thể dẫn đến sự không đồng bộ và chênh lệch trong giá dịch vụ giữa các khu vực khác nhau.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau:

(i) Tương tự như quy định về giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt, thẩm

quyền định giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt cũng được giao cho Bộ Xây dựng đối với đường sắt quốc gia và Ủy ban nhân dân cấp tỉnh đối với đường sắt địa phương; tổ chức, cá nhân quyết định giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt trên kết cấu hạ tầng đường sắt do mình đầu tư. Quy định này là phù hợp với quy định của pháp luật về giá.

(ii) Giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt thuộc danh mục do Nhà nước định giá tối đa theo quy định của Luật Giá. Theo đó, trình tự định giá, điều chỉnh giá, công khai thông tin về giá được thực hiện theo quy định của pháp luật về giá.

22. Về cơ chế hỗ trợ doanh nghiệp trong vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt và an sinh xã hội (Điều 64)

Quy định về hỗ trợ doanh nghiệp kinh doanh đường sắt trong việc thực hiện nhiệm vụ đặc biệt và an sinh xã hội là cần thiết, nhằm đảm bảo rằng các hoạt động vận tải này không bị cản trở bởi yếu tố tài chính. Tuy nhiên, việc quy định hỗ trợ “bù đắp đủ chi phí hợp lý” có thể dẫn đến việc thiếu sự minh bạch trong việc xác định các chi phí hợp lý và thiếu sự rõ ràng trong quy trình hỗ trợ. Do đó, đề nghị làm rõ các tiêu chí cụ thể để xác định chi phí hợp lý và quy trình bù đắp chi phí cho doanh nghiệp, bao gồm cách thức xác minh và kiểm tra các khoản chi phí này. Đồng thời, bổ sung các quy định về công khai thông tin trong quá trình hỗ trợ tài chính đối với doanh nghiệp thực hiện các nhiệm vụ đặc biệt và an sinh xã hội như ngân sách hỗ trợ bao nhiêu, hỗ trợ cho tuyến nào, kết quả vận chuyển ra sao, đảm bảo tính minh bạch và ngăn ngừa các hành vi lạm dụng, tiêu cực.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và đã chỉnh lý khoản 1 Điều 62 dự thảo Luật như sau:

“1. Nhà nước hỗ trợ cho doanh nghiệp kinh doanh đường sắt trong trường hợp vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt, an sinh xã hội theo nguyên tắc bảo đảm bù đắp đủ chi phí hợp lý của doanh nghiệp”.

Ngoài ra, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo thêm như sau: quy định này được kế thừa từ Luật Đường sắt 2017 và đã giao Chính phủ quy định chi tiết. Theo đó, tại Nghị định số 65/2018/NĐ-CP đã quy định chi tiết các nội dung hỗ trợ doanh nghiệp kinh doanh đường sắt trong trường hợp vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt, an sinh xã hội như: đối tượng được hỗ trợ, các trường hợp được hỗ trợ, nguyên tắc hỗ trợ, quy trình, thủ tục hỗ trợ. Thực hiện chỉ đạo của lãnh đạo Đảng và Nhà nước về đổi mới tư duy xây dựng pháp luật, dự thảo Luật được rà soát chỉ quy định những vấn đề khung mang tính nguyên tắc, những nội dung thuộc thẩm quyền của Quốc hội và giao Chính phủ quy định chi tiết hướng dẫn thi hành.

Việc công khai thông tin được quy định chi tiết trong Nghị định để đảm bảo tính minh bạch và ngăn ngừa các hành vi lạm dụng, tiêu cực.

23. Về quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt (Chương VII, từ Điều 65 đến Điều 67)

23.1. Đề nghị cân nhắc bỏ quy định về quản lý nhà nước về hoạt động

đường sắt để tránh trùng lặp và bảo đảm thống nhất với quy định tại khoản 2 Điều 39 của Luật Tổ chức Chính phủ: “2. Chính phủ quy định cụ thể chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của từng Bộ, cơ quan ngang Bộ”.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: tại các Điều từ 65 đến 67 của dự thảo Luật (kèm theo Tờ trình số 127/TTr-CP) quy định các nội dung về quản lý nhà nước trong hoạt động đường sắt bao gồm Chính phủ, các bộ, ngành, địa phương. Đây là những nội dung cơ bản nhằm bảo đảm cho công tác quản lý đối với hoạt động đường sắt đồng bộ, hiệu lực, hiệu quả. Những nội dung này là một trong những cơ sở để Chính phủ quy định cụ thể chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của từng bộ, cơ quan ngang bộ theo quy định tại khoản 2 Điều 39 của Luật Tổ chức Chính phủ 2015.

Ngoài ra, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và đã chỉnh lý theo hướng bỏ quy định về tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về đường sắt tại Điều 67 do đã được quy định tại Luật Phổ biến, giáo dục pháp luật.

23.2. Cần rà soát, chỉnh lý các quy định liên quan, bảo đảm phù hợp với các quy định của Luật Tổ chức chính quyền địa phương, Luật Tổ chức Chính phủ, thực hiện yêu cầu đẩy mạnh phân cấp, phân quyền và tinh gọn tổ chức bộ máy, nâng cao hiệu lực, hiệu quả, hiệu năng quản lý nhà nước.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và đã rà soát quy định của Luật Tổ chức chính quyền địa phương, Luật Tổ chức Chính phủ và dự thảo Luật cũng đã phân cấp, phân quyền mạnh mẽ để đáp ứng yêu cầu về tinh gọn tổ chức bộ máy, nâng cao hiệu lực, hiệu quả, hiệu năng quản lý nhà nước.

24. Bộ cục dự thảo Luật

Đề nghị làm rõ lý do lược bỏ Chương VIII của Luật hiện hành (Đường sắt tốc độ cao) thay vì nghiên cứu, cập nhật các quy định tiến bộ của Nghị quyết này để khái quát hóa một số quy định mang tính nguyên tắc cơ bản về đường sắt tốc độ cao, tạo cơ sở pháp lý vững chắc, thống nhất trong hệ thống pháp luật, tránh khoảng trống khi thực hiện các dự án đường sắt tốc độ cao trong tương lai... Đề nghị nghiên cứu, bổ sung các quy định riêng cho ĐSDT trong Luật Đường sắt (sửa đổi) để đảm bảo phát triển ĐSDT bền vững và hiệu quả.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo đã báo cáo chi tiết tại mục I.8 Báo cáo này.

25. Quy định riêng về an ninh, an toàn đường sắt cho từng loại hình đường sắt

Hệ thống đường sắt đô thị, đường sắt tốc độ cao có vai trò quan trọng trong việc đảm bảo an toàn giao thông và an ninh quốc gia. Tuy nhiên, hệ thống này vẫn tiềm ẩn nhiều nguy cơ và rủi ro cần phải được quản lý chặt chẽ, nhất là trong bối cảnh có sự gia tăng của các phương tiện vận chuyển hành khách và hàng hóa. Do đó, việc rà soát, nghiên cứu, bổ sung quy định riêng về an ninh, an toàn là cần thiết để đáp ứng các yêu cầu cấp bách về bảo vệ hệ thống đường sắt như đảm bảo an toàn trong vận hành, bảo đảm an ninh khu vực ga và tàu, chế tài xử lý vi phạm,

đồng thời có các giải pháp bổ sung để nâng cao an toàn, an ninh hệ thống đường sắt. Các quy định này sẽ tạo ra một cơ sở pháp lý rõ ràng, đồng thời góp phần đảm bảo sự phát triển hài hòa giữa các loại hình giao thông và bảo vệ an toàn cho cộng đồng, mang lại lợi ích lớn cho việc phát triển giao thông công cộng và hạ tầng đô thị trong tương lai.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: theo kinh nghiệm quốc tế, đối với tuyến đường sắt tốc độ cao chỉ có trung tâm điều hành tuyến đường sắt là công trình cần bảo vệ đặc biệt để bảo đảm an toàn trong vận hành khai thác. Theo đó, sau khi được đưa vào khai thác, trung tâm điều hành sẽ được bổ sung vào danh mục công trình quan trọng liên quan đến an ninh quốc gia do Thủ tướng Chính phủ ban hành theo quy định của pháp luật về bảo vệ công trình quan trọng liên quan đến an ninh quốc gia.

26. Quy định về hiệu lực thi hành

Quy định hiệu lực thi hành của dự thảo Luật từ ngày 01/01/2027 là quá chậm... Đề nghị cân nhắc điều chỉnh thời điểm có hiệu lực sao cho phù hợp hơn với các kế hoạch đầu tư và thí điểm, có thể quy định thời điểm có hiệu lực sớm hơn để phù hợp với quá trình triển khai các dự án đường sắt và cơ chế chính sách đặc thù cho các thành phố lớn như Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: thực hiện chỉ đạo của Đảng, Nhà nước về đổi mới tư duy xây dựng pháp luật, theo đó dự thảo Luật chỉ quy định những vấn đề khung mang tính nguyên tắc thuộc thẩm quyền của Quốc hội, những nội dung giao Chính phủ, Bộ trưởng các bộ (Xây dựng, Công an, Y tế), địa phương quy định chi tiết theo thẩm quyền với số lượng văn bản tương đối lớn cần nhiều thời gian để nghiên cứu, xây dựng nhằm bảo đảm chất lượng, tính khả thi. Vì vậy, cơ quan chủ trì soạn thảo đề nghị giữ nguyên hiệu lực thi hành từ ngày 01/01/2027.

27. Về bố cục, ngôn ngữ, kỹ thuật soạn thảo văn bản

27.1. Đề nghị rà soát về ngôn ngữ, hình thức, kỹ thuật trình bày văn bản cho phù hợp với quy định tại Nghị quyết số 351/2017/UBTVQH14 ngày 14/3/2017 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội quy định thể thức và kỹ thuật trình bày văn bản quy phạm pháp luật của Quốc hội, Ủy ban Thường vụ Quốc hội, Chủ tịch nước. Dự thảo Luật còn nhiều quy định không rõ ràng, không đảm bảo tính thống nhất trong cách hiểu và áp dụng, như “có thể”, “nếu có”, “trường hợp cần thiết”. Đề nghị rà soát, nghiên cứu để chỉnh sửa đảm bảo tính rõ ràng, khả thi của dự thảo Luật.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và đã rà soát về ngôn ngữ, hình thức, kỹ thuật trình bày văn bản cho phù hợp với quy định tại Nghị quyết số 351/2017/UBTVQH14 ngày 14/3/2017 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội quy định thể thức và kỹ thuật trình bày văn bản quy phạm pháp luật của Quốc hội, Ủy ban Thường vụ Quốc hội, Chủ tịch nước.

27.2. Đề nghị nghiên cứu bổ sung phù hợp một số quy định mang tính nguyên tắc về Chiến lược phát triển giao thông vận tải đường sắt; về hệ thống cơ

sở dữ liệu quốc gia đáp ứng yêu cầu quản lý, phát triển mạnh mẽ của ngành đường sắt như dữ liệu về hạ tầng, vận hành khai thác, kinh doanh và khách hàng, an toàn và bảo mật, năng lượng và môi trường...

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo báo cáo như sau: Luật Quy hoạch đã bỏ các quy định về chiến lược và thay bằng quy hoạch ngành quốc gia. Quy định về hệ thống cơ sở dữ liệu quốc gia được quy định trong Luật Dữ liệu và các quy định khác của pháp luật có liên quan. Do đó, để bảo đảm tính thống nhất, đồng bộ của hệ thống pháp luật, cơ quan chủ trì soạn thảo đề nghị không bổ sung nội dung này vào dự thảo Luật.

27.3. Cơ cấu các chương, mục của dự thảo Luật nên được bố cục hợp lý, tránh trùng lặp, phân tán. Ví dụ, có ý kiến đề xuất gom các quy định về đất đai vào một mục riêng, thay vì rải rác ở Điều 13 và Điều 22. Tương tự, các nội dung về tài chính, khoa học công nghệ, an ninh trật tự... cũng nên nhóm lại theo chủ đề, mạch lạc hơn, người thực thi dễ theo dõi. Đồng thời, cần nhắc việc chỉ quy định một Điều tại Mục 1 Chương VI dự thảo Luật.

Về nội dung này, cơ quan chủ trì soạn thảo tiếp thu và đã rà soát bảo đảm các chương, mục của dự thảo Luật được bố cục hợp lý, mạch lạc, dễ hiểu, dễ theo dõi, dễ áp dụng; đồng thời đã chuyển nội dung Điều 50 tại Mục 1 Chương VI dự thảo Luật (kèm theo Tờ trình số 127/TTr-CP) vào Điều 49, Điều 51 dự thảo Luật sau chỉnh lý./.

Phụ lục 2

RÀ SOÁT CÁC CHỦ TRƯỞNG CỦA ĐẢNG TRONG DỰ ÁN LUẬT ĐƯỜNG SẮT (SỬA ĐỔI)

(Kèm theo Báo cáo số 180 /BC-CP ngày 11 tháng 4 năm 2025 của Chính phủ)

I. ĐỐI VỚI NGHỊ QUYẾT SỐ 29-NQ/TW NGÀY 17/11/2022 CỦA BAN CHẤP HÀNH TRUNG ƯƠNG TIẾP TỤC ĐẨY MẠNH CÔNG NGHIỆP HÓA, HIỆN ĐẠI HÓA ĐẤT NƯỚC ĐẾN NĂM 2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2045

1. Xây dựng và hoàn thiện thể chế, chính sách thúc đẩy công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước

1.1. Hoàn thiện cơ chế, chính sách cho phát triển khoa học - công nghệ, đổi mới sáng tạo... Có chính sách ưu đãi phù hợp về thuế, tài chính, tín dụng, đất đai... cho nghiên cứu khoa học - công nghệ.

- Khoản 3 Điều 5 dự thảo Luật quy định: “3. Khuyến khích, hỗ trợ, tạo điều kiện và bảo vệ quyền, lợi ích hợp pháp của tổ chức, cá nhân trong nước và nước ngoài đầu tư, kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt và kinh doanh vận tải đường sắt; kết nối đường sắt với các phương thức vận tải khác; phát triển công nghiệp đường sắt, nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển giao công nghệ và đào tạo, phát triển nguồn nhân lực”.

- Điểm a khoản 2 Điều 6 dự thảo Luật quy định:

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

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

- Khoản 2 Điều 30 dự thảo Luật quy định: “2. Doanh nghiệp tham gia đầu tư, nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển giao công nghệ phát triển công nghiệp đường sắt được trích thu nhập tính thuế thu nhập doanh nghiệp để lập Quỹ Phát triển khoa học và công nghệ theo quy định của pháp luật về khoa học, công nghệ và đổi mới sáng tạo. Việc quản lý, sử dụng Quỹ được thực hiện theo nguyên tắc thị trường, chấp nhận khả năng rủi ro, bảo đảm công khai, minh bạch”.

- Điểm a khoản 3 Điều 30 dự thảo Luật quy định: “a) Tổ chức, cá nhân chủ trì hoạt động khoa học công nghệ được quyết định việc đấu thầu hạn chế, chỉ định thầu, đặt hàng để lựa chọn nhà thầu cung ứng dịch vụ, hàng hóa”.

1.2. Ban hành cơ chế, chính sách về phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao cho các ngành công nghiệp nền tảng, công nghiệp ưu tiên, công nghiệp mũi nhọn thông qua tăng cường chính sách đặt hàng đào tạo và thực hiện hỗ trợ tài chính của Nhà nước đối với cơ sở đào tạo và người học...

- Khoản 2, khoản 3 Điều 5 dự thảo Luật quy định:

“2. Ưu tiên phân bổ ngân sách để bảo đảm phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương, công nghiệp đường sắt và đào tạo nguồn nhân lực theo quy hoạch, kế hoạch...”

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

- Khoản 1 Điều 6 dự thảo Luật quy định: *“1. Kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt phục vụ cho hoạt động vận tải đường sắt, kinh doanh vận tải đường sắt, công nghiệp đường sắt và đào tạo nguồn nhân lực đường sắt là các ngành, nghề ưu đãi đầu tư”.*

- Khoản 3 Điều 28 dự thảo Luật quy định: *“3. Dự án đầu tư xây dựng đường sắt, công trình công nghiệp đường sắt có gói thầu được tổ chức đấu thầu quốc tế, phải có điều kiện ràng buộc nhà thầu nước ngoài thực hiện chuyển giao công nghệ, đào tạo nguồn nhân lực cho đối tác Việt Nam để làm chủ công tác quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì và từng bước làm chủ công nghệ”.*

- Khoản 4 Điều 30 dự thảo Luật quy định: *“4. Tổ chức, cá nhân tham gia đào tạo phát triển nguồn nhân lực công nghiệp đường sắt được hưởng các chính sách theo quy định của pháp luật về công nghệ cao”.*

1.3. Ban hành cơ chế thử nghiệm có kiểm soát, các chính sách thí điểm, đặc thù cho các hoạt động phát triển, thử nghiệm... tăng cường chính sách đặt hàng, giao nhiệm vụ sản xuất, chính sách mua sắm công theo hướng ưu tiên sử dụng hàng hóa trong nước.

- Khoản 3, khoản 4, khoản 5, khoản 6 Điều 28 dự thảo Luật quy định:

“3. Dự án đầu tư xây dựng đường sắt, công trình công nghiệp đường sắt có gói thầu được tổ chức đấu thầu quốc tế, phải có điều kiện ràng buộc nhà thầu nước ngoài thực hiện chuyển giao công nghệ, đào tạo nguồn nhân lực cho đối tác Việt Nam để làm chủ công tác quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì và từng bước làm chủ công nghệ.

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

5. Nhà thầu, chủ đầu tư dự án đầu tư xây dựng đường sắt và dự án mua sắm, đóng mới đầu máy, toa xe phải ưu tiên sử dụng các sản phẩm, hàng hóa, dịch vụ mà trong nước có thể sản xuất, cung cấp.

6. Chính phủ quy định chi tiết khoản 3 Điều này”.

- Khoản 2, khoản 3 Điều 29 dự thảo Luật quy định:

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

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

1.4. Hoàn thiện cơ chế, chính sách, thí điểm thực hiện các cơ chế phù hợp để tạo đột phá cho phát triển kết cấu hạ tầng.

- Điều 5 dự thảo Luật quy định:

“1. Ưu tiên tập trung nguồn lực để đầu tư phát triển, nâng cấp, bảo trì, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương và công nghiệp đường sắt để bảo đảm giao thông vận tải đường sắt đóng vai trò chủ đạo trong hệ thống giao thông vận tải cả nước.

2. Ưu tiên phân bổ ngân sách để bảo đảm phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương, công nghiệp đường sắt và đào tạo nguồn nhân lực theo quy hoạch, kế hoạch; huy động tối đa nguồn lực của địa phương tham gia bồi thường, hỗ trợ tái định cư, đầu tư xây dựng một số hạng mục thuộc kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia trong phạm vi địa phương có dự án đường sắt đi qua.

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

4. Khuyến khích tổ chức, cá nhân tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt thông qua các hình thức hợp đồng theo phương thức đối tác công tư.

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

- Điều 6 dự thảo Luật quy định:

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

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

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

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

3. Tổ chức tham gia đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương được Nhà nước bảo đảm toàn bộ kinh phí giải phóng mặt bằng đối với đất dành cho đường sắt để xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt; chi phí chuẩn bị vận hành, khai thác và tiếp nhận đào tạo, chuyển giao công nghệ.

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

- Khoản 4 Điều 13 dự thảo Luật quy định: “4. Khi lập, điều chỉnh quy hoạch, đầu tư xây dựng công trình cảng hàng không, cảng biển, cảng cạn quy định tại khoản 3 Điều này phải dành quỹ đất để xây dựng công trình đường sắt kết nối. Chủ đầu tư công trình cảng xây dựng lộ trình thực hiện kết nối đường sắt theo quy hoạch được phê duyệt”.

- Khoản 6 Điều 14 dự thảo Luật quy định: “6. Tại các ga đường sắt được phép xây dựng công trình kinh doanh dịch vụ thương mại, văn phòng, điểm cung cấp dịch vụ viễn thông công cộng”.

2. Xây dựng nền công nghiệp quốc gia vững mạnh, tự lực, tự cường; nâng cao năng lực ngành xây dựng: ưu tiên nguồn lực và có cơ chế, chính sách khuyến khích đủ mạnh để phát triển những lĩnh vực ưu tiên của các ngành công nghiệp nền tảng.

Khoản 1, khoản 2, khoản 3, khoản 5 Điều 5 dự thảo Luật quy định:

“1. Ưu tiên tập trung nguồn lực để đầu tư phát triển, nâng cấp, bảo trì, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương và công nghiệp đường sắt để bảo đảm giao thông vận tải đường sắt đóng vai trò chủ đạo trong hệ thống giao thông vận tải cả nước.

2. Ưu tiên phân bổ ngân sách để bảo đảm phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương, công nghiệp đường sắt và đào tạo nguồn nhân lực theo quy hoạch, kế hoạch...

3. Khuyến khích, hỗ trợ, tạo điều kiện và bảo vệ quyền, lợi ích hợp pháp của tổ chức, cá nhân trong nước và nước ngoài đầu tư, kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt và kinh doanh vận tải đường sắt; kết nối đường sắt với các phương thức vận tải

khác; phát triển công nghiệp đường sắt, nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển giao công nghệ và đào tạo, phát triển nguồn nhân lực.

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

3. Phát triển khoa học - công nghệ, đổi mới sáng tạo và nguồn nhân lực chất lượng cao đáp ứng yêu cầu công nghiệp hóa, hiện đại hóa: thực hiện thí điểm cơ chế, chính sách mới, đặc thù về khoa học, công nghệ và đổi mới sáng tạo tại một số địa phương, trường đại học, viện nghiên cứu, doanh nghiệp được giao nhiệm vụ nghiên cứu và phát triển công nghệ lõi, công nghệ nguồn.

- Tại khoản 2 Điều 27 dự thảo Luật đã quy định: “2. Sản phẩm công nghiệp đường sắt gồm: đầu máy, toa xe, hệ thống thông tin, tín hiệu, hệ thống cấp điện sức kéo đường sắt, ray, phụ kiện liên kết ray và phụ tùng, vật tư, thiết bị có yêu cầu kỹ thuật đặc biệt thuộc Danh mục công nghệ cao được ưu tiên đầu tư phát triển theo quyết định của Thủ tướng Chính phủ”.

- Tại khoản 3, khoản 4, khoản 5 Điều 28 dự thảo Luật đã quy định:

“3. Dự án đầu tư xây dựng đường sắt, công trình công nghiệp đường sắt có gói thầu được tổ chức đấu thầu quốc tế, phải có điều kiện ràng buộc nhà thầu nước ngoài thực hiện chuyển giao công nghệ, đào tạo nguồn nhân lực cho đối tác Việt Nam để làm chủ công tác quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì và từng bước làm chủ công nghệ.

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

5. Nhà thầu, chủ đầu tư dự án đầu tư xây dựng đường sắt và dự án mua sắm, đóng mới đầu máy, toa xe phải ưu tiên sử dụng các sản phẩm, hàng hóa, dịch vụ mà trong nước có thể sản xuất, cung cấp”.

- Tại khoản 2, khoản 3 Điều 29 dự thảo Luật đã quy định:

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

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

- Tại khoản 2, khoản 3, khoản 4 Điều 30 dự thảo Luật đã quy định:

“2. Doanh nghiệp tham gia đầu tư, nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ,

chuyển giao công nghệ phát triển công nghiệp đường sắt được trích thu nhập tính thuế thu nhập doanh nghiệp để lập Quỹ Phát triển khoa học và công nghệ theo quy định của pháp luật về khoa học, công nghệ và đổi mới sáng tạo. Việc quản lý, sử dụng Quỹ được thực hiện theo nguyên tắc thị trường, chấp nhận khả năng rủi ro, bảo đảm công khai, minh bạch.

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

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

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

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

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

4. Phát triển kết cấu hạ tầng đồng bộ, hiện đại; thúc đẩy đô thị hóa nhanh và bền vững, gắn kết chặt chẽ và tạo động lực cho công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước: quan tâm đúng mức và phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt có trọng tâm, trọng điểm; tập trung cải tạo, nâng cấp để tiếp tục khai thác có hiệu quả các tuyến đường sắt hiện có; nghiên cứu, sớm đầu tư xây dựng tuyến đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam, các tuyến đường sắt đô thị tại Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh và một số thành phố khác, một số tuyến đường sắt kết nối với các khu kinh tế, khu công nghiệp, cảng hàng không, cảng biển

- Điều 5 dự thảo Luật quy định:

“1. Ưu tiên tập trung nguồn lực để đầu tư phát triển, nâng cấp, bảo trì, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương và công nghiệp đường sắt để bảo đảm giao thông vận tải đường sắt đóng vai trò chủ đạo trong hệ thống giao thông vận tải cả nước.

2. Ưu tiên phân bổ ngân sách để bảo đảm phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương, công nghiệp đường sắt và đào tạo nguồn nhân lực theo quy hoạch, kế hoạch; huy động tối đa nguồn lực của địa phương tham gia bồi thường, hỗ trợ tái định cư, đầu tư xây dựng một số hạng mục thuộc kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia trong phạm vi địa phương có dự án đường sắt đi qua.

3. Khuyến khích, hỗ trợ, tạo điều kiện và bảo vệ quyền, lợi ích hợp pháp của tổ chức, cá nhân trong nước và nước ngoài đầu tư, kinh doanh kết cấu hạ tầng đường

sắt và kinh doanh vận tải đường sắt; kết nối đường sắt với các phương thức vận tải khác...

4. Khuyến khích tổ chức, cá nhân tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt thông qua các hình thức hợp đồng theo phương thức đối tác công tư.

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

- Khoản 2, khoản 3, khoản 4 Điều 13 dự thảo Luật đã có các quy định về kết nối đường sắt như:

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

3. Cảng hàng không có công suất từ 30 triệu hành khách/năm trở lên, cảng biển loại I trở lên và cảng cạn có công suất từ 50.000 TEU/năm trở lên tại các tỉnh/thành phố có đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương đi qua phải có quy hoạch kết nối với đường sắt vào trong cảng để đáp ứng nhu cầu vận tải, phát triển kinh tế - xã hội, quốc phòng, an ninh, bảo vệ môi trường.

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

- Điều 21 dự thảo Luật quy định về khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt:

“1. Khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt là việc Nhà nước quy hoạch, thu hồi đất vùng phụ cận ga đường sắt, đầu tư hạ tầng kỹ thuật nếu có để giao đất, cho thuê đất phát triển các khu đô thị, thương mại, dịch vụ theo quy định của pháp luật.

2. Việc lập, quyết định, quản lý quy hoạch vùng phụ cận ga đường sắt được thực hiện như sau:

a) Trên cơ sở quy hoạch tuyến, ga đường sắt quốc gia và quy hoạch hệ thống đường sắt địa phương trong quy hoạch vùng, quy hoạch tỉnh, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức lập, điều chỉnh quy hoạch phân khu, quy hoạch chi tiết vùng phụ cận ga đường sắt để xác định vị trí, ranh giới, diện tích đất thu hồi.

b) Trong vùng phụ cận, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh được quyết định các chỉ tiêu quy hoạch, kiến trúc, hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội, các yêu cầu về không gian khác với quy định tại quy chuẩn kỹ thuật quốc gia nhưng phải bảo đảm đáp ứng về hệ thống hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội; điều chỉnh chức năng sử dụng các khu đất trong vùng phụ cận ga đường sắt để khai thác quỹ đất và giá trị tăng thêm từ đất.

3. Hội đồng nhân dân cấp tỉnh quyết định sử dụng ngân sách địa phương để

triển khai dự án đầu tư công độc lập thực hiện công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư theo quy hoạch vùng phụ cận ga đường sắt để tạo quỹ đất đầu tư nhằm phát triển đô thị theo quy định của pháp luật.

5. Chính phủ quy định chi tiết khoản 1 Điều này”.

- Ngoài ra, nhằm thực hiện chủ trương của Đảng tại Nghị quyết số 29-NQ/TW, Quốc hội đã quyết định chủ trương đầu tư dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam, dự án đầu tư xây dựng tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng và thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt để phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh¹.

5. Phát triển các thành phần kinh tế nhằm thúc đẩy công nghiệp hóa, hiện đại hóa: *tăng cường cơ chế đặt hàng, giao nhiệm vụ cho một số tập đoàn, doanh nghiệp nhà nước và doanh nghiệp tư nhân trong nước có quy mô lớn, có đủ năng lực thực hiện một số nhiệm vụ có tính chiến lược, dẫn dắt quá trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa.*

Tại khoản 3 Điều 29 dự thảo Luật đã quy định: “3. Chính phủ quy định tiêu chí lựa chọn tổ chức, doanh nghiệp nhà nước được giao nhiệm vụ hoặc tổ chức, doanh nghiệp Việt Nam được đặt hàng cung cấp dịch vụ, hàng hóa công nghiệp đường sắt; nghiên cứu, ứng dụng, nhận chuyển giao công nghệ”.

II. ĐỐI VỚI NGHỊ QUYẾT SỐ 57-NQ/TW NGÀY 22/12/2024 CỦA BỘ CHÍNH TRỊ VỀ ĐỘT PHÁ PHÁT TRIỂN KHOA HỌC, CÔNG NGHỆ, ĐỔI MỚI SÁNG TẠO VÀ CHUYỂN ĐỔI SỐ QUỐC GIA

1. Có cơ chế thí điểm để doanh nghiệp thử nghiệm công nghệ mới có sự giám sát của Nhà nước; có chính sách miễn trừ trách nhiệm đối với doanh nghiệp, tổ chức, cá nhân trong trường hợp thử nghiệm công nghệ mới, mô hình kinh doanh mới mà có thiệt hại về kinh tế do nguyên nhân khách quan. Hình thành các quỹ đầu tư mạo hiểm cho khởi nghiệp sáng tạo, ươm tạo công nghệ và chuyển đổi số

- Khoản 2 Điều 30 dự thảo Luật đã quy định: “2. Doanh nghiệp tham gia đầu tư, nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển giao công nghệ phát triển công nghiệp đường sắt được trích thu nhập tính thuế thu nhập doanh nghiệp để lập Quỹ Phát triển khoa học và công nghệ theo quy định của pháp luật về khoa học, công nghệ và đổi mới sáng tạo. Việc quản lý, sử dụng Quỹ được thực hiện theo nguyên tắc thị trường, chấp nhận khả năng rủi ro, bảo đảm công khai, minh bạch”.

2. Có cơ chế, chính sách hỗ trợ, phát triển các tổ chức nghiên cứu khoa

¹ Nghị quyết số 172/2024/QH15 ngày 30/11/2024 của Quốc hội về chủ trương đầu tư dự án đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc - Nam; Nghị quyết số 187/2025/QH15 ngày 19/02/2025 của Quốc hội về chủ trương đầu tư dự án đầu tư xây dựng tuyến đường sắt Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng; Nghị quyết số 188/2025/QH15 ngày 19/02/2025 của Quốc hội về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù, đặc biệt để phát triển hệ thống mạng lưới đường sắt đô thị tại thành phố Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh.

học và công nghệ công lập hoạt động hiệu quả; giao quyền tự chủ, tự chịu trách nhiệm về tổ chức, cán bộ, tài chính, chuyên môn; được sử dụng ngân sách nhà nước thuê chuyên gia, sử dụng tài sản hữu hình và trí tuệ để liên kết, hợp tác khoa học và công nghệ với các tổ chức, doanh nghiệp. Có cơ chế cho phép và khuyến khích các tổ chức nghiên cứu, nhà khoa học thành lập và tham gia điều hành doanh nghiệp dựa trên kết quả nghiên cứu

- Khoản 3 Điều 5 dự thảo Luật đã quy định: “3. Khuyến khích, hỗ trợ, tạo điều kiện và bảo vệ quyền, lợi ích hợp pháp của tổ chức, cá nhân trong nước và nước ngoài đầu tư, kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt và kinh doanh vận tải đường sắt; kết nối đường sắt với các phương thức vận tải khác; phát triển công nghiệp đường sắt, nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển giao công nghệ và đào tạo, phát triển nguồn nhân lực”.

- Khoản 1 Điều 6 dự thảo Luật đã quy định: “1. Kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt phục vụ cho hoạt động vận tải đường sắt, kinh doanh vận tải đường sắt, công nghiệp đường sắt và đào tạo nguồn nhân lực đường sắt là các ngành, nghề ưu đãi đầu tư”.

- Khoản 3 Điều 30 dự thảo Luật đã quy định:

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

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

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

3. Có cơ chế khuyến khích mua sắm công đối với các sản phẩm, hàng hoá là kết quả nghiên cứu khoa học do doanh nghiệp trong nước tạo ra. Có cơ chế đặc biệt trong nghiên cứu, tiếp cận, mua các bí mật công nghệ, học hỏi, sao chép các công nghệ tiên tiến của nước ngoài

- Khoản 5 Điều 28 dự thảo Luật đã quy định: “5. Nhà thầu, chủ đầu tư dự án đầu tư xây dựng đường sắt và dự án mua sắm, đóng mới đầu máy, toa xe phải ưu tiên sử dụng các sản phẩm, hàng hóa, dịch vụ mà trong nước có thể sản xuất, cung cấp”.

- Khoản 2 Điều 29 dự thảo Luật đã quy định: “2. Thủ tướng Chính phủ quyết định danh mục dịch vụ, hàng hóa công nghiệp đường sắt được giao nhiệm vụ cho tổ chức, doanh nghiệp nhà nước hoặc đặt hàng cho tổ chức, doanh nghiệp Việt Nam”.

4. Có cơ chế thử nghiệm chính sách nhằm thúc đẩy nghiên cứu, phát triển, ứng dụng, chuyển giao công nghệ chiến lược

- Khoản 2 Điều 30 dự thảo Luật đã quy định: “2. Doanh nghiệp tham gia đầu tư, nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển giao công nghệ phát triển công nghiệp đường sắt được trích thu nhập tính thuế thu nhập doanh nghiệp để lập Quỹ Phát triển khoa học và công nghệ theo quy định của pháp luật về khoa học, công nghệ và đổi mới sáng tạo. Việc quản lý, sử dụng Quỹ được thực hiện theo nguyên tắc thị trường, chấp nhận khả năng rủi ro, bảo đảm công khai, minh bạch”.

5. Có cơ chế, chính sách hỗ trợ, khuyến khích các tổ chức, cá nhân, doanh nghiệp đầu tư, xây dựng các phòng thí nghiệm, trung tâm nghiên cứu và phát triển khoa học, công nghệ

- Khoản 1 và điểm b khoản 2 Điều 6 dự thảo Luật đã quy định:

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

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

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

- Khoản 3 Điều 30 dự thảo Luật đã quy định:

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

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

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

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

6. Có cơ chế hợp tác công tư để phát triển hạ tầng số hiện đại, trong đó nguồn lực nhà nước là chủ yếu

Cơ chế này không thuộc phạm vi điều chỉnh của Luật Đường sắt.

7. Có cơ chế, chính sách hỗ trợ các doanh nghiệp trong nước đầu tư, xây dựng trung tâm dữ liệu, điện toán đám mây; thu hút doanh nghiệp nước ngoài đặt trung tâm dữ liệu, điện toán đám mây tại Việt Nam. Hình thành hạ tầng lưu trữ, tính toán đạt tiêu chuẩn quốc tế, tiêu chuẩn xanh. Sớm hoàn thành và phát huy hiệu quả Trung tâm dữ liệu quốc gia; đầu tư xây dựng các trung tâm dữ liệu vùng. Xây dựng, phát huy hiệu quả dữ liệu quốc gia, dữ liệu của bộ, ngành, địa phương bảo đảm liên thông, tích hợp, chia sẻ. Có cơ chế, chính sách bảo đảm dữ liệu thành nguồn tài nguyên tư liệu sản xuất quan trọng

Cơ chế này không thuộc phạm vi điều chỉnh của Luật Đường sắt.

8. Có cơ chế, chính sách hấp dẫn về tín dụng, học bổng và học phí để thu hút học sinh, sinh viên giỏi theo học các lĩnh vực toán học, vật lý, sinh học, hoá học, kỹ thuật và công nghệ then chốt, nhất là ở các trình độ sau đại học. Ban hành cơ chế đặc thù thu hút người Việt Nam ở nước ngoài và người nước ngoài có trình độ cao về Việt Nam làm việc, sinh sống. Có cơ chế đặc biệt về nhập quốc tịch, sở hữu nhà, đất, thu nhập, môi trường làm việc nhằm thu hút, trọng dụng, giữ chân các nhà khoa học đầu ngành, các chuyên gia, các “tổng công trình sư” trong và ngoài nước có khả năng tổ chức, điều hành, chỉ huy, triển khai các nhiệm vụ trọng điểm quốc gia về khoa học và công nghệ, đổi mới sáng tạo, chuyển đổi số, phát triển công nghệ trí tuệ nhân tạo và đào tạo nguồn nhân lực

- Khoản 1 Điều 6 dự thảo Luật đã quy định: “1. Kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt phục vụ cho hoạt động vận tải đường sắt, kinh doanh vận tải đường sắt, công nghiệp đường sắt và đào tạo nguồn nhân lực đường sắt là các ngành, nghề ưu đãi đầu tư”.

- Khoản 3 Điều 28 dự thảo Luật đã quy định: “3. Dự án đầu tư xây dựng đường sắt, công trình công nghiệp đường sắt có gói thầu được tổ chức đấu thầu quốc tế, phải có điều kiện ràng buộc nhà thầu nước ngoài thực hiện chuyển giao công nghệ, đào tạo nguồn nhân lực cho đối tác Việt Nam để làm chủ công tác quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì và từng bước làm chủ công nghệ”.

- Khoản 4 Điều 30 dự thảo Luật đã quy định: “4. Tổ chức, cá nhân tham gia đào tạo phát triển nguồn nhân lực công nghiệp đường sắt được hưởng các chính sách theo quy định của pháp luật về công nghệ cao”.

9. Có cơ chế đặc thù về hợp tác công tư trong đào tạo nhân lực công nghệ số

Cơ chế này không thuộc phạm vi điều chỉnh của Luật Đường sắt.

10. Có cơ chế, chính sách hỗ trợ hình thành và phát triển một số doanh nghiệp công nghệ số chiến lược trong nước quy mô lớn để phát triển hạ tầng số, dẫn dắt chuyển đổi số quốc gia và đủ năng lực cạnh tranh quốc tế; cơ chế đặt hàng, giao nhiệm vụ cho các doanh nghiệp công nghệ số thực hiện các nhiệm vụ

trọng điểm về chuyển đổi số; cơ chế ưu đãi về đất đai, tín dụng, thuế trong nghiên cứu, thử nghiệm, ứng dụng, phát triển, sản xuất sản phẩm, dịch vụ công nghệ số

- Khoản 1, khoản 2 Điều 6 dự thảo Luật quy định:

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

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

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

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

- Khoản 2, khoản 3 Điều 29 dự thảo Luật quy định:

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

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

- Khoản 3 Điều 30 dự thảo Luật đã quy định:

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

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

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

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

nghệ”.

III. ĐỐI VỚI KẾT LUẬN SỐ 49-KL/TW NGÀY 28/02/2023 CỦA BỘ CHÍNH TRỊ VỀ ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN GIAO THÔNG VẬN TẢI ĐƯỜNG SẮT VIỆT NAM ĐẾN NĂM 2030, TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2045

1. Hoàn thiện hệ thống pháp luật, cơ chế, chính sách ưu đãi, tạo môi trường thuận lợi, khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia đầu tư phát triển giao thông vận tải đường sắt. Ban hành cơ chế, chính sách pháp luật về sử dụng đất cho xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt và cho thuê kết cấu hạ tầng đường sắt. Nghiên cứu, ban hành các cơ chế, chính sách, giải pháp phù hợp để tháo gỡ vướng mắc, đẩy nhanh tiến trình đầu tư các tuyến đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị

(i) Khoản 5 Điều 4 dự thảo Luật đã quy định: “5. Bảo đảm cạnh tranh lành mạnh, bình đẳng giữa các tổ chức, cá nhân thuộc mọi thành phần kinh tế tham gia kinh doanh đường sắt”.

Đồng thời, dự thảo Luật đã bổ sung quy định về khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia đầu tư phát triển giao thông vận tải đường sắt tại Điều 5 của dự thảo: “3. Khuyến khích, hỗ trợ, tạo điều kiện và bảo vệ quyền, lợi ích hợp pháp của tổ chức, cá nhân trong nước và nước ngoài đầu tư, kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt và kinh doanh vận tải đường sắt; kết nối đường sắt với các phương thức vận tải khác; phát triển công nghiệp đường sắt, nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển giao công nghệ và đào tạo, phát triển nguồn nhân lực”.

(ii) Khoản 5 Điều 5 dự thảo Luật đã quy định: “5. Dành quỹ đất theo quy hoạch để phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt, công trình công nghiệp đường sắt”.

- Khoản 4 Điều 13 dự thảo Luật đã quy định: “4. Khi lập, điều chỉnh quy hoạch, đầu tư xây dựng công trình cảng hàng không, cảng biển, cảng cạn quy định tại khoản 3 Điều này phải dành quỹ đất để xây dựng công trình đường sắt kết nối. Chủ đầu tư công trình cảng xây dựng lộ trình thực hiện kết nối đường sắt theo quy hoạch được phê duyệt”.

- Điều 6 dự thảo Luật đã quy định:

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

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

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

b) Đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt địa

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

3. Tổ chức tham gia đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương được Nhà nước bảo đảm toàn bộ kinh phí giải phóng mặt bằng đối với đất dành cho đường sắt để xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt; chi phí chuẩn bị vận hành, khai thác và tiếp nhận đào tạo, chuyển giao công nghệ.

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

(iii) Khoản 5, khoản 6 Điều 19 dự thảo Luật đã quy định:

“5. Đối với dự án đường sắt xây dựng mới áp dụng công nghệ cao, công nghệ mới thuộc thẩm quyền Quốc hội quyết định chủ trương đầu tư mà phải thực hiện theo hình thức hợp đồng thiết kế - mua sắm vật tư, thiết bị - thi công xây dựng công trình (Engineering - Procurement - Construction), được phép lập thiết kế kỹ thuật tổng thể (Front - End Engineering Design, gọi tắt là thiết kế FEED) thay cho thiết kế cơ sở trong Báo cáo nghiên cứu khả thi.

6. Đối với các tuyến đường sắt đô thị nằm trong quy hoạch đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh được quyết định thực hiện ngay việc lập, thẩm định, quyết định đầu tư dự án mà không phải thực hiện thủ tục lập, thẩm định, quyết định chủ trương đầu tư và các thủ tục khác có liên quan đến quyết định chủ trương đầu tư theo quy định của pháp luật có liên quan”.

2. Ưu tiên bố trí nguồn lực trong kế hoạch đầu tư công trung hạn, nguồn tăng thu, tiết kiệm chi hằng năm, khai thác hiệu quả nguồn lực từ quỹ đất, nguồn lực ngoài ngân sách cho phát triển giao thông vận tải đường sắt; đa dạng hoá nguồn vốn, các hình thức, phương thức đầu tư các dự án đường sắt, đẩy mạnh đầu tư theo phương thức đối tác công - tư (hợp đồng BT, BOT, BTO,...). Nghiên cứu xây dựng và ban hành chính sách về nhượng quyền khai thác một phần kết cấu hạ tầng đường sắt để thu hồi vốn các công trình được đầu tư từ vốn vay, kể cả vốn ODA và vốn trái phiếu Chính phủ. Chú trọng công tác quy hoạch các khu đô thị, khu công nghiệp gắn kết với các tuyến, khu ga đường sắt để tạo ra không gian phát triển mới, nâng cao năng lực cạnh tranh, phát huy hiệu quả trong huy động vốn, khai thác, vận tải đường sắt. Cũng cố, nâng cao năng lực doanh nghiệp vận tải đường sắt, gắn với đẩy mạnh xã hội hoá, cổ phần hoá, thoái vốn trong kinh doanh vận tải, dịch vụ hỗ trợ vận tải đường sắt; thu hút các thành phần kinh tế tham gia đầu tư phương tiện, các công trình hỗ trợ cho hoạt động vận tải đường sắt

(i) Khoản 1, khoản 2, khoản 4 Điều 5 dự thảo Luật đã quy định:

“1. Ưu tiên tập trung nguồn lực để đầu tư phát triển, nâng cấp, bảo trì, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương và công nghiệp đường sắt để bảo đảm giao thông vận tải đường sắt đóng vai trò chủ đạo trong hệ thống giao thông vận tải cả nước.

2. Ưu tiên phân bổ ngân sách để bảo đảm phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương, công nghiệp đường sắt và đào tạo nguồn nhân lực theo quy hoạch, kế hoạch; huy động tối đa nguồn lực của địa phương tham gia bồi thường, hỗ trợ tái định cư, đầu tư xây dựng một số hạng mục thuộc kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia trong phạm vi địa phương có dự án đường sắt đi qua.

4. Khuyến khích tổ chức, cá nhân tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt thông qua các hình thức hợp đồng theo phương thức đối tác công tư”.

(ii) Khoản 1 Điều 49 dự thảo Luật đã quy định: *“1. Kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư được giao, cho thuê hoặc chuyển nhượng có thời hạn cho doanh nghiệp để kinh doanh theo quy định”.*

Cùng với đó, dự thảo Luật đã có một số quy định về trách nhiệm, quyền và nghĩa vụ của các chủ thể tham gia kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt như:

- Điểm d khoản 2 Điều 12 dự thảo Luật quy định: *“d) Tổ chức được giao quản lý, cho thuê hoặc chuyển nhượng có thời hạn tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt có trách nhiệm quản lý, sử dụng, khai thác, bảo trì và bảo vệ tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt theo quy định của pháp luật”.*

- Điểm g, điểm h khoản 2 Điều 50 dự thảo Luật quy định:

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

h) Thực hiện kê khai giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt trên đường sắt do Nhà nước đầu tư, quản lý trong phạm vi được giao, cho thuê hoặc chuyển nhượng theo quy định của pháp luật về giá”.

- Khoản 2, điểm a khoản 4 Điều 60 dự thảo Luật quy định:

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

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

a) Bộ Xây dựng quyết định giá tối thiểu giá sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt đối với trường hợp cho thuê quyền khai thác hoặc chuyển nhượng có thời hạn quyền

khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư, quản lý”.

(iii) Điều 21 dự thảo Luật quy định về khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt:

“1. Khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt là việc Nhà nước quy hoạch, thu hồi đất vùng phụ cận ga đường sắt, đầu tư hạ tầng kỹ thuật nếu có để giao đất, cho thuê đất phát triển các khu đô thị, thương mại, dịch vụ theo quy định của pháp luật.

2. Việc lập, quyết định, quản lý quy hoạch vùng phụ cận ga đường sắt được thực hiện như sau:

a) Trên cơ sở quy hoạch tuyến, ga đường sắt quốc gia và quy hoạch hệ thống đường sắt địa phương trong quy hoạch vùng, quy hoạch tỉnh, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức lập, điều chỉnh quy hoạch phân khu, quy hoạch chi tiết vùng phụ cận ga đường sắt để xác định vị trí, ranh giới, diện tích đất thu hồi.

b) Trong vùng phụ cận, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh được quyết định các chỉ tiêu quy hoạch, kiến trúc, hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội, các yêu cầu về không gian khác với quy định tại quy chuẩn kỹ thuật quốc gia nhưng phải bảo đảm đáp ứng về hệ thống hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng xã hội; điều chỉnh chức năng sử dụng các khu đất trong vùng phụ cận ga đường sắt để khai thác quỹ đất và giá trị tăng thêm từ đất.

3. Hội đồng nhân dân cấp tỉnh quyết định sử dụng ngân sách địa phương để triển khai dự án đầu tư công độc lập thực hiện công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư theo quy hoạch vùng phụ cận ga đường sắt để tạo quỹ đất đấu giá nhằm phát triển đô thị theo quy định của pháp luật.

4. Việc sử dụng tiền thu từ khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt sau khi trừ đi các chi phí có liên quan được quy định như sau:

a) Đối với tiền thu được từ khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt địa phương, nộp toàn bộ vào ngân sách địa phương cấp tỉnh;

b) Chính phủ quy định cụ thể tỷ lệ phân chia tiền thu được từ khai thác quỹ đất vùng phụ cận ga đường sắt quốc gia cho ngân sách trung ương và ngân sách địa phương cấp tỉnh.

5. Chính phủ quy định chi tiết khoản 1 Điều này”.

- Tại khoản 6 Điều 14 dự thảo Luật đã quy định: “6. Tại các ga đường sắt được phép xây dựng công trình kinh doanh dịch vụ thương mại, văn phòng, điểm cung cấp dịch vụ viễn thông công cộng”.

(iv) Dự thảo Luật đã bổ sung khoản 3 Điều 5 như sau: *“3. Khuyến khích, hỗ trợ, tạo điều kiện và bảo vệ quyền, lợi ích hợp pháp của tổ chức, cá nhân trong nước và nước ngoài đầu tư, kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt và kinh doanh vận tải đường sắt; kết nối đường sắt với các phương thức vận tải khác; phát triển công*

nghiệp đường sắt, nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển giao công nghệ và đào tạo, phát triển nguồn nhân lực”.

3. Kiện toàn mô hình tổ chức, quản lý khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia; tiếp tục nâng cao năng lực, vai trò của cơ quan quản lý nhà nước về đường sắt; tách bạch giữa kinh doanh kết cấu hạ tầng với kinh doanh vận tải, tạo môi trường kinh doanh lành mạnh, minh bạch, bình đẳng. Tăng cường sự phối hợp giữa các bộ, ngành, địa phương trong công tác đầu tư, phát triển công nghiệp, phát triển nguồn nhân lực, bảo đảm trật tự, an toàn giao thông vận tải đường sắt

(i) Khoản 4, khoản 5 Điều 4 dự thảo Luật đã quy định:

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

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

(ii) Khoản 2 Điều 12 dự thảo Luật đã quy định:

“2. Trách nhiệm quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư:

a) Chính phủ thực hiện chức năng đại diện chủ sở hữu, thống nhất quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công;

b) Bộ Xây dựng thực hiện nhiệm vụ, quyền hạn của đại diện chủ sở hữu đối với tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia;

c) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh thực hiện nhiệm vụ, quyền hạn của đại diện chủ sở hữu đối với tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt địa phương do mình đầu tư hoặc được giao quản lý;

d) Tổ chức được giao quản lý, cho thuê hoặc chuyển nhượng có thời hạn tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt có trách nhiệm quản lý, sử dụng, khai thác, bảo trì và bảo vệ tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt theo quy định của pháp luật.

3. Tổ chức tự quản lý, sử dụng, khai thác, bảo trì và bảo vệ tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do mình đầu tư theo quy định của pháp luật.

4. Chính phủ quy định Danh mục tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt”.

(iii) Dự thảo Luật đã có quy định về trách nhiệm của các chủ thể trong việc phối hợp, cụ thể: Điều 44 quy định trách nhiệm của tổ chức, cá nhân khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt; Điều 45 quy định xử lý khi phát hiện sự cố, vi phạm trên đường sắt; Điều 46 quy định trách nhiệm bảo vệ trật tự, an toàn trong hoạt động

đường sắt của doanh nghiệp kinh doanh đường sắt; Điều 47 quy định trách nhiệm bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của lực lượng Công an; Điều 48 quy định trách nhiệm bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của Ủy ban nhân dân các cấp; Điều 64 quy định trách nhiệm quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt.

4. Ban hành và triển khai thực hiện chính sách ưu tiên phát triển công nghiệp đường sắt và công tác đào tạo, phát triển nguồn nhân lực đường sắt. Đây mạnh nghiên cứu ứng dụng tiến bộ khoa học - công nghệ; tăng cường, đa dạng hoá liên kết, hợp tác quốc tế chuyển giao công nghệ trong lĩnh vực giao thông vận tải đường sắt, đặc biệt là công nghệ đường sắt đô thị và đường sắt tốc độ cao

- Tại khoản 2 Điều 27 dự thảo Luật đã quy định: “2. Sản phẩm công nghiệp đường sắt gồm: đầu máy, toa xe, hệ thống thông tin, tín hiệu, hệ thống cấp điện sức kéo đường sắt, ray, phụ kiện liên kết ray và phụ tùng, vật tư, thiết bị có yêu cầu kỹ thuật đặc biệt thuộc Danh mục công nghệ cao được ưu tiên đầu tư phát triển theo quyết định của Thủ tướng Chính phủ”.

- Tại khoản 3, khoản 4, khoản 5 Điều 28 dự thảo Luật đã quy định:

“3. Dự án đầu tư xây dựng đường sắt, công trình công nghiệp đường sắt có gói thầu được tổ chức đấu thầu quốc tế, phải có điều kiện ràng buộc nhà thầu nước ngoài thực hiện chuyển giao công nghệ, đào tạo nguồn nhân lực cho đối tác Việt Nam để làm chủ công tác quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì và từng bước làm chủ công nghệ.

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

5. Nhà thầu, chủ đầu tư dự án đầu tư xây dựng đường sắt và dự án mua sắm, đóng mới đầu máy, toa xe phải ưu tiên sử dụng các sản phẩm, hàng hóa, dịch vụ mà trong nước có thể sản xuất, cung cấp”.

- Tại khoản 2, khoản 3 Điều 29 dự thảo Luật đã quy định:

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

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

- Tại khoản 2, khoản 3, khoản 4 Điều 30 dự thảo Luật đã quy định:

“2. Doanh nghiệp tham gia đầu tư, nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển giao công nghệ phát triển công nghiệp đường sắt được trích thu nhập tính thuế thu nhập doanh nghiệp để lập Quỹ Phát triển khoa học và công nghệ theo quy định của pháp luật về khoa học, công nghệ và đổi mới sáng tạo. Việc quản lý, sử dụng Quỹ được thực hiện theo nguyên tắc thị trường, chấp nhận khả năng rủi ro, bảo đảm công khai, minh bạch.

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

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

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

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

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

Phụ lục 3

RÀ SOÁT NỘI DUNG THEO CHỈ ĐẠO CỦA CHỦ TỊCH QUỐC HỘI VỀ ĐỔI MỚI TƯ DUY TRONG CÔNG TÁC XÂY DỰNG PHÁP LUẬT TẠI DỰ ÁN LUẬT ĐƯỜNG SẮT (SỬA ĐỔI)

(Kèm theo Báo cáo số 180 /BC-CP ngày 11 tháng 4 năm 2025 của Chính phủ)

Thực hiện Công thư số 15/CTQH ngày 29/10/2024 của Chủ tịch Quốc hội về việc đổi mới tư duy trong công tác xây dựng pháp luật và Công thư số 17/CTQH ngày 11/11/2024 của Chủ tịch Quốc hội về việc tiếp tục quán triệt, thực hiện đồng bộ các giải pháp đổi mới trong quá trình tiếp thu, chỉnh lý dự thảo luật, nghị quyết tại Kỳ họp thứ 8, cơ quan chủ trì soạn thảo đã nghiêm túc quán triệt và tổ chức nghiên cứu, rà soát, chỉnh lý dự thảo Luật bảo đảm theo đúng chỉ đạo của Chủ tịch Quốc hội về việc “*xây dựng luật ngắn gọn*”, “*không sao chép lại những nội dung đã được quy định trong các luật khác*”, “*những vấn đề mới, đang trong quá trình vận động, thực tiễn biến động thường xuyên, chưa ổn định thì chỉ quy định khung, mang tính nguyên tắc và giao Chính phủ, các bộ quy định*”, “*tăng cường phân cấp, phân quyền*”, “*triệt để cắt giảm, đơn giản hoá thủ tục hành chính, điều kiện đầu tư sản xuất, kinh doanh*”... Đến nay, dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi) lần 5 đã được sắp xếp, bố cục lại và giảm 03 Chương, 20 Điều so với Luật Đường sắt 2017. Cụ thể như sau:

1. Về số lượng điều khoản nội dung không thuộc thẩm quyền của Quốc hội đã được lược bỏ và giao Chính phủ, Bộ trưởng các bộ, ngành quy định

- Nội dung quy định cụ thể quy hoạch tuyến, ga đường sắt (Điều 7a được quy định tại khoản 1 Điều 3 Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của 37 Luật có liên quan đến quy hoạch) giao Chính phủ quy định chi tiết tại điểm d khoản 2 Điều 7 dự thảo Luật.

- Một số quy định cụ thể về ga đường sắt tại Điều 16 Luật Đường sắt 2017 giao Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định chi tiết tại khoản 7 Điều 14 dự thảo Luật.

- Quy định trách nhiệm bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt tại Điều 24 Luật Đường sắt 2017 giao Chính phủ quy định chi tiết tại khoản 8 Điều 25 dự thảo Luật.

- Quy định các chức danh nhân viên đường sắt trực tiếp phục vụ chạy tàu tại khoản 1, khoản 2 Điều 35 Luật Đường sắt 2017 giao Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định chi tiết tại khoản 2 Điều 35 dự thảo Luật.

- Quy định về quy tắc giao thông đường sắt tại Điều 38 Luật Đường sắt 2017 giao Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định chi tiết tại khoản 3 Điều 38 dự thảo Luật.

- Quy định cụ thể về biểu đồ chạy tàu và điều hành giao thông vận tải đường sắt tại Điều 41, 43 Luật Đường sắt 2017 giao Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định chi tiết tại khoản 4 Điều 41 dự thảo Luật.

- Quy định tại trách nhiệm của tổ chức, cá nhân khi xảy ra tai nạn giao thông đường sắt tại Điều 44 Luật Đường sắt 2017 giao Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định chi tiết tại khoản 6 Điều 44 dự thảo Luật.

- Quy định về hợp đồng vận tải hành khách, hành lý; hợp đồng vận tải hàng hóa; vận tải động vật sống; vận tải thi hài, hài cốt trên đường sắt quốc gia; vận tải hàng siêu trường, siêu trọng tại Điều 54, Điều 55, Điều 63, Điều 64 và Điều 65 tại Luật Đường sắt 2017 giao Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định chi tiết tại khoản 2 Điều 51 dự thảo Luật.

2. Số lượng điều khoản nội dung văn bản dưới luật, trùng lặp với luật khác đã được lược bỏ

- Quy định *“Hàng năm, Chính phủ báo cáo Quốc hội về việc thực hiện chính sách phát triển giao thông vận tải đường sắt và việc sử dụng ngân sách nhà nước đầu tư cho giao thông vận tải đường sắt”* tại khoản 6 Điều 5 Luật Đường sắt 2017 do trùng với Luật hoạt động giám sát của Quốc hội và Hội đồng nhân dân.

- Quy định về thẩm quyền quyết định công bố, điều chỉnh hệ thống đường sắt tại khoản 2 Điều 10 Luật Đường sắt 2017 do đã được quy định trong Luật Quy hoạch.

- Quy định về đất dành cho đường sắt tại Điều 12 Luật Đường sắt 2017 do đã được quy định tại Luật Đất đai.

- Quy định về vận tải động vật sống tại Điều 63 Luật Đường sắt 2017.

- Quy định về quản lý, sử dụng nguồn thu từ việc Nhà nước giao, cho thuê hoặc chuyển nhượng có thời hạn tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư tại Điều 69 Luật Đường sắt 2017.

- Quy định về tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về đường sắt tại Điều 85 Luật Đường sắt 2017 do đã được quy định tại Luật Phổ biến, giáo dục pháp luật.

3. Về phân cấp, phân quyền và cắt giảm, đơn giản hoá thủ tục hành chính, điều kiện kinh doanh

3.1. Về phân cấp, phân quyền

Tiếp thu ý kiến các bộ, ngành, địa phương, đối tượng chịu sự tác động trực tiếp, dự thảo Luật đã phân quyền mạnh mẽ cho chính quyền địa phương trong công tác đầu tư, quản lý vận hành kết cấu hạ tầng đường sắt; đã chỉnh lý một số thẩm quyền từ Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ về cho Bộ trưởng Bộ Xây dựng, chính quyền địa phương thực hiện, cụ thể như sau:

- Phân quyền cho chính quyền địa phương thực hiện 10 thủ tục hành chính về: (i) chấp thuận chủ trương xây dựng đường ngang; cấp, gia hạn Giấy phép xây dựng đường ngang đối với đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng (điểm b khoản 7 Điều 15); (ii) cấp, thông báo hết hiệu lực Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt (điểm b khoản 3 Điều 32); (iii) cấp, thu hồi Giấy phép lái tàu trên đường sắt chuyên dùng, đường sắt địa phương (điểm b khoản 3 Điều 36).

- Phân quyền 01 nội dung từ Thủ tướng Chính phủ cho Bộ trưởng Bộ Xây

dụng thực hiện về phê duyệt quy hoạch tuyến, ga đường sắt (điểm b khoản 2 Điều 7). Giao Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định chi tiết về niên hạn sử dụng phương tiện giao thông đường sắt thay vì giao Chính phủ quy định chi tiết nội dung này như Luật Đường sắt 2017.

3.2. Về cắt giảm, đơn giản hoá thủ tục hành chính

Luật Đường sắt 2017 có 20 thủ tục hành chính, dự thảo Luật hiện nay đã cắt giảm 04 thủ tục hành chính, sửa đổi về chủ thể thực hiện của 10 thủ tục hành chính để tạo thuận lợi hơn và chỉ kế thừa 06 thủ tục hành chính. Các thủ tục hành chính này đã được cơ quan chủ trì soạn thảo đánh giá kỹ lưỡng trong Báo cáo đánh giá tác động thủ tục hành chính.

a) Thủ tục hành chính được kế thừa và sửa đổi, bổ sung:

- Cấp giấy phép xây dựng công trình thiết yếu trong phạm vi đất dành cho đường sắt (khoản 7 Điều 25 dự thảo Luật).
- Gia hạn giấy phép xây dựng công trình thiết yếu trong phạm vi đất dành cho đường sắt (khoản 7 Điều 25 dự thảo Luật).
- Cấp Giấy phép kết nối ray các tuyến đường sắt (khoản 6 Điều 13 dự thảo Luật).
- Gia hạn giấy phép kết nối, bãi bỏ kết nối ray các tuyến đường sắt (khoản 6 Điều 13 dự thảo Luật).
- Chấp thuận chủ trương xây dựng đường ngang (khoản 6 Điều 15 dự thảo Luật).
- Cấp giấy phép xây dựng, cải tạo, nâng cấp đường ngang (khoản 6 Điều 15 dự thảo Luật).
- Quyết định bãi bỏ đường ngang (khoản 6 Điều 15 dự thảo Luật).
- Gia hạn giấy phép xây dựng, cải tạo, nâng cấp đường ngang (khoản 6 Điều 15 dự thảo Luật).
- Cấp Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt (khoản 4 Điều 32 dự thảo Luật).
- Cấp lại Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt (khoản 4 Điều 32 dự thảo Luật).
- Cấp Giấy phép lái tàu cho lái tàu trên các tuyến đường sắt đang khai thác (khoản 4 Điều 36 dự thảo Luật).
- Cấp Giấy phép lái tàu cho lái tàu đầu tiên trên tuyến đường sắt đô thị mới đưa vào khai thác, vận hành có công nghệ lần đầu sử dụng tại Việt Nam (khoản 4 Điều 36 dự thảo Luật).
- Cấp Giấy phép lái tàu đường sắt đô thị cho người nước ngoài đã có giấy phép lái tàu do cơ quan cấp giấy phép lái tàu nước ngoài cấp (khoản 4 Điều 36 dự thảo Luật).

- Cấp lại Giấy phép lái tàu (khoản 4 Điều 36 dự thảo Luật).
- Cấp Giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường cho phương tiện giao thông đường sắt định kỳ (khoản 3 Điều 33 dự thảo Luật).
- Cấp lại Giấy chứng nhận an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường cho phương tiện giao thông đường sắt (khoản 3 Điều 33 dự thảo Luật).
- b) Thủ tục hành chính được bãi bỏ:*
 - Cấp Giấy chứng nhận thẩm định an toàn hệ thống đối với đường sắt đô thị.
 - Cấp Giấy chứng nhận kiểm tra định kỳ hệ thống quản lý an toàn vận hành đường sắt đô thị.
 - Thu hồi, xóa Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt.
 - Chủ trương kết nối ray các tuyến đường sắt.

3.3. Về cắt giảm điều kiện kinh doanh

Theo quy định của Luật Đường sắt 2017 và Luật Đầu tư, trong lĩnh vực đường sắt có 03 ngành nghề kinh doanh có điều kiện gồm: kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, kinh doanh vận tải đường sắt và kinh doanh đường sắt đô thị. Tuy nhiên, qua rà soát cho thấy kinh doanh đường sắt đô thị về bản chất là kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, kinh doanh vận tải đường sắt. Vì vậy, tại dự thảo Luật đã bỏ quy định kinh doanh đường sắt đô thị là ngành nghề kinh doanh có điều kiện.

Như vậy, dự thảo Luật đã cắt giảm 33% ngành nghề kinh doanh có điều kiện hiện quy định tại Luật Đường sắt 2017.

Phụ lục 4

RÀ SOÁT CÁC NỘI DUNG ĐƯỢC QUY ĐỊNH VỀ ĐƯỜNG SẮT TỐC ĐỘ CAO VÀ ĐƯỜNG SẮT ĐÔ THỊ TẠI LUẬT ĐƯỜNG SẮT 2017 ĐÃ ĐƯỢC ĐƯA VÀO DỰ THẢO LUẬT ĐƯỜNG SẮT (SỬA ĐỔI)

(Kèm theo Báo cáo số 180 /BC-CP ngày 11 tháng 4 năm 2025 của Chính phủ)

Nội dung quy định về đường sắt tốc độ cao, đường sắt đô thị trong Luật Đường sắt 2017 gồm 13 Điều và 48 khoản; tuy nhiên có nhiều nội dung trùng lặp hoặc chỉ viện dẫn lại các Điều được quy định tại các Chương về quy định chung, kết cấu hạ tầng đường sắt, an toàn giao thông đường sắt... Do đó, cơ quan chủ trì soạn thảo đã chỉnh lý, sửa đổi, bổ sung theo hướng không đưa các quy định về đường sắt đô thị, đường sắt tốc độ cao thành các chương riêng mà được quy định chung cùng với các loại hình đường sắt khác. Cụ thể như sau:

(1) Lược bỏ 03 khoản chỉ có nội dung dẫn chiếu sang pháp luật khác, không hàm chứa nội dung quy định cụ thể: khoản 2 Điều 71, khoản 2 Điều 73, khoản 1 Điều 74 Luật Đường sắt 2017.

(2) Lược bỏ 04 khoản mang tính chi tiết của quy chuẩn kỹ thuật, tiêu chuẩn, quy hoạch, kế hoạch phát triển đường sắt theo đúng chỉ đạo của lãnh đạo Đảng và Nhà nước về đổi mới tư duy trong công tác xây dựng pháp luật, dự thảo Luật chỉ quy định những vấn đề khung mang tính nguyên tắc, những nội dung thuộc thẩm quyền của Quốc hội: khoản 3, 4 Điều 79; khoản 3, 4 Điều 80 Luật Đường sắt 2017.

Nội dung trong Luật Đường sắt 2017	Dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi)
Điều 70. Yêu cầu chung đối với đường sắt đô thị	
1. Phát triển đường sắt đô thị phải phù hợp với quy hoạch phát triển của địa phương và tạo động lực cho quá trình phát triển đô thị. <i>(Nhận xét: nội dung quy định này tương tự/trùng lặp với quy định tại khoản 2 Điều 4 Luật Đường sắt 2017)</i>	Khoản 2 Điều 4 về Nguyên tắc cơ bản trong hoạt động đường sắt 2. Phát triển đường sắt theo quy hoạch, kế hoạch, gắn kết với các loại hình giao thông vận tải khác và hội nhập quốc tế, bảo đảm văn minh, hiện đại và đồng bộ.
2. Kết nối hiệu quả các phương thức vận tải khác trong đô thị để chuyên chở hành khách. Công trình đường sắt đô thị phải được đầu nối không gian và đầu nối kỹ thuật với các công trình lân cận, đáp ứng tính đồng bộ theo quy hoạch đô thị.	Khoản 1, khoản 2 Điều 13 về Kết nối đường sắt 1. Kết nối đường sắt là việc kết nối các tuyến đường sắt với nhau; kết nối đường sắt với đường bộ tại ga đường sắt hoặc kết nối giữa tuyến đường sắt với cảng hàng không, cảng biển, cảng cạn, cảng thủy nội địa. 2. Việc đầu tư xây dựng đường sắt phải bảo đảm kết nối đồng bộ, hiệu quả với các phương thức vận tải khác.

Nội dung trong Luật Đường sắt 2017	Dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi)
3. Công trình, phương tiện, thiết bị đường sắt đô thị phải đáp ứng yêu cầu kinh tế, kỹ thuật, bảo đảm đồng bộ, an toàn, quốc phòng, an ninh, phòng, chống cháy, nổ, cứu hộ, cứu nạn, cảnh quan đô thị và bảo vệ môi trường.	Khoản 1 Điều 26 về Phòng, chống thiên tai đối với kết cấu hạ tầng đường sắt <i>1. Các dự án đầu tư xây dựng công trình đường sắt phải được thiết kế, xây dựng bền vững, thích ứng với biến đổi khí hậu, tuân thủ các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật, bảo đảm yêu cầu về phòng, chống thiên tai theo quy định của pháp luật.</i> Khoản 1 Điều 31 về Điều kiện tham gia giao thông của phương tiện giao thông đường sắt <i>1. Phương tiện giao thông đường sắt khi tham gia giao thông phải đáp ứng các điều kiện sau đây:</i> <i>a) Bảo đảm quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phương tiện giao thông đường sắt;</i> <i>b) Có Giấy chứng nhận chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường;</i> <i>c) Có Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt;</i> <i>2. Phương tiện giao thông đường sắt được phép di chuyển trong trường hợp đặc biệt theo quy định của Bộ trưởng Bộ Xây dựng.</i>
4. Hành lang an toàn giao thông đường sắt đô thị phải đáp ứng các yêu cầu sau đây: a) Không được trồng cây, xây dựng công trình trái phép trong phạm vi hành lang; b) Phải được cách ly để tránh mọi hành vi xâm nhập trái phép; c) Đáp ứng yêu cầu phục vụ công tác phòng chống, cháy, nổ, cứu hộ, cứu nạn.	Khoản 1, 2, 3, 4 Điều 25 về Bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt <i>1. Bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt bao gồm: các hoạt động nhằm bảo đảm an toàn cho công trình đường sắt; phòng ngừa, ngăn chặn và xử lý hành vi xâm phạm, phá hoại công trình đường sắt; lấn chiếm phạm vi bảo vệ công trình đường sắt, hành lang an toàn giao thông đường sắt.</i> <i>2. Phạm vi bảo vệ công trình đường sắt là giới hạn được xác định bởi khoảng không, vùng đất, vùng nước xung quanh liên kết với công trình đường sắt.</i> <i>3. Hành lang an toàn giao thông đường sắt là dải đất dọc hai bên đường sắt, tính từ mép ngoài phần đất thuộc phạm vi bảo vệ đường sắt để bảo đảm an toàn giao thông đường sắt và hạn chế ảnh hưởng đến môi trường xung quanh.</i>

Nội dung trong Luật Đường sắt 2017	Dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi)
	4. Tuyến đường sắt có tốc độ thiết kế trên 120km/h, đường sắt đô thị phải xây dựng hàng rào bảo vệ, tránh mọi hành vi xâm nhập trái phép, trừ trường hợp đường sắt đã được cách ly riêng biệt đi trên cao hoặc trong hầm.
5. Phải bảo đảm thuận tiện cho hành khách và bảo đảm tiếp cận sử dụng cho người khuyết tật theo quy định của pháp luật.	Khoản 3 Điều 14 về Ga đường sắt 3. Các đô thị đặc biệt và đô thị loại I có đường sắt quốc gia đi qua phải bố trí ga hành khách tại khu vực trung tâm hoặc vị trí thuận lợi để tiếp cận và kết nối các phương thức vận tải khác. Ngoài ra, quy định về bảo đảm tiếp cận sử dụng cho người khuyết tật theo quy định của pháp luật đối với các công trình công cộng là quy định chung và được thể hiện trong các tiêu chuẩn thiết kế công trình.
Điều 71. Các loại hình đường sắt đô thị	
1. 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.	Điểm b khoản 2 Điều 9 về Phân loại đường sắt và cấp kỹ thuật đường sắt b) Đường sắt đô thị là một loại hình của đường sắt địa phương phục vụ nhu cầu vận tải hành khách ở khu vực đô thị và vùng lân cận sử dụng các phương tiện giao thông chạy bằng đường ray.
2. Việc xây dựng, ban hành tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia đối với các loại hình đường sắt đô thị thực hiện theo quy định của pháp luật về tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật.	Quy định này dẫn chiếu pháp luật về tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật, không chứa nội dung quy định, do đó đề nghị lược bỏ.
Điều 72. Chính sách phát triển đường sắt đô thị	
1. Các chính sách quy định tại Điều 5 của Luật này.	Dự thảo Luật thiết kế Điều 5: Chính sách của Nhà nước về phát triển đường sắt và Điều 6: Ưu đãi, hỗ trợ trong hoạt động đường sắt áp dụng chung cho tất cả các loại hình đường sắt.
2. Nhà nước huy động các nguồn lực để phát triển đường sắt đô thị thành một trong những loại hình giao thông chủ yếu ở các đô thị lớn.	Khoản 1, khoản 2 Điều 5 về Chính sách của Nhà nước về phát triển đường sắt 1. Ưu tiên tập trung nguồn lực để đầu tư phát triển, nâng cấp, bảo trì, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt

Nội dung trong Luật Đường sắt 2017	Dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi)
(Nhận xét: nội dung quy định này tương tự/trùng lặp với quy định tại khoản 1 Điều 5 Luật Đường sắt 2017) 3. Nhà nước hỗ trợ cho kinh doanh đường sắt đô thị.	địa phương và công nghiệp đường sắt để bảo đảm giao thông vận tải đường sắt đóng vai trò chủ đạo trong hệ thống giao thông vận tải cả nước. 2. Ưu tiên phân bổ ngân sách để bảo đảm phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương, công nghiệp đường sắt và đào tạo nguồn nhân lực theo quy hoạch, kế hoạch; huy động tối đa nguồn lực của địa phương tham gia bồi thường, hỗ trợ tái định cư, đầu tư xây dựng một số hạng mục thuộc kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia trong phạm vi địa phương có dự án đường sắt đi qua.
Điều 73. Trách nhiệm của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh trong việc đầu tư, xây dựng, quản lý đường sắt đô thị	
1. Tổ chức đầu tư, xây dựng, quản lý, khai thác đường sắt đô thị trên địa bàn quản lý. (Nhận xét: nội dung quy định này tương tự/trùng lặp với quy định tại khoản 3 Điều 20 và điểm b khoản 2 Điều 21 Luật Đường sắt 2017)	Điểm b khoản 1 Điều 9 về Phân loại đường sắt và cấp kỹ thuật đường sắt b) Đường sắt địa phương là đường sắt do địa phương quản lý, được đầu tư từ ngân sách địa phương và các nguồn vốn hợp pháp khác, chủ yếu phục vụ nhu cầu vận tải của địa phương và vùng kinh tế. Điểm b khoản 2 Điều 19 về Đầu tư xây dựng công trình đường sắt b) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức đầu tư xây dựng công trình đường sắt địa phương.
2. Quyết định áp dụng tiêu chuẩn cho đường sắt đô thị.	Thẩm quyền quyết định áp dụng tiêu chuẩn cho dự án được thực hiện theo quy định của pháp luật về xây dựng, theo đó khoản 3 Điều 6 Luật Xây dựng quy định: “Tiêu chuẩn áp dụng cho công trình phải được người quyết định đầu tư xem xét, chấp thuận khi quyết định đầu tư”. Do đó, đề nghị không quy định trong dự thảo Luật để bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất của hệ thống pháp luật.
3. Tổ chức và hướng dẫn thực hiện việc bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị.	Khoản 8 Điều 25 về Bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt 8. Chính phủ quy định chi tiết khoản 1, khoản 2, khoản 3, khoản 4, khoản 5, khoản 6 Điều này.

Nội dung trong Luật Đường sắt 2017	Dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi)
<i>(Nhận xét: nội dung quy định này tương tự/trùng lặp với quy định tại khoản 5 Điều 23 Luật Đường sắt 2017)</i>	
4. Ban hành theo thẩm quyền hoặc trình cấp có thẩm quyền ban hành chính sách hỗ trợ giá vận tải đường sắt đô thị theo quy định của pháp luật. <i>(Nhận xét: nội dung quy định này tương tự/trùng lặp với quy định tại Điều 68 Luật Đường sắt 2017)</i>	Khoản 2 Điều 62 về Hỗ trợ đối với doanh nghiệp kinh doanh đường sắt trong việc thực hiện nhiệm vụ đặc biệt, an sinh xã hội, vận tải đường sắt đô thị 2. Chính quyền địa phương cấp tỉnh hỗ trợ giá cho vận tải đường sắt đô thị.
Điều 74. Quyền, nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đô thị	
1. Thực hiện quyền, nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt và doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt theo quy định tại Điều 51 và Điều 53 của Luật này. <i>(Nhận xét: nội dung quy định này tương tự/trùng lặp với quy định tại Điều 51, Điều 52 Luật Đường sắt 2017)</i>	Nội dung này dẫn chiếu các điều khoản trong Luật, không chứa nội dung, do đó đề nghị lược bỏ trong dự thảo Luật.
2. Nghiên cứu, ứng dụng tiến bộ khoa học và công nghệ, đào tạo phát triển nguồn nhân lực đáp ứng yêu cầu kinh doanh của doanh nghiệp. <i>(Nhận xét: nội dung quy định này tương tự/trùng lặp với quy định tại Điều 29 Luật Đường sắt 2017)</i>	Khoản 1, khoản 2 Điều 30 về Nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển giao công nghệ và đào tạo nguồn nhân lực phát triển công nghiệp đường sắt 1. Việc nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển giao công nghệ phải bảo đảm tiên tiến, hiện đại, đẩy mạnh ứng dụng công nghệ số, trí tuệ nhân tạo trong xây dựng, quản lý, vận hành đường sắt phù hợp với quy hoạch mạng lưới đường sắt, pháp luật về đường sắt, pháp luật về khoa học và công nghệ, pháp luật về chuyển giao công nghệ. 2. Doanh nghiệp tham gia đầu tư, nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển giao công nghệ phát triển công nghiệp đường sắt được trích thu nhập tính thuế thu nhập doanh nghiệp để lập Quỹ Phát triển khoa học và công nghệ theo quy định của pháp luật về khoa học, công nghệ và đổi mới sáng tạo. Việc quản lý, sử dụng Quỹ được thực hiện theo nguyên tắc thị trường, chấp nhận khả năng rủi ro, bảo đảm công khai, minh bạch.

Nội dung trong Luật Đường sắt 2017	Dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi)
Điều 75. Yêu cầu đối với kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị	
1. Kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị phải bảo đảm ổn định, bền vững và đáp ứng yêu cầu kỹ thuật về an toàn, môi trường, phòng, chống cháy, nổ tương ứng với loại hình đường sắt đô thị được đầu tư. <i>(Nhận xét: nội dung quy định này tương tự/trùng lặp với quy định tại khoản 1 Điều 80 Luật Đường sắt 2017)</i>	Điều 11 về Yêu cầu đối với kết cấu hạ tầng đường sắt 1. Kết cấu hạ tầng đường sắt phải bảo đảm kết nối với các loại hình giao thông vận tải khác, phù hợp với quy hoạch mạng lưới giao thông. 2. Việc đầu tư xây dựng, cải tạo, nâng cấp kết cấu hạ tầng đường sắt phải bảo đảm ổn định, bền vững và đáp ứng yêu cầu kỹ thuật về an toàn, môi trường, phòng, chống cháy, nổ, thiên tai theo quy định của pháp luật. 3. Công trình đường sắt đầu tư xây dựng mới phải đáp ứng yêu cầu kỹ thuật, kinh tế - xã hội; bảo đảm nhiệm vụ quốc phòng, an ninh; bền vững, thân thiện với môi trường và bảo đảm tính đồng bộ về hạ tầng kỹ thuật.
2. Hệ thống cung cấp điện sức kéo phải được điều khiển, giám sát tập trung, ổn định và có khả năng dự phòng để không làm gián đoạn chạy tàu. <i>(Nhận xét: nội dung quy định này tương tự/trùng lặp với quy định tại khoản 2 Điều 80 Luật Đường sắt 2017)</i>	Điều 18 về Hệ thống cấp điện sức kéo đường sắt 1. Hệ thống cấp điện sức kéo đường sắt bao gồm: trạm biến áp, đường dây tải điện, trạm phân phối điện, hệ thống cấp điện cho phương tiện giao thông đường sắt; hệ thống điều khiển; giám sát bảo vệ, an toàn điện. 2. Hệ thống cấp điện sức kéo đường sắt phải được điều khiển, giám sát tập trung; được Nhà nước ưu tiên bảo đảm nguồn cấp điện ổn định, liên tục, không làm gián đoạn chạy tàu.
3. Hệ thống quản lý điều hành chạy tàu phải theo phương thức tập trung. <i>(Nhận xét: nội dung quy định này tương tự/trùng lặp với quy định tại khoản 3 Điều 4, điểm b khoản 1 Điều 40 và Điều 41 và khoản 3 Điều 80 Luật Đường sắt 2017)</i>	Hệ thống điều khiển chạy tàu của đường sắt tốc độ cao được xây dựng, lắp đặt, vận hành theo các tiêu chuẩn quốc tế riêng về an toàn đường sắt với trung tâm điều hành chạy tàu (OCC) là mô hình tiêu chuẩn của loại hình này. Dự thảo Luật chỉ quy định những vấn đề khung mang tính nguyên tắc, những nội dung thuộc thẩm quyền của Quốc hội, do đó nội dung này không còn phù hợp để quy định trong dự thảo Luật.

Nội dung trong Luật Đường sắt 2017	Dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi)
4. Thông tin, chỉ dẫn cần thiết phục vụ khách hàng phải rõ ràng, dễ hiểu bằng tiếng Việt và tiếng Anh. <i>(Nhận xét: nội dung quy định này tương tự/trùng lặp với quy định tại điểm b khoản 2 Điều 16 và Điều 33 và khoản 4 Điều 80 Luật Đường sắt 2017)</i>	Thực hiện chỉ đạo của lãnh đạo Đảng và Nhà nước về đổi mới tư duy trong công tác xây dựng pháp luật, dự thảo Luật chỉ quy định những vấn đề khung mang tính nguyên tắc, những nội dung thuộc thẩm quyền của Quốc hội.
Điều 76. Hệ thống kiểm soát vé	
1. Hệ thống kiểm soát vé sử dụng công nghệ hiện đại, đồng nhất và có khả năng kết nối với hệ thống kiểm soát vé của các loại hình giao thông khác. 2. Thiết bị của hệ thống kiểm soát vé phải bảo đảm ngăn ngừa, hạn chế hành động phá hoại, truy cập trái phép. 3. Hệ thống kiểm soát vé phải bảo đảm dễ tiếp cận và sử dụng, an toàn cho hành khách, nhân viên đường sắt.	Hệ thống kiểm soát vé (AFC) được xây dựng, lắp đặt, vận hành theo các tiêu chuẩn áp dụng cho dự án. Theo đó, các yêu cầu về tính năng công nghệ, giải pháp kết nối, bảo mật được thực hiện theo tiêu chuẩn tương ứng. Dự thảo Luật chỉ quy định những vấn đề khung mang tính nguyên tắc, những nội dung thuộc thẩm quyền của Quốc hội, do đó nội dung này không còn phù hợp để quy định trong dự thảo Luật.
Điều 77. Quản lý an toàn đường sắt đô thị	
1. Đường sắt đô thị xây dựng mới hoặc nâng cấp trước khi đưa vào khai thác phải được đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống; thẩm định, cấp Giấy chứng nhận thẩm định hồ sơ an toàn hệ thống đường sắt đô thị. 2. Doanh nghiệp kinh doanh đường sắt đô thị phải xây dựng và duy trì hệ thống quản lý an toàn và được cấp Giấy chứng nhận định kỳ hệ thống quản lý an toàn vận hành đường sắt đô thị. 3. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quy định việc thực hiện đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống đối với đường sắt đô thị và cấp Giấy chứng nhận thẩm định hồ sơ an toàn hệ thống đường sắt đô thị, Giấy chứng nhận định kỳ hệ thống quản lý an toàn vận hành đường sắt đô thị. <i>(Nhận xét: nội dung quy định này tương tự/trùng lặp với quy định tại Điều 82 Luật Đường sắt 2017)</i>	Điều 43 về Quản lý an toàn hệ thống đường sắt 1. Đường sắt tốc độ cao, đường sắt cấp I, đường sắt đô thị xây dựng mới hoặc nâng cấp trước khi đưa vào khai thác phải được đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống. Chủ đầu tư dự án phải lựa chọn đơn vị tư vấn độc lập với các đơn vị tư vấn dự án, nhà thầu thi công xây dựng, cung cấp thiết bị của dự án để tổ chức đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống. 2. Tổ chức được giao quản lý, vận hành, khai thác đường sắt phải xây dựng và duy trì hệ thống quản lý an toàn vận hành. 3. Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định chi tiết Điều này.

Nội dung trong Luật Đường sắt 2017	Dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi)
Điều 78. Yêu cầu chung đối với đường sắt tốc độ cao	
1. Kết nối hiệu quả các đô thị lớn, trung tâm kinh tế, vùng kinh tế trọng điểm và phương thức vận tải khác. (<i>Nhận xét: nội dung quy định này tương tự/trùng lặp với quy định tại Điều 70 Luật Đường sắt 2017</i>)	Khoản 1 Điều 11 về Yêu cầu đối với kết cấu hạ tầng đường sắt <i>1. Kết cấu hạ tầng đường sắt phải bảo đảm kết nối với các loại hình giao thông vận tải khác, phù hợp với quy hoạch mạng lưới giao thông.</i> Khoản 1, khoản 2 Điều 13 về Kết nối đường sắt <i>1. Kết nối đường sắt là việc kết nối các tuyến đường sắt với nhau; kết nối đường sắt với đường bộ tại ga đường sắt hoặc kết nối giữa tuyến đường sắt với cảng hàng không, cảng biển, cảng cạn, cảng thủy nội địa.</i> <i>2. Việc đầu tư xây dựng đường sắt phải bảo đảm kết nối đồng bộ, hiệu quả với các phương thức vận tải khác.</i>
2. Bảo đảm đồng bộ, hiện đại, an toàn, phòng, chống thiên tai và bảo vệ môi trường. (<i>Nhận xét: nội dung quy định này tương tự/trùng lặp với quy định tại khoản 1, khoản 2 Điều 4 Luật Đường sắt 2017</i>)	Khoản 3 Điều 11 về Yêu cầu đối với kết cấu hạ tầng đường sắt <i>3. Công trình đường sắt đầu tư xây dựng mới phải đáp ứng yêu cầu kỹ thuật, kinh tế - xã hội; bảo đảm nhiệm vụ quốc phòng, an ninh; bền vững, thân thiện với môi trường và bảo đảm tính đồng bộ về hạ tầng kỹ thuật.</i> Khoản 1 Điều 26 về Phòng, chống thiên tai đối với kết cấu hạ tầng đường sắt <i>1. Các dự án đầu tư xây dựng công trình đường sắt phải được thiết kế, xây dựng bền vững, thích ứng với biến đổi khí hậu, tuân thủ các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật, bảo đảm yêu cầu về phòng, chống thiên tai theo quy định của pháp luật.</i>
3. Phải được nghiên cứu tổng thể toàn tuyến và tổ chức xây dựng theo nhu cầu vận tải, khả năng huy động vốn.	Nội dung quy định này hiện nay không còn phù hợp để đưa vào dự thảo Luật, việc nghiên cứu tổng thể toàn tuyến, phân kỳ đầu tư được thể hiện trong quy hoạch, kế hoạch đầu tư dự án. Thực hiện chỉ đạo của lãnh đạo Đảng và Nhà nước về đổi mới tư duy trong công tác xây dựng pháp luật, dự thảo Luật chỉ quy

Nội dung trong Luật Đường sắt 2017	Dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi)
4. Công trình và phương tiện, thiết bị đường sắt tốc độ cao phải đáp ứng yêu cầu kỹ thuật bảo đảm đồng bộ, an toàn, hiệu quả và đáp ứng yêu cầu về phòng, chống cháy, nổ, cứu hộ, cứu nạn. <i>(Nhận xét: nội dung quy định này tương tự/trùng lặp với quy định tại khoản 3 Điều 70 Luật Đường sắt 2017)</i>	định những vấn đề khung mang tính nguyên tắc, những nội dung thuộc thẩm quyền của Quốc hội. Khoản 1 Điều 26 về Phòng, chống thiên tai đối với kết cấu hạ tầng đường sắt <i>1. Các dự án đầu tư xây dựng công trình đường sắt phải được thiết kế, xây dựng bền vững, thích ứng với biến đổi khí hậu, tuân thủ các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật, bảo đảm yêu cầu về phòng, chống thiên tai theo quy định của pháp luật.</i> Khoản 1 Điều 31 về Điều kiện tham gia giao thông của phương tiện giao thông đường sắt <i>1. Phương tiện giao thông đường sắt khi tham gia giao thông phải đáp ứng các điều kiện sau đây:</i> <i>a) Bảo đảm quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về phương tiện giao thông đường sắt;</i> <i>b) Có Giấy chứng nhận chất lượng, an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường;</i> <i>c) Có Giấy chứng nhận đăng ký phương tiện giao thông đường sắt.</i>
5. Phải duy trì hệ thống quản lý đủ khả năng kiểm tra và giám sát khai thác chạy tàu an toàn.	Khoản 1, khoản 2 Điều 43 về Quản lý an toàn hệ thống đường sắt <i>1. Đường sắt tốc độ cao, đường sắt cấp I, đường sắt đô thị xây dựng mới hoặc nâng cấp trước khi đưa vào khai thác phải được đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống. Chủ đầu tư dự án phải lựa chọn đơn vị tư vấn độc lập với các đơn vị tư vấn dự án, nhà thầu thi công xây dựng, cung cấp thiết bị của dự án để tổ chức đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống.</i> <i>2. Tổ chức được giao quản lý, vận hành, khai thác đường sắt phải xây dựng và duy trì hệ thống quản lý an toàn vận hành.</i>
6. Đất dành cho đường sắt tốc độ cao theo quy hoạch được cơ quan nhà nước có thẩm quyền phê duyệt phải được cấm	Nội dung quy định về đất dành cho đường sắt đã được quy định tại Điều 209 Luật Đất đai Điều 209. Đất dành cho đường sắt

Nội dung trong Luật Đường sắt 2017	Dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi)
mốc giới theo quy hoạch xây dựng để quản lý, chuẩn bị đầu tư xây dựng. (Nhận xét: nội dung quy định này tương tự/trùng lặp với quy định tại Điều 12 Luật Đường sắt 2017)	1. Đất dành cho đường sắt bao gồm: a) Đất xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt đô thị; đất xây dựng trụ sở cơ quan nhà nước cho hoạt động thường xuyên trong ga đường sắt; b) Đất xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt chuyên dùng, công trình công nghiệp đường sắt; c) Đất xây dựng công trình dịch vụ liên quan đến vận tải hành khách, vận tải hàng hóa và công trình kinh doanh dịch vụ thương mại khác trong phạm vi đất xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt. 2. Việc giao đất, cho thuê đất dành cho đường sắt được thực hiện như sau: a) Giao đất không thu tiền sử dụng đất đối với đất quy định tại điểm a khoản 1 Điều này; b) Cho thuê đất thu tiền thuê đất hằng năm và miễn tiền thuê đất đối với đất quy định tại điểm b khoản 1 Điều này. c) Cho thuê đất thu tiền thuê đất hằng năm đối với đất quy định tại điểm c khoản 1 Điều này. 3. Đối với đất dành cho đường sắt đã được giao, cho thuê trước ngày Luật này có hiệu lực thì Nhà nước xem xét cấp Giấy chứng nhận quyền sử dụng đất, quyền sở hữu tài sản gắn liền với đất theo hình thức quy định tại khoản 2 Điều này. 4. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có trách nhiệm bố trí quỹ đất, giao đất để lực lượng Công an nhân dân bảo đảm an ninh, trật tự đối với khu vực nhà ga đường sắt.
7. Hành lang an toàn của đường sắt tốc độ cao phải được bảo vệ nghiêm ngặt, tránh mọi hành vi xâm nhập trái phép.	Khoản 1, 2, 3, 4 Điều 25 về Bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt 1. Bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt bao gồm: các hoạt động nhằm bảo đảm an toàn cho công trình đường sắt; phòng ngừa, ngăn chặn và xử lý hành vi xâm phạm, phá hoại công trình đường sắt; lấn chiếm phạm vi bảo vệ công trình đường sắt, hành lang an toàn giao thông đường sắt.

Nội dung trong Luật Đường sắt 2017	Dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi)
	2. Phạm vi bảo vệ công trình đường sắt là giới hạn được xác định bởi khoảng không, vùng đất, vùng nước xung quanh liền kề với công trình đường sắt. 3. Hành lang an toàn giao thông đường sắt là dải đất dọc hai bên đường sắt, tính từ mép ngoài phần đất thuộc phạm vi bảo vệ đường sắt để bảo đảm an toàn giao thông đường sắt và hạn chế ảnh hưởng đến môi trường xung quanh. 4. Tuyến đường sắt có tốc độ thiết kế trên 120km/h, đường sắt đô thị phải xây dựng hàng rào bảo vệ, tránh mọi hành vi xâm nhập trái phép, trừ trường hợp đường sắt đã được cách ly riêng biệt đi trên cao hoặc trong hầm.
8. Phải bảo đảm thuận tiện cho hành khách và bảo đảm tiếp cận sử dụng cho người khuyết tật theo quy định của pháp luật. (Nhận xét: nội dung quy định này tương tự/trùng lặp với quy định tại khoản 1 Điều 4, điểm d khoản 2 Điều 16 Luật Đường sắt 2017)	Khoản 3 Điều 14 về Ga đường sắt 3. Các đô thị đặc biệt và đô thị loại I có đường sắt quốc gia đi qua phải bố trí ga hành khách tại khu vực trung tâm hoặc vị trí thuận lợi để tiếp cận và kết nối các phương thức vận tải khác. Ngoài ra, quy định về bảo đảm tiếp cận sử dụng cho người khuyết tật theo quy định của pháp luật đối với các công trình công cộng là quy định chung và được thể hiện trong các tiêu chuẩn thiết kế công trình.
9. Đào tạo, phát triển nguồn nhân lực, chuyển giao công nghệ phù hợp với kế hoạch xây dựng và đáp ứng yêu cầu quản lý, vận hành, khai thác. (Nhận xét: nội dung quy định này tương tự/trùng lặp với quy định tại Điều 29 Luật Đường sắt 2017)	Khoản 3 Điều 28 về Yêu cầu về phát triển công nghiệp đường sắt 3. Dự án đầu tư xây dựng đường sắt, công trình công nghiệp đường sắt có gói thầu được tổ chức đấu thầu quốc tế, phải có điều kiện ràng buộc nhà thầu nước ngoài thực hiện chuyển giao công nghệ, đào tạo nguồn nhân lực cho đối tác Việt Nam để làm chủ công tác quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì và từng bước làm chủ công nghệ. Khoản 1 Điều 30 về Nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển giao công nghệ và đào tạo nguồn nhân lực phát triển công nghiệp đường sắt

Nội dung trong Luật Đường sắt 2017	Dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi)
	1. Việc nghiên cứu, ứng dụng khoa học công nghệ, chuyển giao công nghệ phải bảo đảm tiên tiến, hiện đại, đẩy mạnh ứng dụng công nghệ số, trí tuệ nhân tạo trong xây dựng, quản lý, vận hành đường sắt phù hợp với quy hoạch mạng lưới đường sắt, pháp luật về đường sắt, pháp luật về khoa học và công nghệ, pháp luật về chuyển giao công nghệ.
Điều 79. Chính sách phát triển đường sắt tốc độ cao	
1. Các chính sách quy định tại Điều 5 của Luật này. (<i>Nhận xét: nội dung quy định này tương tự/trùng lặp với quy định tại Điều 5 Luật Đường sắt 2017</i>)	Dự thảo Luật thiết kế Điều 5. Chính sách của Nhà nước về phát triển đường sắt và Điều 6. Ưu đãi, hỗ trợ trong hoạt động đường sắt áp dụng chung cho tất cả các loại hình đường sắt.
2. Nhà nước đóng vai trò chủ đạo trong việc đầu tư xây dựng, tổ chức quản lý, bảo trì và khai thác, kinh doanh đường sắt tốc độ cao.	Khoản 2 Điều 19 về Đầu tư xây dựng công trình đường sắt 2. Trách nhiệm tổ chức thực hiện đầu tư xây dựng công trình đường sắt được quy định như sau: a) Bộ Xây dựng tổ chức đầu tư xây dựng công trình đường sắt quốc gia; b) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức đầu tư xây dựng công trình đường sắt địa phương; c) Doanh nghiệp tổ chức đầu tư xây dựng công trình đường sắt chuyên dùng. Khoản 2 Điều 22 về Quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt 2. Trách nhiệm tổ chức quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt: a) Bộ Xây dựng tổ chức quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư; b) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt địa phương do mình đầu tư hoặc được giao quản lý; c) Tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư tổ chức thực hiện quản lý, bảo trì kết cấu

Nội dung trong Luật Đường sắt 2017	Dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi)
	<i>hạ tầng đường sắt theo quy định của pháp luật; tổ chức lập hồ sơ quản lý đất dành cho đường sắt do mình quản lý;</i> <i>d) Tổ chức, cá nhân quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt do mình đầu tư theo quy định của pháp luật.</i> Khoản 1 Điều 49 về Kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt <i>1. Kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư được giao, cho thuê hoặc chuyển nhượng có thời hạn cho doanh nghiệp để kinh doanh theo quy định.</i>
3. Tập trung phát triển đường sắt tốc độ cao kết nối các vùng kinh tế trọng điểm, thúc đẩy tăng trưởng kinh tế - xã hội. <i>(Nhận xét: nội dung quy định này tương tự/trùng lặp với quy định tại khoản 2 Điều 7 Luật Đường sắt 2017)</i> 4. Phát triển đường sắt tốc độ cao đồng bộ, hiện đại.	Nội dung này là quan điểm của quy hoạch, kế hoạch đầu tư xây dựng đường sắt tốc độ cao, thực hiện chỉ đạo của lãnh đạo Đảng và Nhà nước về đổi mới tư duy trong công tác xây dựng pháp luật, dự thảo Luật chỉ quy định những vấn đề khung mang tính nguyên tắc, những nội dung thuộc thẩm quyền của Quốc hội.
Điều 80. Yêu cầu đối với kết cấu hạ tầng đường sắt tốc độ cao	
1. Kết cấu hạ tầng đường sắt tốc độ cao phải bảo đảm ổn định, bền vững và đáp ứng yêu cầu kỹ thuật về an toàn, môi trường, phòng, chống cháy, nổ tương ứng với loại hình đường sắt tốc độ cao được đầu tư. <i>(Nhận xét: nội dung quy định này tương tự/trùng lặp với quy định tại khoản 1 Điều 75 Luật Đường sắt 2017)</i>	Điều 11 về Yêu cầu đối với kết cấu hạ tầng đường sắt <i>1. Kết cấu hạ tầng đường sắt phải bảo đảm kết nối với các loại hình giao thông vận tải khác, phù hợp với quy hoạch mạng lưới giao thông.</i> <i>2. Việc đầu tư xây dựng, cải tạo, nâng cấp kết cấu hạ tầng đường sắt phải bảo đảm ổn định, bền vững và đáp ứng yêu cầu kỹ thuật về an toàn, môi trường, phòng, chống cháy, nổ, thiên tai theo quy định của pháp luật.</i> <i>3. Công trình đường sắt đầu tư xây dựng mới phải đáp ứng yêu cầu kỹ thuật, kinh tế - xã hội; bảo đảm nhiệm vụ quốc phòng, an ninh; bền vững, thân thiện với môi trường và bảo đảm tính đồng bộ về hạ tầng kỹ thuật.</i>
2. Hệ thống cung cấp điện sức kéo phải được điều khiển, giám sát tập trung, ổn định và có khả năng dự phòng để không làm gián đoạn chạy tàu.	Điều 18 về Hệ thống cấp điện sức kéo đường sắt <i>1. Hệ thống cấp điện sức kéo đường sắt bao gồm: trạm biến áp, đường dây tải điện, trạm phân phối điện, hệ thống cấp điện cho</i>

Nội dung trong Luật Đường sắt 2017	Dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi)
<i>(Nhận xét: nội dung quy định này tương tự/trùng lặp với quy định tại khoản 2 Điều 75 Luật Đường sắt 2017)</i>	phương tiện giao thông đường sắt; hệ thống điều khiển; giám sát bảo vệ, an toàn điện. 2. Hệ thống cấp điện sức kéo đường sắt phải được điều khiển, giám sát tập trung; được Nhà nước ưu tiên bảo đảm nguồn cấp điện ổn định, liên tục, không làm gián đoạn chạy tàu.
3. Hệ thống quản lý điều hành chạy tàu phải theo phương thức tập trung. <i>(Nhận xét: nội dung quy định này tương tự/trùng lặp với quy định tại khoản 3 Điều 4, điểm b khoản 1 Điều 40 và Điều 41 và khoản 3 Điều 75 Luật Đường sắt 2017)</i>	Hệ thống điều khiển chạy tàu của đường sắt tốc độ cao được xây dựng, lắp đặt, vận hành theo các tiêu chuẩn quốc tế riêng về an toàn đường sắt với trung tâm điều hành chạy tàu (OCC) là mô hình tiêu chuẩn của loại hình này. Dự thảo Luật chỉ quy định những vấn đề khung mang tính nguyên tắc, những nội dung thuộc thẩm quyền của Quốc hội, do đó nội dung này không còn phù hợp để giữ lại trong dự thảo Luật.
4. Thông tin, chỉ dẫn cần thiết phục vụ khách hàng phải rõ ràng, dễ hiểu bằng tiếng Việt và tiếng Anh. <i>(Nhận xét: nội dung quy định này tương tự/trùng lặp với quy định tại điểm b khoản 2 Điều 16 và Điều 33 và khoản 4 Điều 80 Luật Đường sắt 2017)</i>	Thực hiện chỉ đạo của lãnh đạo Đảng và Nhà nước về đổi mới tư duy trong công tác xây dựng pháp luật, dự thảo Luật chỉ quy định những vấn đề khung mang tính nguyên tắc, những nội dung thuộc thẩm quyền của Quốc hội. Nội dung quy định này là tiêu chuẩn và yêu cầu đối với thiết kế ga đường sắt, do đó không còn phù hợp để giữ lại trong dự thảo Luật.
Điều 81. Quản lý, khai thác, bảo trì đường sắt tốc độ cao	
1. Nhà nước bảo đảm kinh phí quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt tốc độ cao do Nhà nước đầu tư. 2. Nhà đầu tư bảo đảm kinh phí quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt tốc độ cao do mình đầu tư. <i>(Nhận xét: nội dung quy định này tương tự/trùng lặp với quy định tại Điều 22 Luật Đường sắt 2017)</i>	Khoản 2 Điều 22 về Quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt 2. Trách nhiệm tổ chức quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt: a) Bộ Xây dựng tổ chức quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia do Nhà nước đầu tư; b) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh tổ chức quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt địa phương do mình đầu tư hoặc được giao quản lý;

Nội dung trong Luật Đường sắt 2017	Dự thảo Luật Đường sắt (sửa đổi)
	c) Tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư tổ chức thực hiện quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt theo quy định của pháp luật; tổ chức lập hồ sơ quản lý đất dành cho đường sắt do mình quản lý; d) Tổ chức, cá nhân quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt do mình đầu tư theo quy định của pháp luật.
3. Việc tổ chức khai thác đường sắt tốc độ cao phải bảo đảm an toàn, thuận tiện, hiệu quả.	Khoản 1, khoản 2 Điều 43 về Quản lý an toàn hệ thống đường sắt 1. Đường sắt tốc độ cao, đường sắt cấp I, đường sắt đô thị xây dựng mới hoặc nâng cấp trước khi đưa vào khai thác phải được đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống. Chủ đầu tư dự án phải lựa chọn đơn vị tư vấn độc lập với các đơn vị tư vấn dự án, nhà thầu thi công xây dựng, cung cấp thiết bị của dự án để tổ chức đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống. 2. Tổ chức được giao quản lý, vận hành, khai thác đường sắt phải xây dựng và duy trì hệ thống quản lý an toàn vận hành.
Điều 82. Quản lý an toàn đường sắt tốc độ cao	
1. Đường sắt tốc độ cao xây dựng mới hoặc nâng cấp trước khi đưa vào khai thác phải được đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống. 2. Doanh nghiệp kinh doanh đường sắt tốc độ cao phải xây dựng và duy trì hệ thống quản lý an toàn. (Nhận xét: nội dung quy định này tương tự/trùng lặp với quy định tại Điều 77 Luật Đường sắt 2017)	Khoản 1, khoản 2 Điều 43 về Quản lý an toàn hệ thống đường sắt 1. Đường sắt tốc độ cao, đường sắt cấp I, đường sắt đô thị xây dựng mới hoặc nâng cấp trước khi đưa vào khai thác phải được đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống. Chủ đầu tư dự án phải lựa chọn đơn vị tư vấn độc lập với các đơn vị tư vấn dự án, nhà thầu thi công xây dựng, cung cấp thiết bị của dự án để tổ chức đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống. 2. Tổ chức được giao quản lý, vận hành, khai thác đường sắt phải xây dựng và duy trì hệ thống quản lý an toàn vận hành.