

Hà Nội, ngày tháng năm 2025

**BẢN TỔNG HỢP Ý KIẾN, TIẾP THU, GIẢI TRÌNH
Ý KIẾN GÓP Ý ĐỐI VỚI DỰ THẢO NGHỊ ĐỊNH QUY ĐỊNH
CHI TIẾT MỘT SỐ ĐIỀU LUẬT ĐƯỜNG SẮT**

Căn cứ Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật cơ quan chủ trì soạn thảo đã tổ chức lấy ý kiến đối với hồ sơ dự thảo Nghị định quy định chi tiết một số điều Luật Đường sắt.

1. Tổng số cơ quan, tổ chức đã gửi xin ý kiến góp ý và tổng số ý kiến nhận được

Ngày 16/9/2025, Bộ Xây dựng đã có văn bản số 9990/BXD-ĐSVN gửi các bộ, ngành, địa phương để xin ý kiến góp ý đối với hồ sơ Nghị định quy định chi tiết một số điều Luật Đường sắt với tổng số 56 cơ quan, đơn vị. Đến nay, Bộ Xây dựng đã nhận được ý kiến của 43 cơ quan, đơn vị.

2. Kết quả cụ thể như sau:

2.1. Có 20 cơ quan, đơn vị thống nhất với nội dung dự thảo gồm:

- 03 bộ, ngành: Nội vụ, Dân tộc và Tôn giáo, Ngân hàng Nhà nước Việt Nam.

- 16 UBND các tỉnh/thành phố: Lào Cai, Thái Nguyên, Tây Ninh, Nghệ An, Gia Lai, Lai Châu, Vĩnh Long, Quảng Ninh, Khánh Hoà, Đồng Nai, Huế, Đắk Lắk, Tuyên Quang, Đà Nẵng, Sơn La, Lạng Sơn.

- 01 Doanh nghiệp: Công ty CPVT đường sắt.

2.2. Có 23 cơ quan, đơn vị có ý kiến cụ thể gồm:

- 09 bộ, ngành: Tài chính, Công thương, Ngoại giao, Quốc phòng, Công An, Y tế, Văn hoá, thể thao và du lịch, Nông nghiệp và Môi trường, Thanh tra Chính phủ

- 10 UBND các tỉnh/thành phố: Quảng Trị, Quảng Ngãi, Đồng Tháp, Bắc Ninh, Hải Phòng, Thanh Hoá, Ninh Bình, Hà Tĩnh, Phú Thọ, Lâm Đồng.

- 04 Doanh nghiệp: Tổng công ty ĐSVN, Công ty TNHH MTV Đường sắt HN, Tập đoàn công nghiệp Than – Khoáng sản VN, Tập đoàn Hoá chất VN.

(Chi tiết tại Bản tổng hợp ý kiến, tiếp thu, giải trình ý kiến góp ý đối với dự thảo nghị định quy định chi tiết một số điều Luật Đường sắt kèm theo)

CHÍNH SÁCH HOẶC NHÓM VẤN ĐỀ, ĐIỀU, KHOẢN	CHỦ THỂ GÓP Ý	NỘI DUNG GÓP Ý	NỘI DUNG TIẾP THU, GIẢI TRÌNH
I. Ý KIẾN CHUNG			
	Bộ Ngoại giao	Căn cứ khoản 2 Điều 27 Nghị định số 78/2025/NĐ-CP, hồ sơ dự thảo văn bản đề xin ý kiến cần có <i>"Báo cáo tổng kết việc thi hành pháp luật hoặc đánh giá thực trạng quan hệ xã hội liên quan đến dự thảo đối với trường hợp ban hành văn bản quy định tại điểm b và điểm c khoản 1 Điều 14 của Luật, kèm phụ lục rà soát các chủ trương, đường lối của Đảng, văn bản quy phạm pháp luật, điều ước quốc tế có liên quan"</i> . Theo đó, đề nghị Quý Bộ bổ sung đầy đủ thành phần hồ sơ theo quy định.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu và làm rõ như sau: dự thảo Nghị định chỉ quy định các nội dung được Luật Đường sắt giao quy định chi tiết và không có quy định các biện pháp cụ thể để tổ chức, hướng dẫn thi hành Luật. Đề bảo đảm thực hiện theo quy định của Nghị định số 78/2025/NĐ-CP, Bộ Xây dựng đề xuất thay tên Nghị định thành <i>"Nghị định quy định chi tiết một số điều Luật Đường sắt"</i> .
	Bộ Ngoại giao	Về đánh giá tính tương thích của của dự thảo Nghị định với điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên: - Nội dung dự thảo Nghị định có liên quan tới Hiệp định liên Chính phủ về mạng lưới đường sắt xuyên Á năm 2009, Hiệp định kết nối đường sắt giữa Việt Nam và Campuchia năm 2018 và Hiệp định đường sắt biên giới Việt Nam – Trung Quốc năm 1992. Qua rà soát sơ bộ, Bộ Ngoại giao chưa phát hiện dự thảo Nghị định có nội dung không phù hợp với các điều ước quốc tế này. Tuy nhiên, để đảm bảo rà soát đầy đủ tính tương thích với các điều ước quốc tế có liên quan mà Việt Nam là thành viên, đề nghị Quý Bộ tiếp tục phối hợp với các Bộ, ngành liên quan rà soát với các điều ước quốc tế có liên quan. - Do việc thiết kế, xây dựng và quản lý đường sắt được thống nhất với đối tác	Về việc này, Bộ Xây dựng tiếp thu và rà soát các điều ước quốc tế, thỏa thuận quốc tế đa phương và song phương mà Việt Nam là thành viên bao gồm: các Hiệp định trong khuôn khổ các Hiệp định trong khuôn khổ của Tổ chức Hợp tác đường sắt (OSJD); Hiệp định liên Chính phủ về Mạng lưới Đường sắt Xuyên Á; Hiệp định đường sắt biên giới Việt – Trung 1992; Hiệp định về điểm nối ray đường sắt Việt Nam – Campuchia; Thỏa thuận giữa Chính phủ nước CHXHCN Việt Nam và Chính phủ nước CHND Trung Hoa về tăng cường hợp tác triển khai các dự án đường sắt khổ tiêu chuẩn kết nối Việt Nam - Trung Quốc; Thỏa thuận giữa Chính phủ nước CHXHCN Việt Nam và Chính phủ nước CHDCND Lào về việc xây dựng và khai thác tuyến đường sắt Vũng Áng - Viên Chăn; Thỏa thuận giữa nước CHXHCN Việt Nam và nước CHND Campuchia về điểm nối ray đường sắt kết nối

		nước ngoài nên cơ sở thoả thuận quốc tế đã ký và có hiệu lực (ví dụ: Bản ghi nhớ giữa Bộ GTVT và Ủy ban Phát triển và Cải cách quốc gia Trung Quốc về phương án kỹ thuật kết nối đường sắt giữa ga Lào Cai (Việt Nam) và ga Hà Khẩu Bắc (Trung Quốc) ký ngày 13/10/2024), đề nghị Quý Bộ lưu ý nội dung dự thảo Nghị định cần đảm bảo phù hợp với các tiêu chuẩn kỹ thuật, phương án kỹ thuật trên cơ sở thoả thuận quốc tế đã ký với đối tác nước ngoài. Đồng thời, việc quản lý, khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt, công trình đường sắt dùng chung với đường bộ tại biên giới cần đảm bảo phù hợp với các điều ước quốc tế có liên quan mà Việt Nam là thành viên, trong đó bao gồm Hiệp định quy chế quản lý biên giới Việt Nam – Trung Quốc năm 2009, Hiệp định về cửa khẩu và quy chế quản lý cửa khẩu biên giới trên đất liền Việt Nam – Trung Quốc ký giữa Chính phủ nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ nước Cộng hoà nhân dân Trung hoa năm 2009, Hiệp định quy chế quản lý biên giới và cửa khẩu biên giới đất liền giữa Chính phủ Việt Nam và Chính phủ Lào năm 2016, Hiệp định quy chế quản lý biên giới giữa Việt Nam và Campuchia năm 1983.	thành phố Phnôm Pênh với thành phố Hồ Chí Minh. Kết quả rà soát cho thấy các nội dung của dự thảo Nghị định có liên quan nhưng không ảnh hưởng đến việc thực hiện các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên. Đồng thời, Bộ Xây dựng tiếp tục phối hợp với các Bộ, ngành liên quan rà soát với các điều ước quốc tế có liên quan bảo đảm Nghị định phù hợp với các tiêu chuẩn kỹ thuật, phương án kỹ thuật trên cơ sở thoả thuận quốc tế đã ký với đối tác nước ngoài.
	Bộ Công an	Việc xây dựng Nghị định ban hành phải đảm bảo phù hợp, đồng bộ thống nhất với hệ thống văn bản quy phạm pháp luật, như: Luật trật tự an toàn giao thông đường bộ, Luật An ninh quốc gia, Luật	Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu và đã rà soát nội dung dự thảo Nghị định bảo đảm phù hợp, đồng bộ, thống nhất với hệ thống văn bản quy phạm pháp luật.

		Bảo vệ bí mật nhà nước...các Nghị định và quy định hiện hành; tránh chồng chéo, khó khăn khi triển khai áp dụng; cần có lộ trình thực hiện cụ thể để các doanh nghiệp, tổ chức liên quan bảo đảm thời gian chuẩn bị, thực hiện đúng quy định.	
	Bộ Công an	Nghiên cứu sửa tên Nghị định đảm bảo phù hợp với vai trò, trách nhiệm trong quản lý, vận hành, khai thác, vì: Nội dung Luật Đường sắt ngoài các quy định về kết cấu hạ tầng đường sắt còn có các nội dung về kinh doanh, vận tải đường sắt, công nghiệp đường sắt, nên việc xây dựng Nghị định chỉ tập trung xây dựng về kết cấu, hạ tầng đường sắt là chưa đảm bảo thực hiện đủ vai trò, tầm vóc của Nghị định.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: tại Quyết định số 1526/QĐ-TTg ngày 14/7/2025 của Thủ tướng Chính phủ ban hành Danh mục và phân công cơ quan chủ trì soạn thảo văn bản quy định chi tiết thi hành các luật, nghị quyết được Quốc hội khoá XV thông qua tại Kỳ họp thứ 9 đã giao Bộ Xây dựng chủ trì, phối hợp với các bộ, ngành địa phương xây dựng Nghị định quy định chi tiết một số điều và biện pháp tổ chức, hướng dẫn thi hành Luật Đường sắt. Tuy nhiên, dự thảo Nghị định chỉ quy định các nội dung được Luật giao Chính phủ quy định và không có nội dung quy định biện pháp cụ thể để tổ chức, hướng dẫn thi hành Luật. Do đó, Bộ Xây dựng đề xuất sửa đổi tên Nghị định thành "Nghị định quy định chi tiết một số điều Luật Đường sắt".
	Bộ Công thương	Dự thảo Nghị định chưa gửi kèm các Phụ lục I, Phụ lục II, Phụ lục III. Do đó, Bộ Công Thương đề nghị Cơ quan soạn thảo khẩn trương hoàn thiện các Phụ lục nêu trên.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu và bổ sung Phụ lục kèm theo dự thảo Nghị định.
	Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch	Về căn cứ ban hành: Cần thực hiện cách trình bày đối với Luật theo quy định tại Nghị định số 187/2025/NĐ-CP (ví dụ: <i>Căn cứ Luật Tổ chức Chính phủ số 63/2025/QH15 ngày 18 tháng 02 năm 2025;</i> <i>Căn cứ Luật Tổ chức chính quyền địa</i>	Về nội dung này, Bộ Xây dựng xin tiếp thu và chỉnh lý căn cứ pháp lý tại dự thảo Nghị định.

		<i>phương số 65/2025/QH15 ngày 16 tháng 6 năm 2025;</i> <i>Căn cứ Luật Đường sắt số 95/2025/QH15 ngày 27 tháng 6 năm 2025;)</i>	
	Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch	Cần xem xét, thiết lập cơ chế tham vấn giữa Bộ Xây dựng và Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch trong các bước chuẩn bị, thẩm định, triển khai dự án thành phần phù hợp với pháp luật về di sản văn hóa.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: Phạm vi Nghị định này không có nội dung hướng dẫn điều của Luật Đường sắt về đầu tư xây dựng đường sắt. Trong quá trình chuẩn bị đầu tư dự án (lập chủ trương đầu tư, lập báo cáo NCKT), cơ quan chuẩn bị dự án phải lấy ý kiến của các cơ quan liên quan, trường hợp phạm vi xây dựng có liên quan đến di sản văn hoá phải lấy ý kiến của Bộ Văn hoá, Thể thao và Du lịch theo quy định của pháp luật về xây dựng. Vì vậy, đề xuất không bổ sung quy định về tham vấn theo đề nghị của Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch.
	Bộ Y tế	Về hồ sơ dự thảo Nghị định: Đề nghị hoàn thiện hồ sơ dự thảo văn bản để lấy ý kiến, phân biện xã hội, bao gồm dự thảo các tài liệu theo quy định tại khoản 2 Điều 27 Nghị định số 78/2025/NĐ-CP ngày 01/4/2025 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp để tổ chức, hướng dẫn thi hành Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng xin tiếp thu hoàn thiện hồ sơ dự thảo Nghị định theo đúng quy định tại khoản 2 Điều 27 Nghị định số 78/2025/NĐ-CP ngày 01/4/2025 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp để tổ chức, hướng dẫn thi hành Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật.
	Bộ Nông nghiệp và Môi trường	Về dự thảo Tờ trình, đề nghị nghiên cứu, bổ sung các nội dung về quy trình soạn thảo theo quy định tại khoản 1 Điều 27 vào mục IV (Quá trình xây dựng Nghị định); rà soát, bổ sung thành phần hồ sơ xây dựng dự thảo Nghị định theo quy định tại khoản 2 Điều 27 Nghị định số	Về nội dung này, Bộ Xây dựng xin tiếp thu hoàn thiện hồ sơ dự thảo Nghị định theo đúng quy định tại khoản 1, khoản 2 Điều 27 Nghị định số 78/2025/NĐ-CP ngày 01/4/2025 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp để tổ chức, hướng dẫn thi hành Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật.

		78/2025/NĐ-CP ngày 01/4/2025 quy định chi tiết một số điều và biện pháp để tổ chức, hướng dẫn thi hành Luật Ban hành văn quy phạm pháp luật.	
	UBND tỉnh Quảng Trị	- Tại điểm b, mục 1, phần I dự thảo Tờ trình của Bộ Xây dựng gửi Chính phủ, đề nghị bổ sung thêm căn cứ pháp lý quy định tại Luật Đường sắt số 95/2025/QH15 đã được Quốc hội khoá XV thông qua tại kỳ họp thứ 9 ngày 27/6/2025 và có hiệu lực thi hành từ ngày 01/01/2026: “<i>Khoản 3 Điều 27: Chính phủ quy định chi tiết Điều này</i>”. - Tại mục 1, phần III dự thảo Tờ trình của Bộ Xây dựng gửi Chính phủ và Điều 1, Chương 1, dự thảo Nghị định quy định chi tiết một số điều và biện pháp để tổ chức, hướng dẫn thi hành Luật Đường sắt: Đề nghị bổ sung: “<i>Khoản 3 Điều 27 về Thiết kế kỹ thuật tổng thể</i>”. - Tại dự thảo Nghị định quy định chi tiết một số điều và biện pháp để tổ chức, hướng dẫn thi hành Luật Đường sắt, đề nghị bổ sung điều khoản quy định về Thiết kế kỹ thuật tổng thể theo Điều 27 Luật Đường sắt số 95/2025/QH15.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: Triển khai thực hiện Luật Đường sắt 2025, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành 02 Quyết định triển khai thực hiện: Quyết định số 1526/QĐ-TTg ngày 14/7/2025 của Thủ tướng Chính phủ ban hành Danh mục và phân công cơ quan chủ trì soạn thảo văn bản quy định chi tiết thi hành các luật, nghị quyết được Quốc hội khoá XV thông qua tại Kỳ họp thứ 9 và Quyết định số 2072/QĐ-TTg ngày 17/9/2025 của Thủ tướng Chính phủ ban hành Kế hoạch triển khai thi hành Luật Đường sắt. Theo đó, để hướng dẫn khoản 3 Điều 27 Luật Đường sắt, Thủ tướng Chính phủ đã giao Bộ Xây dựng chủ trì xây dựng “ <i>Nghị định quy định chi tiết về thiết kế kỹ thuật tổng thể, cơ chế đặc thù, đặc biệt thực hiện các dự án đường sắt</i> ” và ngày 05/9/2025, Bộ Xây dựng đã có Tờ trình số 100/TTr-BXD trình Chính phủ để ban hành Nghị định này.
	UBND tỉnh Đồng Tháp	- Tại khoản 1 Mục III Phụ lục I kèm theo Nghị định số 187/2025/NĐ-CP ngày 01 tháng 7 năm 2025 của Chính phủ, quy định như sau: “1. Trình bày căn cứ ban hành văn bản - Căn cứ ban hành văn bản được trình bày bằng chữ in thường, cỡ chữ 14, kiểu chữ nghiêng và dưới phân tên của văn bản; sau mỗi căn cứ phải xuống dòng, cuối dòng có	Về nội dung này, Bộ Xây dựng xin tiếp thu và chỉnh lý căn cứ ban hành văn bản và tên Nghị định.

		dấu chấm phẩy (;). Đồng thời, tại điểm d khoản 1 Mục III Phụ lục I kèm theo Nghị định số 187/2025/NĐ-CP, quy định như sau: “d) Đối với nghị định, nghị quyết của Chính phủ..., thông tư của Bộ trưởng,... Khi trình bày tên văn bản quy phạm pháp luật trong phần căn cứ phải ghi tên loại văn bản, số, ký hiệu văn bản, tên cơ quan ban hành và tên gọi của văn bản.”. - Do đó, phần căn cứ các Luật đề nghị thay cụm từ “ngày... tháng. . . năm . . .” thành “số, ký hiệu văn bản, tên cơ quan ban hành” cho phù hợp quy định tại điểm d khoản 1 Mục III Phụ lục I. - Ngoài ra, đề nghị bỏ cụm từ “Nghị định” tại phần tên gọi của Nghị định và bổ sung cụm từ “một số điều” sau cụm từ “quy định chi tiết” tại dòng Chính phủ ban hành Nghị định cho thống nhất với tên gọi của dự thảo Nghị định.	
	UBND tỉnh Ninh Bình	Tại phần căn cứ pháp lý, đề nghị viện dẫn văn bản theo quy định tại mẫu số 01, phụ lục III và khoản 38 Điều 1 Nghị định số 187/2025/NĐ-CP ngày 01/7/2025 của Chính phủ về sửa đổi, bổ sung một số điều của nghị định số 78/2025/NĐ-CP ngày 01 tháng 4 năm 2025 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều và biện pháp để tổ chức, hướng dẫn thi hành Luật ban hành văn bản quy phạm pháp luật và nghị định số 79/2025/NĐ-CP ngày 01 tháng 4 năm 2025 của Chính phủ về kiểm tra, rà soát, hệ thống hóa và xử lý văn bản quy phạm pháp luật: “Căn cứ Luật Tổ chức Chính phủ số	Về nội dung này, Bộ Xây dựng xin tiếp thu và chỉnh lý căn cứ pháp lý tại dự thảo Nghị định.

		63/2025/QH15; Căn cứ Luật Tổ chức chính quyền địa phương số 72/2025/QH15; Căn cứ Luật Đường sắt số 95/2025/QH15;”	
	UBND tỉnh Hà Tĩnh	Về bố cục, soát xét lỗi chính tả: 2.1. Đối với dự thảo Tờ trình: - Tại điểm b, khoản 1, phần I: “Quyết định số 1526/QĐ-TTg ngày 14/7/2025 của Thủ tướng Chính phủ ban hành Danh mục và phân công cơ quan chủ trì soạn thảo văn bản ...” - Tại khoản 2, phần I: “<i>Thứ nhất</i>, một số ... ;(iii) lược bỏ quy định về danh mục phụ kiện, phụ tùng,...” + Tại điểm a, khoản 2 phần V: “- Sửa đổi, bổ sung quy định về xây dựng công trình trong phạm vi đất dành cho đường sắt bảo đảm phù hợp với quy định tại khoản 3 Điều 44 Luật Đường sắt như: quy định cụ thể các công trình được phép xây dựng trong phạm vi ...” + Tại điểm b, khoản 2 phần V: “- Bổ sung quy định việc lập, thẩm định, phê duyệt, công bố, tổ chức thực hiện, đánh giá và điều chỉnh quy hoạch tuyến đường sắt, ...” + Tại điểm d, khoản 2 phần V: “Tại dự thảo Nghị định không quy định thủ tục hành chính theo quy định của Nghị định số 63/2010/NĐ-CP ngày 06/6/2010 của Chính phủ về kiểm soát thủ tục hành chính (được sửa đổi, bổ sung một số điều bởi Nghị định số 48/2013/NĐ-CP ngày 14/5/2013 và ...”	Về nội dung này, Bộ Xây dựng xin tiếp thu và chỉnh lý dự thảo Tờ trình, dự thảo Nghị định.

+ Tại điểm a, khoản 2 phần VI: “- Tuyên truyền, phổ biến: Bộ Xây dựng sẽ xây dựng nội dung thông tin, tuyên truyền phổ biến những yêu cầu, nội dung và các quy định **kịp thời** đến các cơ quan, tổ chức và người dân, giúp nắm bắt **pháp luật để thực hiện**;...”

2.2. Đối với dự thảo Nghị định:

+ Tại khoản 5 Điều 3: “Vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt là nơi thường xảy ra tai nạn giao thông đường sắt hoặc nơi tiềm ẩn nhiều nguy cơ có thể xảy ra tai nạn giao thông **đường** sắt.”

+ Tại điểm b, khoản 2, Điều 11: “Đối với các loại đường dây, dấu **hiệu** nhận biết được thể hiện bằng màu sắc của dây, kèm theo thẻ ghi các thông tin nhận biết chủ sở hữu và thông tin cần thiết khác và được gắn vào đường dây.”

+ Tại điểm đ, khoản 1, Điều 26: “... Trường hợp không đảm bảo quy định trên, phải **được Chủ tịch** Ủy ban nhân dân cấp tỉnh nơi có đường sắt chấp thuận;”

+ Tại điểm a khoản 4 Điều 54: “Toa xe vận tải hàng hóa nguy hiểm phải có biểu trưng nhận diện hàng hóa nguy hiểm. Nếu trên một toa xe có nhiều loại hàng hóa nguy hiểm khác nhau thì toa xe, phương **tiện** chuyên dùng đường sắt phải có đủ biểu trưng của các loại hàng hóa đó. Vị trí của biểu trưng ở hai bên của toa xe bảo đảm dễ quan sát, nhận biết;”

+ Tại khoản 3 Điều 56: “Việc lập tàu vận tải hàng nguy hiểm phải thực hiện theo

		đúng quy định về vận chuyển loại, nhóm hàng đó và theo Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khai thác đường sắt.” + Tại tiêu mục khoản 2 Điều 70: “..., được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 165/2024/NĐ-CP ngày 26 tháng 12 năm 2024 của Chính phủ ...”	
	Tập đoàn CN Than – Khoáng sản VN	Về tên dự thảo Nghị định, TKV đề nghị sửa đổi thành "Nghị định ngành quy định chi tiết một số điều và biện pháp tổ chức, hướng dẫn thi hành Luật Đường sắt" để tránh trùng lặp.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu và chỉnh lý tên dự thảo Nghị định.
	Tập đoàn CN Than – Khoáng sản VN	Ngoài ra, dự thảo có đề cập nhiều nội dung liên quan đến các biểu mẫu quy định tại các Phụ lục I (Điều 6, Điều 7...), Phụ lục II (Điều 8...) Phụ lục III (Điều 13, Điều 14, Điều 17...), Phụ lục IV (Điều 51...), Phụ lục V (Điều 51...). Tuy nhiên, do hồ sơ TKV nhận được không có các tài liệu này kèm theo nên đề nghị Ban soạn thảo Bổ sung để có căn cứ áp dụng triển khai.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu và bổ sung Phụ lục kèm theo dự thảo Nghị định.
	Công ty TNHH MTV ĐS Hà Nội	Đề xuất dự thảo có thể bổ sung các chính sách, quy định khuyến khích ứng dụng công nghệ (như ITS, IoT, trí tuệ nhân tạo,...) vào quản lý, cảnh báo các công trình đường sắt, đặc biệt là đối với đường sắt đô thị và đường sắt tốc độ cao.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: các ứng dụng như ITS, IoT, trí tuệ nhân tạo (AI)... trong hoạt động quản lý, cảnh báo rủi ro đã và đang được sử dụng đối với một số hoạt động đường sắt. Các ứng dụng này là các công cụ, giải pháp công nghệ được khuyến khích thử nghiệm, phát triển và ứng dụng theo quy định của pháp luật về công nghệ và pháp luật về công nghệ cao. Điều kiện ứng dụng trong hoạt động đường sắt phụ thuộc vào tiêu chuẩn áp dụng, yêu cầu của từng hệ thống và do người thiết kế hệ thống đưa ra để phục vụ yêu cầu quản lý, giám sát. Do đó việc thể chế hóa trong

			dự thảo Nghị định về điều kiện ứng dụng ITS, IoT, trí tuệ nhân tạo (AI) trong hoạt động đường sắt là không khả thi.
II. Ý KIẾN CỤ THỂ			
Điều 1. Phạm vi điều chỉnh			
Nghị định này quy định chi tiết một số Điều và biện pháp để tổ chức, hướng dẫn thi hành Luật Đường sắt, bao gồm:	UBND tỉnh Quảng Ngãi	Đề nghị cơ quan dự thảo bổ sung cụm từ “số 95/2025/QH15” vào sau cụm từ “Luật Đường sắt” tại Điều 1 dự thảo Nghị định; đồng thời, thay thế cụm từ “Luật Đường sắt” ở các lần viện dẫn tiếp theo (như tại điểm b khoản 1 Điều 6; khoản 1 Điều 10; điểm a khoản 1 Điều 12; khoản 4 Điều 13,...) dự thảo Nghị định bằng cụm từ “Luật số 95/2025/QH15” để phù hợp với quy định về viện dẫn văn bản tại điểm a khoản 1 Điều 68 Nghị định số 78/2025/NĐ-CP được sửa đổi, bổ sung tại khoản 38 Điều 1 Nghị định số 187/2025/NĐ-CP.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu và chỉnh lý như sau: <i>"Nghị định này quy định chi tiết một số Điều Luật Đường sắt số 95/2025/QH15 (sau đây gọi chung là Luật Đường sắt), bao gồm:"</i>
2. Khoản 9 Điều 16 về lộ trình, trách nhiệm 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 tại Điều này.	UBND tỉnh Quảng Ngãi	Tại khoản 2 Điều 1 dự thảo Nghị định, đề nghị sửa đổi cụm từ “tại Điều này” thành cụm từ “tại Điều 16 Luật số 95/2025/QH15” để bảo đảm chính xác.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu và chỉnh lý như sau: <i>"2. Khoản 9 Điều 16 về lộ trình, trách nhiệm 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 tại Luật Đường sắt"</i> .
Điều 3. Giải thích từ ngữ	Tổng công ty ĐSVN	Đề nghị bổ sung thêm các định nghĩa về: - Cơ quan quản lý đường sắt; - Doanh nghiệp quản lý đường sắt; - Kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt. Những cụm từ này được sử dụng xuất hiện nhiều lần trong dự thảo Nghị định nhưng chưa được quy định rõ ràng. Khái niệm kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt là cơ sở quan trọng để doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt triển khai	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: - Khái niệm “Cơ quan quản lý đường sắt” đã được quy định tại khoản 2 Điều 2 Nghị định 15/2025/NĐ-CP ngày 03/02/2025 Quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt, gồm có cơ quan quản lý đường sắt quốc gia và cơ quan quản lý đường sắt đô thị; - Trong dự thảo Nghị định không có cụm từ “Doanh nghiệp quản lý đường sắt” . Cụm từ

		hoạt động kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt (Luật Đường sắt năm 2017 đã có quy định cụ thể, tuy nhiên lại bị lược bỏ tại Luật Đường sắt năm 2025)	“Doanh nghiệp quản lý đường sắt” chỉ có trong Nghị định 15/2025/NĐ-CP ngày 03/02/2025; - Khoản 17 Điều 3 Luật Đường sắt 2025 quy định “<i>Kinh doanh đường sắt</i> bao gồm kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt và kinh doanh vận tải đường sắt”. Điều 46 Luật Đường sắt 2025 cũng đã có quy định về Kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt. Do Luật Đường sắt 2025 và Nghị định 15/2025/NĐ-CP đã có các quy định, khái niệm nêu trên nên trong Nghị định này không bổ sung giải thích lại từ ngữ đã có.
	Công ty THHH MTV ĐS Hà Nội	Trong dự thảo có nhắc tới nhiều về thuật ngữ "công trình hạ tầng kỹ thuật đầu nối" và "công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung", đề nghị ban soạn thảo bổ sung định nghĩa, giải thích về thuật ngữ trên để làm rõ cho các doanh nghiệp được giao quản lý kết cấu hạ tầng trong công tác quản lý, bảo trì.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: tại khoản 4 Điều 3 và khoản 1 Điều 21 Luật Đường sắt đã có giải thích về các thuật ngữ này. Vì vậy, theo quy định của Luật Ban hành VBQPPL, dự thảo Luật không quy định lại các nội dung này.
3. Chốt gác là nơi có bố trí người được giao nhiệm vụ thường trực 24/24 giờ trong ngày tại các vị trí thường xảy ra tai nạn giao thông đường sắt để có biện pháp xử lý kịp thời nhằm đảm bảo an toàn giao thông.	Thanh tra Chính phủ	Khoản 3 Điều 3: Đề nghị quy định rõ "chốt gác" có được phép xây dựng trong đất dành cho đường sắt hay trong phạm vi hành lang an toàn đường sắt hay không vì quy định tại dự thảo đang chung chung, khó xác định trong quá trình triển khai thực hiện.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu và làm rõ như sau: Theo quy định trong dự thảo, việc chốt gác sẽ thực hiện tại các điểm giao cắt giữa đường sắt với đường bộ là đường ngang hoặc lối đi tự mở. Điểm chốt gác được phép xây dựng trong phạm vi đất dành cho đường sắt; đối với điểm chốt gác tại đường ngang, vị trí chốt gác là nhà gác đường ngang, vị trí xây dựng theo quy định được quy định tại Điều 12 Thông tư số 29/2023/TT-BGTVT; đối với điểm chốt gác tại lối đi tự mở, vị trí chốt gác là điểm đặt nhà cảnh giới và được xác định theo Biên bản thỏa thuận cung cấp thông tin hỗ trợ cảnh giới giữa doanh

			nghiệp quản lý tài sản đường sắt và chính quyền địa phương theo biểu mẫu tại Phụ lục II Thông tư số 28/2018/TT-BGTVT. Tiếp thu ý kiến góp ý để làm rõ vị trí chốt gác, Bộ Xây dựng chỉnh lý dự thảo như sau: <i>“3. Chốt gác là nơi có bố trí người được giao nhiệm vụ thường trực 24/24 giờ trong ngày tại các vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt.”</i>
	UBND tỉnh Bắc Ninh	Trong Khoản 3, Khoản 4, Điều 3 của Dự thảo có đề cập: <i>3. Chốt gác là nơi có bố trí người được giao nhiệm vụ thường trực 24/24 giờ trong ngày tại các vị trí thường xảy ra tai nạn giao thông đường sắt để có biện pháp xử lý kịp thời nhằm đảm bảo an toàn giao thông.</i> <i>4. Cảnh giới là hoạt động cảnh báo của người hoặc thiết bị khi có tàu sắp chạy qua các vị trí có thể xảy ra tai nạn giao thông đường sắt, bằng hiệu lệnh và các biện pháp khác nhằm cảnh báo người tham gia thông đường bộ không vượt qua đường sắt khi có tàu đang đến gần vị trí cảnh giới.</i> Tuy nhiên, trong nội dung của Dự thảo chưa xác định rõ “Chốt gác, thiết bị Cảnh giới” là công trình hạ tầng kỹ thuật dùng chung hay là công trình khác? Và được phép xây dựng trong đất dành cho đường sắt hay trong phạm vi hành lang an toàn đường sắt?	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: Chốt gác và thiết bị cảnh giới là công trình, thiết bị bảo đảm an toàn giao thông đường sắt tại các vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt được xây dựng trong phạm vi đất dành cho đường sắt. Điểm chốt gác, cảnh giới tại đường ngang có công cụ để thực hiện biện pháp đảm bảo an toàn là hệ thống phòng vệ đường ngang được quy định được tại Điều 15 Thông tư số 29/2023/TT-BGTVT; điểm chốt gác, cảnh giới tại lối đi tự mở có công cụ để thực hiện biện pháp đảm bảo an toàn là trang thiết bị phục vụ cảnh giới được quy định tại khoản 6 Điều 3 Thông tư số 28/2018/TT-BGTVT.
6. Hàng hóa nguy hiểm là hàng hóa chứa các chất nguy hiểm khi vận chuyển trên đường sắt có khả năng gây nguy hại tới tính mạng, sức khỏe con	UBND tỉnh Quảng Ngãi	3. Tại khoản 6 Điều 3 dự thảo Nghị định, đề nghị bổ sung cụm từ “hoặc vật phẩm” sau từ “chất” để bảo đảm đầy đủ, phù hợp	Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu và chỉnh lý như sau: <i>“6. Hàng hóa nguy hiểm là hàng hóa chứa các chất hoặc vật phẩm nguy</i>

người, môi trường, an toàn và an ninh quốc gia.		với quy định tại khoản 3 Điều 50 Luật số 95/2025/QH15.	<i>hiểm khi vận chuyển trên đường sắt có khả năng gây nguy hại tới tính mạng, sức khỏe con người, môi trường, an toàn và an ninh quốc gia."</i>
Điều 4. Lập, thẩm định, phê duyệt, công bố, tổ chức thực hiện, đánh giá và điều chỉnh quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt Việc lập, thẩm định, phê duyệt, công bố, tổ chức thực hiện, đánh giá và điều chỉnh quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt thực hiện theo quy định tại Nghị định số 56/2019/NĐ-CP ngày 24 tháng 6 năm 2019 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều liên quan đến lĩnh vực giao thông vận tải trong Luật Sửa đổi, bổ sung một số điều của 37 luật có liên quan đến quy hoạch.	Bộ Tài chính	Về việc lập, thẩm định, phê duyệt, công bố, tổ chức thực hiện, đánh giá và điều chỉnh quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt (Điều 4): Tại dự thảo Nghị định đang dẫn chiếu đến Nghị định số 56/2019/NĐ-CP ngày 24 tháng 6 năm 2019 của Chính phủ. Mặt khác, Nghị định này quy định chung cho các loại quy hoạch trong lĩnh vực giao thông nên có thể chưa bao quát hết tính đặc thù cũng như các yếu tố mới bổ sung để đáp ứng tinh thần của Luật Đường sắt năm 2025 và Nghị quyết số 68-NQ/TW ngày 04/5/2025 của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế tư nhân. Bên cạnh đó, quy hoạch đường sắt có những đặc thù rất riêng (yếu tố an toàn, hành lang tuyến, kết nối liên vận...). Ngoài ra, hiện nay Luật Quy hoạch cũng đang được sửa đổi và dự kiến thông qua tại kỳ họp Quốc hội lần thứ 10, do vậy đề nghị Bộ Xây dựng cập nhật, nghiên cứu, chỉnh sửa quy định tại Điều 4 theo hướng quy định cụ thể các nội dung (không phải tham chiếu).	Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu và chỉnh lý Điều này như sau: <i>"1. Nội dung chủ yếu của quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt bao gồm:</i> <i>a) Xác định hướng tuyến, điểm đầu, điểm cuối, chiều dài tuyến, khổ đường, các điểm không chế chính, các công trình cầu, hầm, điểm giao cắt; vị trí các ga, đề-pô;</i> <i>b) Phương án kết nối với các phương thức vận tải đường bộ, đường thủy nội địa, hàng hải, hàng không; kết nối với hệ thống đô thị, khu kinh tế, khu du lịch, khu công nghiệp, khu chế xuất;</i> <i>c) Xác định nhu cầu sử dụng đất, nhu cầu vốn đầu tư, lộ trình thực hiện quy hoạch theo thứ tự ưu tiên đầu tư;</i> <i>d) Giải pháp tổ chức thực hiện quy hoạch.</i> <i>2. Việc lập, thẩm định, phê duyệt, công bố, tổ chức thực hiện, đánh giá và điều chỉnh quy hoạch tuyến đường sắt, ga đường sắt thực hiện theo quy định của pháp luật về quy hoạch, pháp luật về đường sắt và pháp luật có liên quan."</i>
Chương II KẾT CẤU HẠ TẦNG ĐƯỜNG SẮT	Bộ Tài chính	Rà soát đối tượng và thống nhất thuật ngữ tại khoản 2 Điều 9, khoản 1 Điều 11, khoản 2 Điều 28 và khoản 3 Điều 38 đối với tổ chức, cá nhân được giao quản lý, sử dụng, vận hành, khai thác công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu và chỉnh lý theo hướng: - Bỏ cụm từ “ <i>chủ sở hữu</i> ” tại khoản 2 Điều 9, khoản 1 Điều 11. - Bỏ cụm từ “ <i>vận hành</i> ” tại khoản 2 Điều 9. - Đối với khoản 3 Điều 38 việc quy định “ <i>chủ sở hữu đường sắt chuyên dùng</i> ” là phù hợp với

			quy định của Luật Đường sắt.
Điều 5. Đặt tên, đổi tên tuyến, tên ga đường sắt			
1. Nguyên tắc đặt tên tuyến, tên ga đường sắt a) Tên tuyến đường sắt được đặt theo tên điểm đầu và điểm cuối của tuyến hoặc đặt tên theo số thứ tự hoặc ký tự liên tục. Điểm đầu, điểm cuối là tên của địa danh nơi có ga đầu, ga cuối của tuyến. b) Tuyến đường sắt nhánh có kết nối với tuyến đường sắt chính thì điểm đầu của tuyến đường sắt nhánh này được tính tại vị trí kết nối với tuyến đường sắt chính. c) Tên ga được đặt theo địa danh, tên các danh nhân lịch sử, anh hùng dân tộc, tên di tích lịch sử - văn hóa tại vị trí đặt ga, theo số thứ tự hoặc ký tự. d) Tên tuyến không trùng với tên tuyến khác trên hệ thống đường sắt Việt Nam. Tên ga trên một tuyến không được trùng nhau. Tên tuyến, tên ga phải phù hợp với bản sắc văn hóa dân tộc, thuần phong mỹ tục của địa phương nơi đặt tuyến, ga và đất nước.	Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch	Khoản 1 Điều 5: Đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo bổ sung nguyên tắc: Khi sử dụng tên di tích lịch sử- văn hóa, danh lam thắng cảnh để đặt tên ga thì phải bảo đảm phù hợp với quy định về hoạt động phát huy giá trị di tích của pháp luật về di sản văn hóa.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: pháp luật về di sản văn hóa không có quy định về đặt tên di tích lịch sử - văn hóa, danh lam thắng cảnh. Đồng thời tại điểm d khoản này đã có quy định <i>"Tên tuyến, tên ga phải phù hợp với bản sắc văn hóa dân tộc, thuần phong mỹ tục của địa phương nơi đặt tuyến, ga và đất nước."</i> là đầy đủ và phù hợp với các quy định hiện hành.
2. Thẩm quyền đặt tên, đổi tên tuyến, tên ga đường sắt a) Bộ Xây dựng quyết định đặt tên, đổi tên tuyến, tên ga đường sắt quốc gia; b) Hội đồng nhân dân cấp tỉnh quyết định đặt tên, đổi tên tuyến, tên ga đường sắt địa phương thuộc phạm vi quản lý; c) Nhà đầu tư quyết định đặt tên, đổi tên tuyến, tên ga đường sắt chuyên dùng do mình đầu tư, phải phù hợp với bản sắc văn hóa dân tộc và pháp luật Việt Nam. 3. Việc đổi tên tuyến, tên ga đường sắt thực hiện theo quy định tại khoản 1 Điều này.	Tập đoàn CN Than – Khoáng sản VN	Đề nghị nghiên cứu sửa đổi điểm c khoản 2 thành "c) Nhà đầu tư quyết định đặt tên, đổi tên tuyến, tên ga đường sắt chuyên dùng do mình đầu tư phù hợp với quy định tại khoản 1 Điều này do nội dung "phải phù hợp với bản sắc văn hóa dân tộc và pháp luật Việt Nam" thuộc về nguyên tắc đặt tên đã được quy định tại khoản 1 và việc duy trì nội dung này tại đây chưa phù hợp với tên, nội dung của khoản 2 quy định về thẩm quyền đặt tên.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu và chỉnh sửa lại điểm c khoản 2 Điều 5 như sau: <i>"Nhà đầu tư quyết định đặt tên, đổi tên tuyến, tên ga đường sắt chuyên dùng do mình đầu tư"</i> .
Điều 6. Đưa tuyến đường sắt, ga đường sắt vào			

khai thác			
1. Tuyến đường sắt, ga đường sắt khi đưa vào khai thác phải đáp ứng các điều kiện sau: a) Phải đáp ứng đầy đủ các quy định của pháp luật về xây dựng; b) Được kiểm tra, vận hành thử nghiệm an toàn và phải được đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống theo quy định tại khoản 6 Điều 52 Luật Đường sắt; c) Tổ chức quản lý, khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt lập và phê duyệt hồ sơ phương án tổ chức, quản lý, khai thác tuyến, ga đường sắt.	Bộ Ngoại giao	Tại điểm a khoản 1 Điều 6, do điều ước quốc tế có liên quan mà Việt Nam là thành viên có đề cập về hướng tuyến đường sắt (ví dụ: Hiệp định liên Chính phủ về mạng lưới đường sắt xuyên Á năm 2009), đồng thời, ngoài Luật Xây dựng còn phải tuân thủ và đáp ứng quy định các pháp luật khác (như quy định về đường sắt), vì vậy, đề nghị Quý Bộ cân nhắc chỉnh sửa, bổ sung như sau: <i>"a) Phải đáp ứng đầy đủ các quy định của pháp luật có liên quan về xây dựng tuân thủ điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên"</i>.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: Nội dung dự thảo quy định các điều kiện trước khi đưa vào khai thác. Khi lập quy hoạch, lập dự án đầu tư, thực hiện đầu tư xây dựng dự án đường sắt phải tuân thủ điều ước quốc tế nếu tuyến đường sắt có kết nối với nước khác. Trước khi đưa vào khai thác thì việc tuân thủ điều ước quốc tế đã được thực hiện.
	Công ty THHH MTV ĐS Hà Nội	Dự thảo có đề cập đến tuyến đường sắt, ga đường sắt khi đưa vào khai thác phải đáp ứng các điều kiện "Được kiểm tra, vận hành thử nghiệm an toàn và phải được đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống theo quy định tại khoản 6 Điều 52 Luật Đường sắt;". Đối với tuyến đường sắt đô thị, trước khi đưa vào khai thác vận hành cần kiểm tra, vận hành thử nghiệm an toàn và phải được đánh giá, chứng nhận an toàn hệ thống. Do đó, Công ty đề xuất bổ sung danh mục các hồ sơ bắt buộc trước khi đưa các tuyến đường sắt vào vận hành như: kế hoạch vận hành, chương trình đào tạo nhân sự (ATO – hệ thống vận hành tự động và điều khiển thủ công), kế hoạch xử lý các sự cố, tài liệu tích hợp CBCT/ATO, phương án thử tải hành khách, kế hoạch giám sát sau khi khai thác 12 tháng.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: Tại điểm c khoản 1 Điều 6 đã có quy định về một trong những thành phần hồ sơ là <i>"c) Có hồ sơ phương án tổ chức, quản lý, khai thác và cơ cấu tổ chức, nhân sự vận hành, khai thác tuyến, ga đường sắt được người có thẩm quyền của tổ chức quản lý, khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt phê duyệt"</i>. Quy định này áp dụng chung cho tất cả các loại hình đường sắt. Danh mục các hồ sơ Công ty THHH MTV ĐS Hà Nội đề nghị bổ sung khi đưa vào khai thác đường sắt đô thị chỉ là cụ thể hoá thành phần hồ sơ này. Vì vậy, không cần thiết phải quy định riêng thành phần hồ sơ này đối với đường sắt đô thị. Bên cạnh đó, Bộ Xây dựng đã chỉnh lý Điều này như sau: <i>"1. Tuyến đường sắt, ga đường sắt khi đưa vào khai thác phải được nghiệm thu, bàn giao công trình xây dựng theo quy định của pháp luật về xây dựng. 2. Đường sắt tốc độ cao, đường sắt cấp I,</i>

			<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 theo quy định của pháp luật về đường sắt.</i> <i>3. Chủ sở hữu, tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quyết định đưa vào khai thác tuyến, ga đường sắt trên đường sắt do mình đầu tư, quản lý."</i>
Điều 7. Dừng khai thác tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt	Bộ Tài chính	Về dừng khai thác tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt (Điều 7): điểm b, khoản 1 quy định "<i>không còn nhu cầu sử dụng</i>", nội dung này còn chung chung, không có tiêu chí cụ thể nên có thể dẫn tới ra quyết định tùy tiện. Đề nghị Bộ Xây dựng nghiên cứu quy định cụ thể, chi tiết nội dung trên để thuận lợi trong quá trình thực hiện. Ngoài ra, đề nghị phân định rõ các trường hợp dừng khai thác vĩnh viễn (khi không còn trong quy hoạch, không còn nhu cầu sử dụng, đã có tuyến thay thế) và tạm dừng khai thác (để sửa chữa, cải tạo, nâng cấp hoặc do sự cố kỹ thuật, an toàn) để tạo cơ sở pháp lý áp dụng linh hoạt trong thực tế quản lý, đồng thời phù hợp với nội dung Điều 127 Luật Xây dựng 2014 (sửa đổi, bổ sung năm 2020) về xử lý công trình không bảo đảm an toàn.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu và làm rõ như sau: - Về quy định "<i>không còn nhu cầu sử dụng</i>" đã được nêu tại Điều 88, Điều 89 Luật Quản lý, sử dụng tài sản công và tại Điều 22, Điều 23, Điều 24 Nghị định số 15/2025/NĐ-CP. Do đó, quy định này đồng bộ với quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công. - Về dừng khai thác vĩnh viễn: quy định này thuộc về trường hợp quy định tại Điều về tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt. Do đó, tiếp thu ý kiến của Bộ Tài chính, Bộ Xây dựng đã chỉnh lý Điều này như sau: "<i>1. Dừng khai thác tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt là việc không tổ chức khai thác chạy tàu trên tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt trong khoảng thời gian nhất định.</i> <i>2. Tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt dừng khai thác thuộc một trong những trường hợp sau:</i> <i>a) Các công trình của tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt khi công trình hết thời hạn sử dụng, có nguy cơ gây mất an toàn, gây sự cố công trình ảnh hưởng đến an toàn của người sử dụng, an toàn của công trình lân cận, môi trường và của cộng đồng, không đảm bảo an toàn chạy tàu;</i> <i>b) Để phục vụ sửa chữa, cải tạo, nâng cấp</i>

			<i>công trình của tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt mà buộc phải dừng khai thác.</i> <i>3. Chủ sở hữu, tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quyết định dừng khai thác tuyến, ga đường sắt trên đường sắt do mình đầu tư, quản lý."</i>
	Tổng công ty ĐSVN	Đây là nội dung xây dựng mới, việc dừng khai thác cần quy định theo từng trường hợp như sau: + Trường hợp 1: Dừng khai thác có thời hạn do hiện tại chưa có nhu cầu khai thác, do xuống cấp không đảm bảo an toàn khai thác và có thể sẽ được khai thác lại trong tương lai và đổi tên Điều 7 thành Dừng khai thác có thời hạn tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt. + Trường hợp 2: Dừng khai thác hoàn toàn do không còn nằm trong quy hoạch tuyến đường sắt, đã được thay thế bằng tuyến đường sắt khác theo dự án được cấp có thẩm quyền phê duyệt. Trường hợp này đề nghị chuyển nội dung quy định sang Điều 8.	Về nội dung này, đã được Bộ Xây dựng tiếp thu ý kiến của Bộ Tài chính.
Điều 8. Tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt	Bộ Quốc phòng	Đề nghị nghiên cứu, bổ sung điều quy định về trách nhiệm của Bộ Quốc phòng trong dự thảo Nghị định liên quan đến nội dung quản lý của Bộ Quốc phòng như: Tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt ảnh hưởng đến bí mật quốc phòng (Điều 8);	Về nội dung này, Bộ Xây dựng xin tiếp thu và bổ sung như sau: - 01 khoản vào Điều 8 dự thảo Nghị định về trách nhiệm lấy ý kiến của Bộ Quốc phòng: "<i>4. Trước khi quyết định tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt, chủ sở hữu quy định tại khoản 3 Điều này phải có trách nhiệm lấy ý kiến của Bộ Quốc phòng trong trường hợp tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt có ảnh hưởng đến bí mật quốc phòng, an ninh, chủ quyền, lợi ích quốc gia.</i>" - 01 khoản vào Điều về trách nhiệm của Bộ

			Quốc phòng như sau: “Điều 55. Trách nhiệm của Bộ Quốc phòng 1. Có ý kiến đối với việc tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt quy định tại Điều 8 Nghị định này trong trường hợp tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt có ảnh hưởng đến bí mật quốc phòng, an ninh, chủ quyền, lợi ích quốc gia.”
1. Tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt được xem xét tháo dỡ trong các trường hợp sau: a) Hoạt động của tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt ảnh hưởng đến bí mật quốc phòng, an ninh, chủ quyền, lợi ích quốc gia; b) Tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt không còn phù hợp với quy hoạch tuyến, ga đường sắt đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt; c) Tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt không còn nhu cầu sử dụng.	Tổng công ty ĐSVN	- Đề nghị bổ sung trường hợp 2 nêu trên và đổi tên thành: Dừng khai thác và tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt. Việc dừng khai thác và tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt chỉ xem xét với các trường hợp: đã bị dừng khai thác có thời hạn hoặc không còn nằm trong quy hoạch tuyến đường sắt, đã được thay thế bằng tuyến đường sắt khác theo dự án được cấp có thẩm quyền phê duyệt (theo nội dung đã góp ý ở trên). Ngoài ra, cần lưu ý nội dung này có liên quan đến quy định pháp luật về quản lý tài sản công để xây dựng cho phù hợp. - Việc phân cấp cho Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt địa phương cần có quy định trách nhiệm phối hợp của Bộ Xây dựng và cục Đường sắt Việt Nam với chính quyền địa phương trong việc thẩm định, tài chính, hỗ trợ kỹ thuật.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: - Theo nội dung làm rõ ý kiến của Tổng công ty ĐSVN tại Điều 7 nêu trên nên không đưa quy định “Dừng khai thác và tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt” vào Điều 8. - Trình tự, thủ tục tháo dỡ (hoặc có thể gọi khác là phá dỡ) đã được quy định trong các hình thức xử lý tài sản của Nghị định 15/2025/NĐ-CP nên không cần phải bổ sung quy định trách nhiệm phối hợp trong Nghị định này.
2. Thẩm quyền quyết định tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt a) Trên cơ sở Hồ sơ đề nghị tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt do tổ chức quản lý, khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt lập quy định tại khoản 3 Điều này: Bộ Xây dựng quyết định tháo dỡ tuyến, đoạn	Bộ Tài chính	Cần nhắc sắp xếp lại thứ tự thẩm quyền quy định tại khoản 2 Điều 8 dự thảo Nghị định theo hướng như sau: “a) Bộ Xây dựng quyết định tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt quốc gia; b) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt	Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu một phần và chỉnh lý như sau: “3. Thẩm quyền tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt a) Bộ Xây dựng quyết định tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt quốc gia theo đề nghị của cơ quan, tổ chức, doanh nghiệp được giao quản lý

tuyến, ga đường sắt quốc gia; Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt địa phương; b) Chủ sở hữu quyết định tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt trên đường sắt chuyên dùng do mình đầu tư, quản lý.		địa phương; c) Chủ sở hữu quyết định tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt trên đường sắt chuyên dùng do mình đầu tư, quản lý.”	tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia; b) Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh quyết định tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt địa phương theo đề nghị của cơ quan, tổ chức, doanh nghiệp được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt địa phương; c) Chủ sở hữu công trình đường sắt chuyên dùng quyết định tháo dỡ tuyến, đoạn tuyến, ga đường sắt trên đường sắt do mình đầu tư, quản lý.”
Mục 2. QUẢN LÝ, BẢO TRÌ CÔNG TRÌNH ĐƯỜNG SẮT DÙNG CHUNG VỚI ĐƯỜNG BỘ VÀ CÔNG TRÌNH HẠ TẦNG KỸ THUẬT ĐÁU NÓI, SỬ DỤNG CHUNG VỚI CÔNG TRÌNH ĐƯỜNG SẮT			
Điều 9. Quản lý, bảo trì công trình đường sắt quốc gia dùng chung với đường sắt địa phương, dùng chung với đường bộ	Bộ Tài chính	Về quản lý, bảo trì công trình đường sắt quốc gia dùng chung với đường sắt địa phương, dùng chung với đường bộ (Điều 9): Khoản 1 Điều 42 Luật Đường sắt 2025 quy định “<i>công trình đường sắt quốc gia dùng chung với đường sắt địa phương, đường sắt dùng chung với đường bộ phải được tách riêng hạng mục công trình để giao cho tổ chức quản lý, vận hành, khai thác và bảo trì</i>”. Đề nghị Bộ Xây dựng nghiên cứu, bổ sung quy định các hạng mục công trình tách riêng giao cho tổ chức quản lý, vận hành, khai thác và bảo trì theo quy định tại khoản 1 Điều 42 Luật Đường sắt 2025.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu và chỉnh lý khoản 1 Điều 9 như sau: “1. Công trình đường sắt dùng chung với đường bộ: a) Các hạng mục công trình sử dụng cho đường sắt do tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt tổ chức thực hiện quản lý, bảo trì; b) Các hạng mục công trình sử dụng cho đường bộ do tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường bộ tổ chức thực hiện quản lý, bảo trì; c) Các hạng mục công trình khác được sử dụng chung do tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt tổ chức thực hiện quản lý, bảo trì. d) Trường hợp công trình đường sắt chưa đưa vào khai thác, tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường bộ tổ chức thực hiện quản lý, bảo trì. Sau khi công trình đường sắt được đưa vào khai thác, việc quản lý, bảo trì

			<i>các hạng mục công trình khác thực hiện theo quy định tại điểm c khoản này.”</i>
1. Công trình đường sắt quốc gia dùng chung với đường sắt địa phương, đường sắt dùng chung với đường bộ thì hạng mục công trình sử dụng cho đường sắt quốc gia do tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt tổ chức thực hiện quản lý, bảo trì theo quy định của pháp luật.	UBND TP Hồ Chí Minh	Khoản 1 Điều 42 Luật Đường sắt quy định công trình đường sắt quốc gia dùng chung với đường sắt địa phương, đường sắt dùng chung với đường bộ phải được tách riêng hạng mục để giao cho tổ chức quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì. Dự thảo Nghị định hiện mới quy định trách nhiệm quản lý đối với phần công trình thuộc đường sắt quốc gia, nhưng chưa hướng dẫn cụ thể về nguyên tắc, phạm vi và cơ chế tách riêng hạng mục công trình. Đề nghị Ban soạn thảo nghiên cứu, bổ sung nội dung hướng dẫn cụ thể về nguyên tắc, phạm vi tách, cơ quan chủ trì và quy trình bàn giao để bảo đảm thuận lợi trong tổ chức thực hiện.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng đã tiếp thu theo ý kiến của Bộ Tài chính.
2. Công trình có nhiều chủ sở hữu hoặc nhiều tổ chức, cá nhân quản lý, vận hành, khai thác chung, ngoài việc chịu trách nhiệm quản lý, vận hành, khai thác và bảo trì phần công trình thuộc sở hữu riêng của mình thì phải có trách nhiệm phối hợp trong công tác quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì cả phần công trình thuộc sở hữu, sử dụng chung.	Bộ Công thương	Tại Khoản 2, Điều 9: Bổ sung, làm rõ chủ sở hữu/tổ chức/cá nhân chịu trách nhiệm chính trong quản lý, vận hành, khai thác và bảo trì phần công trình thuộc sở hữu chung và riêng nhằm đảm bảo an toàn, khai thác hiệu quả, vận hành thông suốt của toàn hệ thống.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: Bộ Xây dựng đã tiếp thu theo ý kiến của Bộ Tài chính, chỉnh lý lại quy định về đơn vị quản lý, bảo trì công trình dùng chung, và chuyển khoản 2 thành khoản 3. Vì vậy, đề nghị không bổ sung, làm rõ nội dung khoản 2 nữa.
	UBND TP Hồ Chí Minh	Quy định trách nhiệm phối hợp giữa các chủ sở hữu, tổ chức, cá nhân cùng quản lý, khai thác, bảo trì công trình là cần thiết và phù hợp thực tiễn. Tuy nhiên, đối với các hạng mục sử dụng chung, cần có hướng dẫn rõ về nguyên tắc phân định phạm vi trách nhiệm, chi phí bảo trì, cũng như cơ chế phối hợp hoặc xử lý trong trường hợp các bên	Về nội dung này, Bộ Xây dựng đã tiếp thu theo ý kiến của Bộ Tài chính.

		chưa thống nhất. Đề nghị Ban soạn thảo bổ sung nội dung này để việc triển khai được thống nhất và khả thi.	
Điều 10. Quản lý, bảo trì công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối với công trình đường sắt 1. Công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối với công trình đường sắt phải được thống nhất về phạm vi, trách nhiệm và quản lý, bảo trì, khai thác theo quy định tại khoản 2 Điều 42 Luật Đường sắt để bảo đảm an toàn, vận hành thông suốt, hiệu quả. 2. Tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt và các công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối với công trình đường sắt có trách nhiệm quản lý, sử dụng, khai thác, bảo trì các công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối với công trình đường sắt và được cấp kinh phí để thực hiện công tác bảo trì theo quy định. 3. Tổ chức, cá nhân quản lý tài sản các công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối với công trình đường sắt có trách nhiệm quản lý, khai thác, bảo trì công trình đảm bảo an toàn, không gây cản trở, ảnh hưởng đến hoạt động khai thác, vận hành công trình đường sắt.	Bộ Tài chính	Về quản lý, bảo trì công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối với công trình đường sắt (Điều 10): Khoản 2 Điều 42 Luật Đường sắt 2025 quy định “<i>công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối với công trình đường sắt phải được các tổ chức quản lý tài sản thống nhất về phạm vi, trách nhiệm quản lý, bảo trì và khai thác</i>”. Đề nghị Bộ Xây dựng nghiên cứu quy định rõ phạm vi, trách nhiệm quản lý, bảo trì và khai thác theo quy định tại khoản 2 Điều 42 Luật Đường sắt 2025.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu và làm rõ như sau: Theo quy định tại khoản 4 Điều 20 Luật Đường sắt cơ quan, tổ chức, doanh nghiệp được phép đầu tư xây dựng, cải tạo, nâng cấp công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối với công trình đường sắt sau khi có sự thống nhất với tổ chức, cá nhân quản lý công trình hạ tầng kỹ thuật. Như vậy, quy định về công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối với công trình đường sắt phải được các tổ chức quản lý tài sản thống nhất về phạm vi, trách nhiệm quản lý, bảo trì và khai thác quy định tại khoản 2 Điều 42 Luật Đường sắt đã được xác định khi có sự thống nhất của các cơ quan, tổ chức, doanh nghiệp khi đầu tư xây dựng được quy định tại khoản 4 Điều 20 Luật Đường sắt. Tiếp thu ý kiến của Bộ Tài chính, Bộ Xây dựng chỉnh lý Điều này như sau: <i>“1. Việc quản lý, bảo trì công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối với công trình đường sắt được thực hiện như sau:</i> <i>a) Hệ thống cấp điện từ lưới điện; hệ thống cấp, thoát nước cho công trình đường sắt được thực hiện theo quy định của pháp luật về điện lực và cấp, thoát nước.</i> <i>b) Đường bộ vào ga đường sắt:</i> <i>Đối với đoạn, tuyến đường bộ chỉ phục vụ riêng cho ga đường sắt do tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt thực hiện;</i> <i>Đối với đoạn, tuyến đường bộ vào ga đường sắt</i>

			phục vụ chung cho đường sắt và nhu cầu vận tải của địa phương được thực hiện theo quy định của pháp luật về đường bộ. c) Bãi đỗ xe cá nhân được xây dựng trong hoặc ngoài phạm vi đất dành cho đường sắt dùng làm nơi dừng, đỗ xe để gom và giải tỏa hành khách, hàng hóa: Bãi đỗ xe được đầu tư xây dựng trong phạm vi đất dành cho đường sắt do tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt thực hiện; Bãi đỗ xe được đầu tư xây dựng ngoài phạm vi đất dành cho đường sắt được thực hiện theo quy định của pháp luật về đường bộ. d) Điểm trung chuyển giữa đường bộ với đường sắt do chính quyền địa phương thực hiện. 2. Tổ chức, cá nhân quản lý tài sản các công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối với công trình đường sắt có trách nhiệm: a) Trước khi xây dựng công trình hạ tầng, kỹ thuật đấu nối với công trình đường sắt phải chủ trì, phối hợp với tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt để thống nhất phạm vi theo quy định tại khoản 1 Điều này; b) Quản lý, khai thác, bảo trì công trình đảm bảo an toàn, không gây cản trở, ảnh hưởng đến hoạt động khai thác, vận hành công trình đường sắt."
	UBND tỉnh Ninh Bình	Tại "Điều 10. Quản lý, bảo trì công trình hạ tầng kỹ thuật đấu nối với công trình đường sắt" đề nghị bổ sung trách nhiệm đối với đơn vị quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt đô thị và đường sắt quốc gia trên địa bàn địa phương.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng đã tiếp thu theo ý kiến của Bộ Tài chính.
Điều 11. Lắp đặt các công trình khác vào công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung với	Bộ Tài chính	Về lắp đặt các công trình khác vào công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung với	Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu và chỉnh lý khoản 1 Điều này như sau: "1. Tổ

đường sắt		đường sắt (Điều 11): Đề nghị Bộ Xây dựng nghiên cứu quy định rõ thẩm quyền, trình tự thủ tục và trách nhiệm của cơ quan, tổ chức trong việc cho phép lắp đặt các công trình khác vào công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung với đường sắt như thẩm quyền, trách nhiệm của (1) Bộ Xây dựng (2) Ủy ban nhân dân tỉnh (3) Chủ sở hữu.	<i>chức, cá nhân khi có nhu cầu lắp đặt công trình khác vào công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung với đường sắt phải thỏa thuận, thống nhất với tổ chức được giao quản lý, sử dụng công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung và phải được cấp giấy phép theo quy định tại khoản 5 Điều 44 Luật Đường sắt”.</i> Quy định này không làm phát sinh thêm thủ tục hành chính mà được thực hiện cấp giấy phép theo quy định tại khoản 5 Điều 44 Luật Đường sắt và được hướng dẫn theo Thông tư quy định về quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt. Bên cạnh đó, sau khi tiếp thu ý kiến thẩm định, Bộ Xây dựng đã lược bỏ Điều này.
1. Tổ chức, cá nhân khi có nhu cầu lắp đặt công trình khác vào công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung với đường sắt phải thỏa thuận và được sự thống nhất với chủ sở hữu hoặc tổ chức được giao quản lý, sử dụng công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung. 2. Tổ chức, cá nhân có trách nhiệm bố trí dấu hiệu nhận biết công trình hạ tầng kỹ thuật thuộc sở hữu của mình khi lắp đặt vào công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung với đường sắt. Dấu hiệu nhận biết các công trình hạ tầng gồm: a) Đối với đường ống cấp nước, thoát nước, cấp năng lượng, dấu hiệu nhận biết được thể hiện bằng ký hiệu, màu sắc, tên đầy đủ hoặc viết tắt của chủ sở hữu và các thông tin cần thiết khác được in, sơn trực tiếp vào vỏ ngoài đường ống hoặc ghi thông tin trên thẻ gắn vào bên ngoài đường ống; b) Đối với các loại đường dây, dấu hiệu nhận biết được thể hiện bằng màu sắc của dây, kèm theo thẻ ghi các thông tin nhận biết chủ sở hữu và thông	Tổng công ty ĐSVN	Quy định tại khoản 1 và khoản 4 Điều này hiện đang trùng lặp nội dung. Tổng công ty ĐSVN kiến nghị bỏ khoản 4 Điều này. Do quy định tại khoản 1 Điều này đã đầy đủ, trong mọi trường hợp khi tổ chức, cá nhân có nhu cầu lắp đặt công trình khác vào công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung với đường sắt đều cần thông báo và được sự chấp thuận của cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền hoặc doanh nghiệp quản lý.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu và bỏ Điều này.

tin cần thiết khác và được gắn vào đường dây. 3. Các công trình khác (đường dây thông tin, công trình viễn thông, đường dây tải điện, dây dẫn điện, chiếu sáng công cộng, đường ống cấp nước, thoát nước, cấp năng lượng) được phép lắp đặt vào công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung với đường sắt đã có, trừ các trường hợp sau: a) Công trình khác lắp đặt thêm vào công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung không bảo đảm an toàn khai thác, sử dụng hoặc ảnh hưởng đến an toàn khai thác, sử dụng công trình đường sắt và công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung; b) Công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung có quy mô, kích thước, tải trọng không phù hợp hoặc không còn vị trí để lắp đặt công trình khác; c) Lắp đặt đường ống dẫn khí đốt, các chất dễ cháy, nổ vào trong hầm đường sắt; lắp đặt đường dây tải điện cao thế theo quy định của pháp luật về điện lực vào cầu đường sắt. 4. Chủ sở hữu, người quản lý, sử dụng công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung với đường sắt phải thông báo và được sự thống nhất của cơ quan quản lý đường sắt trước khi lắp đặt vào công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung với đường sắt đối với các công trình sau: a) Đường ống dẫn khí đốt, nhiên liệu, hóa chất; b) Đường dây tải điện, dây dẫn điện; c) Đường ống cấp, thoát nước; d) Các công trình phải thực hiện quy định của pháp luật về phòng cháy, chữa cháy.			
Điều 12. Quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung với đường sắt			
4. Các đơn vị quản lý, vận hành, khai thác, bảo trì công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung với	UBND TP Hồ Chí Minh	Khoản 4 Điều 12 dự thảo Nghị định Quy định yêu cầu các đơn vị quản lý, khai	Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu và làm rõ như sau: điểm a khoản 3 điều 44 Luật

đường sắt có trách nhiệm di dời, giải phóng mặt bằng khi có dự án cải tạo công trình đường sắt.		thác, bảo trì công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung với đường sắt có trách nhiệm di dời, giải phóng mặt bằng khi có dự án cải tạo công trình đường sắt là cần thiết. Tuy nhiên, dự thảo Nghị định chưa quy định về cơ chế bồi thường, hỗ trợ kinh phí di dời, dẫn đến vướng mắc trong triển khai. Đề nghị Ban soạn thảo bổ sung nguyên tắc xác định và bố trí kinh phí di dời để bảo đảm tính khả thi trong thực hiện.	Đường sắt đã có quy định đối với việc tháo dỡ, di chuyển công trình xây dựng trong phạm vi bảo vệ công trình đường sắt mà không được bồi thường, do đó, Bộ Xây dựng chỉnh lý khoản 4 để đảm bảo thống nhất với quy định của Luật Đường sắt như sau: “4. Chủ sở hữu, người quản lý, khai thác, bảo trì công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung với đường sắt phải tự bố trí kinh phí, thực hiện tháo dỡ, di chuyển công trình xây dựng và không được bồi thường công trình đã xây dựng khi có yêu cầu của cơ quan có thẩm quyền.”
Mục 3 PHẠM VI BẢO VỆ CÔNG TRÌNH ĐƯỜNG SẮT VÀ HÀNH LANG AN TOÀN GIAO THÔNG ĐƯỜNG SẮT	Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch	Về quy định liên quan đến phạm vi bảo vệ công trình đường sắt (Điều 13) và Phạm vi bảo vệ ga, đề-pô đường sắt (Điều 16): Nếu phạm vi bảo vệ này chồng lấn với khu vực bảo vệ II, vùng đệm di sản thế giới hoặc nằm ngoài khu vực bảo vệ II của di tích, vùng đệm di sản thế giới mà có ảnh hưởng tiêu cực đến di tích, di sản thế giới, đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo quy định theo hướng thực hiện theo pháp luật về dự án đầu tư xây dựng, xây dựng công trình, sửa chữa, cải tạo, xây dựng lại nhà ở riêng lẻ, thực hiện hoạt động trong, ngoài khu vực bảo vệ di tích, di sản thế giới.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: Điều 28 Luật Di sản văn hoá quy định việc sửa chữa, cải tạo, xây dựng công trình, thực hiện các hoạt động trong khu vực bảo vệ di tích, di sản thế giới. Trong quá trình lập quy hoạch, chuẩn bị đầu tư dự án, cơ quan lập quy hoạch, chuẩn bị dự án phải lấy ý kiến của các cơ quan liên quan, trường hợp phạm vi quy hoạch, xây dựng có liên quan đến di tích, di sản thế giới phải lấy ý kiến của Bộ Văn hoá, Thể thao và Du lịch để thực hiện theo quy định của pháp luật về di sản văn hoá. Vì vậy, đề nghị không bổ sung quy định trường hợp chồng lấn phạm vi bảo vệ theo đề nghị của Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch.
	Tập đoàn CN Than – Khoáng sản VN	- Tại các Điều 13 đến Điều 19: TKV nhận thấy dự thảo Nghị định đang quy định, xác định các giá trị cụ thể liên quan đến phạm vi bảo vệ công trình đường sắt và hành lang an toàn đường sắt. TKV đề nghị Ban soạn thảo nghiên cứu, rà soát để đối chiếu các giá trị này, đảm bảo phù hợp với các	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: hiện nay các tiêu chuẩn/quy chuẩn kỹ thuật có liên quan chưa quy định các giá trị cụ thể liên quan đến phạm vi bảo vệ, hành lang an toàn giao thông đường sắt. Các quy định này được kế thừa từ Nghị định số 56/2018/NĐ-CP và được thực hiện ổn định, không có tồn tại,

		tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật có liên quan. Ngoài ra, trường hợp đã có các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật có liên quan được ban hành, TKV khuyến nghị Ban soạn thảo xem xét điều chỉnh nội dung các điều khoản này theo hướng chỉ quy định đảm bảo tiêu chuẩn quy chuẩn kỹ thuật về nội dung tương ứng, không quy định cụ thể giá trị cụ thể như dự thảo. Việc điều chỉnh này sẽ tránh việc phải sửa đổi Nghị định khi các tiêu chuẩn/quy chuẩn kỹ thuật có liên quan ban hành sửa đổi, bổ sung hoặc thay thế.	vướng mắc trong quá trình thực hiện. Như vậy, việc quy định trong Nghị định để phục vụ công tác quản lý được thống nhất là phù hợp. Bên cạnh đó, tiếp thu ý kiến thẩm định của Bộ Tư pháp, Bộ Xây dựng đã sửa đổi, bổ sung các quy định về phạm vi bảo vệ công trình đường sắt và hành lang an toàn giao thông đường sắt cho phù hợp với thực tiễn hiện nay khi nước ta đang đầu tư xây dựng nhiều dự án đường sắt có công nghệ khác nhau và mỗi dự án áp dụng các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật khác nhau. Do đó, dự thảo Nghị định đã quy định theo hướng phạm vi bảo vệ công trình đường sắt, hành lang an toàn đường sắt đối với các công trình mới thì thực hiện theo theo tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật áp dụng cho dự án, công trình (Điều 12, Điều 13, Điều 15, Điều 18 dự thảo Nghị định).
Điều 13. Phạm vi bảo vệ đường sắt			
2. Phạm vi bảo vệ hai bên đường sắt theo phương ngang đối với nền đường không đào, không đắp tính từ mép ngoài của ray ngoài cùng trở ra được xác định như sau: a) Đối với đường sắt tốc độ cao là 7,5 mét; b) Đối với đường sắt đô thị là 5,4 mét; c) Đối với đường sắt còn lại là 5,6 mét. 3. Phạm vi bảo vệ hai bên đường sắt theo phương ngang đối với nền đường đào, nền đường đắp được xác định như sau: a) 05 mét tính từ chân nền đường đắp hoặc mép đỉnh nền đường đào; b) 03 mét tính từ mép ngoài rãnh dọc hay mép ngoài rãnh đỉnh của nền đường hoặc mép ngoài của công trình phòng hộ, gia cố đối với nền đường	Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch	Khoản 1 Điều 13 quy định phạm vi bảo vệ của đường sắt theo phương thẳng đứng (trên không) căn cứ theo khổ đường sắt (1000mm, 1435mm, tốc độ cao, đường sắt đô thị). Cách tiếp cận này hợp lý vì khổ đường ray ảnh hưởng trực tiếp đến kích thước toa xe, chiều cao phương tiện, hệ thống điện. Tuy nhiên, tại khoản 2 Điều này khi quy định phạm vi bảo vệ theo phương ngang (tính từ mép ray hoặc chân nền đường) nhưng lại chỉ căn cứ vào loại hình tuyến và nền đường (đào, đắp, bằng) mà không tính theo khổ đường ray như tại khoản 1, trong khi thực tế khổ đường ray chiều rộng 1435 mm sẽ phải yêu cầu	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: Phạm vi bảo vệ công trình đường sắt theo phương ngang không phụ thuộc vào khổ đường sắt 1.000mm hay là 1.435mm (Đất trong phạm vi bảo vệ công trình đường sắt theo phương ngang có thể được sử dụng để tập kết tạm vật tư, vật liệu, máy móc, thiết bị phục vụ thi công công trình đường sắt; thực hiện bảo trì, sửa chữa công trình đường sắt; xây dựng các công trình thiết yếu phục vụ quốc phòng, an ninh, kinh tế - xã hội).

có rãnh dọc hay rãnh đỉnh, có công trình phòng hộ, gia cố của nền đường. 4. Phải xây dựng hàng rào bảo vệ tại mép ngoài phạm vi bảo vệ công trình đối với các tuyến đường sắt được quy định tại khoản 2 Điều 44 Luật Đường sắt, 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. Chi tiết xác định phạm vi bảo vệ đường sắt thực hiện theo khoản 1 của Phụ lục III ban hành kèm theo Nghị định này.		phạm vi bảo vệ để đảm bảo an toàn lớn hơn khổ nhỏ 1000 mm, đề nghị lưu ý, rà soát để thống nhất khi thực hiện trong thực tế triển khai.	
Điều 14. Phạm vi bảo vệ cầu đường sắt	Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch	Khoản 4 Điều 14 đề nghị sửa đổi, bổ sung để quy định chặt chẽ hơn như sau: “<i>Đối với các cầu đường sắt hiện hữu đang khai thác không thỏa mãn quy định tại khoản 1, khoản 2 và khoản 3 Điều này, khi cải tạo, nâng cấp công trình vi phạm phạm vi bảo vệ cầu đường sắt nhằm bảo đảm quy định tại Điều này...</i>”.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: quy định tại khoản 4 là để mở rộng đối với cả trường hợp do điều kiện khó khăn khi cải tạo, nâng cấp vẫn không thể đáp ứng được các quy định tại khoản 1, 2 và 3 thì chủ đầu tư phải có giải pháp kỹ thuật để không làm ảnh hưởng đến sự ổn định, tuổi thọ và bảo đảm an toàn cho công trình cầu đường sắt.
1. Phạm vi bảo vệ trên không của cầu tính từ điểm cao nhất của kết cấu cầu trở lên theo phương thẳng đứng là 02 mét và không nhỏ hơn phạm vi bảo vệ trên không của đường sắt quy định tại khoản 1 Điều 13 của Nghị định này. 2. Phạm vi bảo vệ cầu theo chiều dọc được tính từ đuôi mố cầu bên này đến đuôi mố cầu bên kia. 3. Phạm vi bảo vệ cầu theo phương ngang tính từ mép ngoài cùng của kết cấu cầu trở ra mỗi bên trong phạm vi chiều dài cầu và được xác định như sau: a) Cầu cạn trong đô thị: 10 mét đối với cầu đường sắt tốc độ cao; 03 mét đối với cầu đường sắt đô thị; 05 mét đối với cầu đường sắt còn lại; b) Cầu vượt sông, kênh, rạch trong đô thị: 10 mét đối với cầu đường sắt tốc độ cao; 05 mét	UBND tỉnh Hà Tĩnh	Tại điểm b, và d khoản 3 Điều 14 đề nghị cơ quan soạn thảo xem xét sửa đổi phạm vi bảo vệ, bảo trì cầu theo phương ngang như sau: “b) Cầu vượt sông, kênh, rạch trong đô thị: 05 mét đối với cầu đường sắt tốc độ cao; 03 mét đối với cầu đường sắt đô thị và cầu đường sắt còn lại có chiều dài dưới 20 mét; 05 mét đối với cầu có chiều dài từ 20 mét đến dưới 60 mét; 10 mét đối với cầu có chiều dài từ 60 mét đến 300 mét; 15 mét đối với cầu có chiều dài trên 300 mét.” “d) Cầu vượt sông ngoài đô thị:	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: - Các thông số về khoảng cách là các giá trị kế thừa các quy định đã được ban hành trước đây, các giá trị thông số này đã được các cơ quan nghiên cứu, tính toán và tham khảo các quy định quốc tế. - Phạm vi bảo vệ cầu theo phương ngang đã được ban soạn thảo làm rõ tại khoản 2 điều này để tạo thuận lợi cho các chủ thể có thể xác định rõ phạm vi bảo vệ công trình cầu đường sắt. Đối với phạm vi hành lang là 03 mét tính từ mép ngoài phạm vi bảo vệ công trình đường sắt đã quy định tại khoản 1 điều 16 nghị định này. - Phạm vi GPMB khi đầu tư xây dựng mới hoặc nâng cấp, cải tạo các công trình, dự án

đối với cầu đường sắt đô thị và cầu đường sắt còn lại có chiều dài dưới 20 mét; 20 mét đối với cầu có chiều dài từ 20 mét đến dưới 60 mét; 50 mét đối với cầu có chiều dài từ 60 mét đến 300 mét; 100 mét đối với cầu có chiều dài trên 300 mét. c) Cầu cạn ngoài đô thị: 20 mét đối với cầu đường sắt tốc độ cao; 03 mét đối với cầu đường sắt đô thị; 07 mét đối với cầu đường sắt còn lại. d) Cầu vượt sông ngoài đô thị: 20 mét đối với cầu có chiều dài dưới 20 mét; 50 mét đối với cầu có chiều dài từ 20 mét đến dưới 60 mét; 100 mét đối với cầu có chiều dài từ 60 mét đến 300 mét; 150 mét đối với cầu có chiều dài trên 300 mét. đ) Chi tiết xác định phạm vi bảo vệ cầu đường sắt theo chiều ngang thực hiện theo quy định tại khoản 2 của Phụ lục III ban hành kèm theo Nghị định này. 4. Đối với các cầu đường sắt hiện hữu đang khai thác không thỏa mãn quy định tại khoản 1, khoản 2 và khoản 3 Điều này, khi cải tạo, nâng cấp công trình vi phạm phạm vi bảo vệ cầu đường sắt, chủ đầu tư dự án phải có giải pháp kỹ thuật để không làm ảnh hưởng đến sự ổn định, tuổi thọ và bảo đảm an toàn cho công trình cầu đường sắt và phải được cấp có thẩm quyền chấp thuận trước khi thực hiện. 5. Phạm vi bảo vệ phía dưới cầu là 02 mét tính từ điểm thấp nhất của kết cấu nhịp cầu trở xuống. 6. Trường hợp cầu đường sắt vượt đường bộ, luồng chạy tàu đường thủy nội địa hoặc luồng hàng hải, phạm vi bảo vệ dưới cầu phải tuân thủ	05 mét đối với cầu có chiều dài dưới 20 mét; 10 mét đối với cầu có chiều dài từ 20 mét đến dưới 60 mét; 15 mét đối với cầu có chiều dài từ 60 mét đến 300 mét; 25 mét đối với cầu có chiều dài trên 300 mét.” Lý do: Để phù hợp với thực tiễn và đảm bảo phạm vi trong công tác giải phóng mặt bằng (GPMB) trong quá trình triển khai, tránh lãng phí, bất cập. Ngoài ra, đề nghị cơ quan soạn thảo bổ sung quy định phạm vi GPMB khi đầu tư xây dựng mới hoặc nâng cấp, cải tạo các công trình, dự án đường sắt, trong đó cần quy định rõ phạm vi GPMB (đến hết phạm vi bảo vệ, bảo trì công trình hoặc cả phạm vi bảo vệ hành lang ATGT). Liên quan đến nội dung này, hiện nay Bộ Xây dựng đang chỉ đạo triển khai công tác GPMB đối với dự án Đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc – Nam, trong đó phạm vi GPMB theo chiều ngang được xác định bao gồm toàn bộ phần đất trong phạm vi bảo vệ cầu theo quy định tại Điều 10 Nghị định số 56/2018/NĐ-CP. Quy định này dẫn đến phạm vi GPMB theo bề ngang rất lớn, nhất là tại các vị trí cầu vượt sông gây ảnh hưởng đến các công trình lân cận và kinh phí giải tỏa (ví dụ: đối với cầu có chiều dài trên 300m, phạm vi GPMB trong khu vực đô thị lên tới 212m, ngoài đô thị lên tới 312m, trong khi tại các công trình khác trên tuyến, phạm vi GPMB nhỏ	đường sắt phụ thuộc vào các yếu tố của dự án như quy mô, tiêu chuẩn, công nghệ, do đó việc quy định sẽ không khả thi. Chủ đầu tư dự án có thể tham khảo đối với các quy định về phạm vi bảo vệ để đề xuất phạm vi cần GPMB.
---	--	--

các quy định tương ứng của pháp luật liên quan đến đường bộ, đường thủy nội địa hoặc hàng hải; đồng thời phải có giải pháp kỹ thuật để không làm ảnh hưởng đến sự ổn định, tuổi thọ và bảo đảm an toàn cho công trình cầu đường sắt và phải được cấp có thẩm quyền chấp thuận trước khi thực hiện. 7. Trường hợp phạm vi bảo vệ phía dưới dầm cầu không thỏa mãn quy định tại khoản 6 Điều này, cơ quan, tổ chức được giao quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt chủ trì, phối hợp với cơ quan quản lý nhà nước liên quan để có các biện pháp bảo đảm an toàn công trình đường sắt và an toàn cho người khi duy tu, sửa chữa cầu đường sắt.		hơn nhiều như tại khu vực nhà ga tối đa khoảng 110m).¹	
Điều 20. Hành lang an toàn giao thông đường sắt	UBND tỉnh Hà Tĩnh	<i>Tại Điều 20 đề nghị cơ quan soạn thảo xem xét bổ sung quy định phạm vi hành lang ATGT đối với cầu đường sắt trong và ngoài đô thị.</i>	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: quy định trong dự thảo đã thể hiện cho các loại hình đường sắt trong đó có cầu đường sắt, phạm vi hành lang được tính từ mép ngoài phạm vi bảo vệ công trình.
1. Chiều rộng hành lang an toàn giao thông đường sắt tính từ mép ngoài phạm vi bảo vệ đường sắt trở ra mỗi bên được xác định như sau: a) Đường sắt tốc độ cao: trong khu vực đô thị là 05 mét, ngoài khu vực đô thị là 15 mét; b) Các loại hình đường sắt còn lại đi trên mặt đất là 03 mét. 2. Chiều cao hành lang an toàn giao thông đường sắt được tính từ mặt đất trở lên theo phương thẳng đứng đến giới hạn phạm vi bảo vệ trên không của đường sắt theo quy định tại khoản 1 Điều 13 của Nghị định này. 3. Chi tiết xác định hành lang an toàn giao thông đường sắt thực hiện theo quy định tại khoản 1 của	Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch	Điều 20: - Điểm b Khoản 1 quy định: “<i>Các loại hình đường sắt còn lại đi trên mặt đất là 03 mét</i>”, cần cân nhắc chỉnh sửa quy định theo hướng mở (quy định mức tối thiểu, tối đa), không nên quy định cứng là 03m, vì trong thực tế các tuyến đường sắt có thể có nhiều khác biệt (tuổi thọ, vị trí địa lý, mật độ dân cư ...), việc áp dụng một giá trị sẽ khó khả thi. - Khoản 2 quy định: “<i>Chiều cao hành lang an toàn giao thông đường sắt được tính từ mặt đất trở lên theo phương thẳng đứng đến giới hạn phạm vi bảo vệ trên</i>	Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu và làm rõ như sau: - Điểm b khoản 1 quy định trong dự thảo đã thể hiện cho các loại hình đường sắt còn lại, phạm vi hành lang an toàn giao thông là 03 mét tính từ mép ngoài phạm vi bảo vệ công trình đường sắt để đảm bảo thống nhất, giá trị này đã được tính toán để đảm bảo đủ cho phương tiện cứu nạn, cứu hộ đường sắt tiếp cận trong các trường hợp khẩn cấp và là cơ sở để xác định chỉ giới hành lang an toàn giao thông. - Khoản 2 quy định trong dự thảo thể hiện chiều cao hành lang an toàn hoàn toàn trong phạm vi bảo vệ, nội dung này được kế thừa các

¹ Nội dung này Sở Xây dựng Hà Tĩnh đã có các Văn bản số 3846/SXD-HĐXD₃ ngày 01/8/2025 và báo cáo số 3947/BC-SXD ngày 07/8/2025 gửi Bộ Xây dựng

Phụ lục III ban hành kèm theo Nghị định này. 4. Hành lang an toàn giao thông đường sắt tại khu vực đường ngang Phạm vi hành lang an toàn giao thông đường sắt tại khu vực đường ngang được giới hạn bởi tầm nhìn của người điều khiển phương tiện giao thông đường sắt và đường bộ tham gia giao thông qua đường ngang theo quy định như sau: a) Người lái tàu ở vị trí của mình nhìn thấy đường ngang từ khoảng cách 1000 mét trở lên. b) Đối với đường ngang không có người gác, người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ khi ở cách đường ngang một khoảng cách bằng tầm nhìn hãm xe đối với cấp đường đó nhìn thấy đoàn tàu ở cách đường ngang ít nhất bằng tầm nhìn ngang của người điều khiển phương tiện giao thông đường bộ kể từ giữa chỗ giao. c) Chi tiết xác định hành lang an toàn giao thông tại khu vực đường ngang thực hiện theo quy định tại khoản 5 của Phụ lục III ban hành kèm theo Nghị định này. 5. Hành lang an toàn giao thông đường sắt trong trường hợp đường sắt chạy gần, liền kề với công trình đường bộ: a) Trường hợp có sự chồng lấn hành lang an toàn giao thông đường sắt với hành lang an toàn đường bộ, phải phân định ranh giới quản lý theo nguyên tắc ưu tiên bố trí hành lang an toàn giao thông đường sắt, nhưng ranh giới hành lang an toàn giao thông đường sắt không được chồng lên công trình đường bộ; việc quản lý, sử dụng hành lang an toàn đường sắt không được làm ảnh hưởng đến chất lượng công trình đường bộ và an toàn giao thông; b) Trường hợp đường bộ, đường sắt liền kề và chung nhau rãnh dọc, ranh giới hành lang an toàn	<i>không của đường sắt theo quy định tại khoản 1 Điều 13 của Nghị định này</i>". Về bản chất, "<i>hành lang an toàn giao thông đường sắt</i>" và "<i>phạm vi bảo vệ công trình đường sắt</i>" là hai khái niệm khá gần nhau, nhưng dự thảo cần giải thích rõ mối liên hệ giữa hai đối tượng này tránh nguy cơ chồng chéo trong áp dụng; - Khoản 10: Đề nghị bổ sung đối tượng "<i>danh lam thắng cảnh</i>" tại tiêu đề và nội dung bên cạnh đối tượng "<i>di tích lịch sử văn hóa</i>" (di tích lịch sử - văn hóa, danh lam thắng cảnh). Ngoài ra, nếu tuyến, đoạn tuyến, ga nằm trong khu vực bảo vệ II của di tích, vùng đệm khu vực di sản thế giới hoặc nằm ngoài nhưng có khả năng ảnh hưởng tiêu cực đến di tích, di sản thế giới thì khi cải tạo, sửa chữa công trình đường sắt phải có đánh giá tác động di sản (HIA) và ý kiến của Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch.	quy định trước đây và không có bất cập, khó khăn trong quá trình áp dụng, đề nghị giữ nguyên như dự thảo. - Khoản 10, Bộ Xây dựng tiếp thu và chỉnh lý như sau: "<i>11. Hành lang an toàn giao thông đường sắt trong trường hợp đường sắt đi gần công trình di tích lịch sử - văn hóa, danh lam thắng cảnh:</i> <i>a) Trường hợp công trình đường sắt và công trình di tích lịch sử - văn hóa, danh lam thắng cảnh nằm gần nhau, phải bảo đảm hành lang an toàn giao thông đường sắt nằm ngoài phạm vi bảo vệ và không ảnh hưởng đến di tích lịch sử - văn hóa, danh lam thắng cảnh theo quy định của pháp luật về di sản văn hóa.</i> <i>b) Trường hợp có sự chồng lấn hành lang an toàn giao thông đường sắt với phạm vi bảo vệ di tích lịch sử - văn hóa, danh lam thắng cảnh, khi cải tạo, sửa chữa công trình đường sắt không làm ảnh hưởng đến công trình di tích lịch sử - văn hóa, danh lam thắng cảnh và thực hiện theo quy định của pháp luật về di sản văn hóa</i>".
---	--	---

là mép đáy rãnh phía nền đường cao hơn; nếu cao độ bằng nhau, ranh giới hành lang an toàn là mép đáy rãnh phía đường sắt; c) Khi xây dựng mới công trình gần, liền kề công trình đường sắt hiện hữu, phải bố trí công trình xây mới nằm ngoài phạm vi đất dành cho đường sắt. Trường hợp không thể bố trí công trình nằm ngoài phạm vi đất dành cho đường sắt, chủ đầu tư dự án phải có giải pháp kỹ thuật để không làm ảnh hưởng đến sự ổn định, tuổi thọ và bảo đảm an toàn cho công trình đường sắt, gửi cơ quan có thẩm quyền chấp thuận, cấp phép xây dựng theo quy định của pháp luật trước khi thực hiện. 6. Hành lang an toàn giao thông đường sắt trong trường hợp đường sắt và đường bộ giao nhau khác mức phải đảm bảo các quy định tại khoản 1 Điều này. 7. Hành lang an toàn giao thông đường sắt trong trường hợp đường sắt và luồng đường thủy nội địa, luồng hàng hải chạy gần, liền kề nhau a) Trường hợp đường sắt và luồng đường thủy nội địa, luồng hàng hải chạy gần, liền kề nhau, phải bảo đảm đường này nằm ngoài hành lang an toàn giao thông của đường kia. b) Trường hợp có sự chồng lấn hành lang an toàn giao thông đường sắt với hành lang bảo vệ luồng đường thủy nội địa hoặc phạm vi bảo vệ luồng hàng hải, phân định ranh giới quản lý theo nguyên tắc ưu tiên bố trí hành lang an toàn cho đường sắt. Luồng đường thủy nội địa, luồng hàng hải không được chồng lấn vào hành lang an toàn giao thông đường sắt. c) Khi nạo vét, thanh thải luồng đường thủy nội địa, luồng hàng hải lân cận hành lang an toàn giao thông đường sắt không được ảnh hưởng đến an			
--	--	--	--

toàn công trình và an toàn giao thông vận tải đường sắt. 8. Hành lang an toàn giao thông đường sắt trong trường hợp đường sắt và lưới điện cao áp chạy gần nhau a) Trường hợp đường sắt và lưới điện cao áp chạy gần nhau, phải bảo đảm hành lang an toàn giao thông đường sắt nằm ngoài hành lang lưới điện cao áp. b) Trường hợp có sự chồng lấn hành lang an toàn giao thông đường sắt với hành lang lưới điện cao áp, phân định ranh giới quản lý theo nguyên tắc ưu tiên bố trí hành lang an toàn cho đường sắt. Lưới điện cao áp không được chồng lấn vào hành lang an toàn giao thông đường sắt. c) Khi cải tạo, sửa chữa lưới điện cao áp lân cận hành lang an toàn giao thông đường sắt không được ảnh hưởng đến an toàn công trình và an toàn giao thông vận tải đường sắt. 9. Hành lang an toàn giao thông đường sắt trong trường hợp đường sắt đi gần công trình quan trọng liên quan đến an ninh quốc gia a) Trường hợp đường sắt và công trình quan trọng liên quan đến an ninh quốc gia gần nhau, phải bảo đảm hành lang an toàn giao thông đường sắt nằm ngoài phạm vi bảo vệ công trình quan trọng liên quan đến an ninh quốc gia. b) Khi cải tạo, sửa chữa công trình đường sắt không làm ảnh hưởng đến công trình quan trọng liên quan đến an ninh quốc gia. 10. Hành lang an toàn giao thông đường sắt trong trường hợp đường sắt đi gần công trình di tích lịch sử - văn hóa a) Trường hợp công trình đường sắt và công trình di tích lịch sử - văn hóa nằm gần nhau, phải bảo			
---	--	--	--

đảm hành lang an toàn giao thông đường sắt nằm ngoài phạm vi bảo vệ và không ảnh hưởng đến di tích lịch sử - văn hóa theo quy định của pháp luật về di sản văn hóa. b) Trường hợp có sự chồng lấn hành lang an toàn giao thông đường sắt với phạm vi bảo vệ di tích lịch sử - văn hóa, khi cải tạo, sửa chữa công trình đường sắt không làm ảnh hưởng đến công trình di tích lịch sử - văn hóa và thực hiện theo quy định của pháp luật về di sản văn hóa.			
Mục 4 QUẢN LÝ, SỬ DỤNG ĐẤT DÀNH CHO ĐƯỜNG SẮT			
Điều 22. Xác định ranh giới đất dành cho đường sắt 1. Đất trong phạm vi bảo vệ công trình đường sắt, hành lang an toàn giao thông đường sắt phải được xác định cụ thể ranh giới theo tọa độ và được cập nhật, thống nhất với hồ sơ địa chính và cơ sở dữ liệu quản lý đất đai của địa phương nơi có đường sắt đi qua.	Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch	Điều 22 quy định: “ <i>Đất trong phạm vi bảo vệ công trình đường sắt, hành lang an toàn giao thông đường sắt phải được xác định cụ thể ranh giới theo tọa độ và được cập nhật, thống nhất với hồ sơ địa chính và cơ sở dữ liệu quản lý đất đai của địa phương nơi có đường sắt đi qua</i> ”, cần nghiên cứu xem xét quy định việc cập nhật này phải được liên thông với cơ sở dữ liệu quản lý đất đai của quốc gia để đáp ứng hiệu quả quản lý.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: Khoản 1 điều này quy định đất dành cho đường sắt phải được xác định rõ phạm vi, ranh giới và phải đồng bộ, thống nhất với hồ sơ, số liệu quản lý đất của địa phương. Việc cập nhật liên thông với cơ sở dữ liệu quản lý đất đai của quốc gia thực hiện theo quy định của pháp luật về đất đai.
2. Cơ quan, tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt phối hợp với Ủy ban nhân dân các cấp xác định ranh giới đất dành cho đường sắt.	UBND thành phố Hải Phòng	Tại Khoản 2, Điều 22. Xác định ranh giới đất dành cho đường sắt trong dự thảo: Đề nghị chỉnh sửa nội dung: “2. Cơ quan, tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt phối hợp với Ủy ban nhân dân các cấp xác định ranh giới đất dành cho đường sắt.” thành “2. Cơ quan, tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt chủ trì , phối hợp với Ủy ban nhân dân các cấp xác định ranh giới đất dành cho đường sắt.” Lý do điều	Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu chỉnh lý như sau: “2. Cơ quan, tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt chủ trì , phối hợp với Ủy ban nhân dân các cấp xác định ranh giới đất dành cho đường sắt để làm cơ sở bàn giao cho địa phương quản lý.”

chính:

Theo Luật Đất đai năm 2024, Khoản 4, 5, Điều 210. Đất xây dựng các công trình, khu vực có hành lang bảo vệ an toàn, đã quy định:

“4. Cơ quan, tổ chức trực tiếp quản lý công trình, khu vực có hành lang bảo vệ an toàn có trách nhiệm công bố công khai mốc giới hành lang bảo vệ an toàn, khu vực, vành đai an toàn và chịu trách nhiệm chính về việc bảo vệ an toàn công trình, khu vực có hành lang bảo vệ an toàn; trường hợp đất thuộc hành lang bảo vệ an toàn, khu vực bảo vệ, vành đai an toàn bị lấn, bị chiếm, sử dụng trái phép thì phải kịp thời báo cáo và yêu cầu Ủy ban nhân dân cấp xã nơi có hành lang bảo vệ an toàn bị lấn, bị chiếm, sử dụng trái phép để xử lý.

5. Ủy ban nhân dân các cấp nơi có công trình, khu vực có hành lang bảo vệ an toàn có trách nhiệm phối hợp với cơ quan, tổ chức trực tiếp quản lý công trình, khu vực để tuyên truyền, phổ biến pháp luật về bảo vệ an toàn công trình, khu vực; công bố công khai mốc giới sử dụng đất trong hành lang bảo vệ an toàn; kịp thời xử lý trường hợp lấn, chiếm, sử dụng trái phép hành lang bảo vệ an toàn công trình, khu vực.”;

Theo Nghị định số 102/2024/NĐ-CP ngày 30/7/2024 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều của Luật Đất đai, Khoản 2, Điều 97. Đất xây dựng các công trình, khu vực có hành lang bảo vệ an toàn,

		quy định: “2. Cơ quan, tổ chức trực tiếp quản lý công trình, khu vực có hành lang bảo vệ an toàn có trách nhiệm chủ trì, phối hợp với Ủy ban nhân dân cấp xã và cơ quan có chức năng quản lý đất đai cấp huyện nơi có công trình, khu vực rà soát hiện trạng sử dụng đất trong phạm vi hành lang bảo vệ an toàn công trình, khu vực để kiến nghị cơ quan nhà nước có thẩm quyền xử lý các trường hợp sử dụng đất trong hành lang bảo vệ an toàn công trình, khu vực.” Thực tế triển khai thực hiện, địa phương rất khó xác định ranh giới đất dành cho đường sắt do thiếu các tài liệu hiện trạng, quy hoạch (đặc biệt là đối với các tuyến đường sắt quốc gia hiện hữu), cũng như chưa có bộ máy chuyên môn quản lý về đường sắt để triển khai thực hiện. Do vậy, việc quy định cơ quan, tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt chủ trì, phối hợp với Ủy ban nhân dân các cấp để triển khai thực hiện là phù hợp với quy định của Luật Đất đai 2024 và điều kiện thực tế.	
	UBND tỉnh Hà Tĩnh	Về trách nhiệm xác định ranh giới đất dành cho đường sắt, đề nghị sửa đổi theo hướng cơ quan quản lý nhà nước về đường sắt phải chịu trách nhiệm về việc lập, xác định và bàn giao cho địa phương quản lý (dự thảo đang giao địa phương lập là không phù hợp), cụ thể: Tại khoản 2 Điều 22 đề nghị sửa lại thành: “2. Cơ quan, tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt chủ trì,	Về nội dung này, Bộ Xây dựng đã tiếp thu theo ý kiến của UBND Tp. Hải Phòng.

		<i>phối hợp với Ủy ban nhân dân các cấp xác định ranh giới đất dành cho đường sắt để làm cơ sở bàn giao cho địa phương quản lý”.</i> Lý do: để phù hợp theo quy định tại khoản 2 Điều 22 dự thảo Nghị định và các quy định tại Điều 209, Điều 210 Luật Đất đai năm 2024.	
3. Việc lập, trình phê duyệt, tổ chức cắm và quản lý mốc giới đất dành cho đường sắt thực hiện theo quy định của pháp luật về đất đai.			
Điều 24. Sử dụng đất trong phạm vi đất dành cho đường sắt			
1. Đất trong phạm vi bảo vệ công trình đường sắt chỉ được sử dụng trong các trường hợp sau: a) Tập kết tạm vật tư, vật liệu, máy móc, thiết bị phục vụ thi công công trình đường sắt nhưng phải đảm bảo không ảnh hưởng đến tầm nhìn cho người tham gia giao thông, an toàn công trình, an toàn giao thông vận tải đường sắt, vệ sinh môi trường và phòng chống cháy nổ; b) Xây dựng các công trình theo quy định tại Điều 25 của Nghị định này mà không thể bố trí công trình nằm ngoài phạm vi bảo vệ, hành lang an toàn giao thông đường sắt.	Thanh tra Chính phủ	Điểm b khoản 1 Điều 24: đề nghị rà soát lại dẫn chiếu "tại Điều 35" để bảo đảm tính chính xác vì Điều 35 quy định về đường sắt chuyên dùng giao nhau với đường sắt quốc gia	Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu và chỉnh lý thay thế dẫn chiếu tại điều 35 thành Điều 25.
	Bộ Nông nghiệp và Môi trường	Điểm b khoản 1, đề nghị chỉnh sửa dẫn chiếu “Điều 35” thành “Điều 25” cho phù hợp vì Điều 35 dự thảo Nghị định quy định về “Đường sắt chuyên dùng giao nhau với đường sắt quốc gia”.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu và chỉnh lý thay thế dẫn chiếu tại điều 35 thành Điều 25.
	UBND tỉnh Bắc Ninh	Tại mục b, khoản 1, Điều 24 của Dự thảo Nghị định: Nội dung của Dự thảo: <i>b) Xây dựng các công trình theo quy định tại Điều 35 của Nghị định này mà không</i>	Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu và chỉnh lý thay thế dẫn chiếu tại điều 35 thành Điều 25.

		thể bố trí công trình nằm ngoài phạm vi bảo vệ, hành lang an toàn giao thông đường sắt. Đề nghị Điều chỉnh: b) Xây dựng các công trình theo quy định tại Điều 25 của Nghị định này mà không thể bố trí công trình nằm ngoài phạm vi bảo vệ, hành lang an toàn giao thông đường sắt. Lý do: Nội dung của Điều 35 trong Dự thảo là “Đường sắt chuyên dùng giao nhau với đường sắt quốc gia”; Nội dung của Điều 25 trong Dự thảo là “Xây dựng công trình trong phạm vi đất dành cho đường sắt”.	
	UBND tỉnh Hà Tĩnh	Tại điểm b, khoản 1 Điều 24 đề nghị cơ quan soạn thảo xem xét sửa đổi như sau: “b) <i>Xây dựng các công trình theo quy định tại Điều 25 của Nghị định này mà không thể bố trí công trình nằm ngoài phạm vi bảo vệ, hành lang an toàn giao thông đường sắt.</i>”	Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu và chỉnh lý thay thế dẫn chiếu tại điều 35 thành Điều 25.
2. Đất trong phạm vi hành lang an toàn giao thông đường sắt được tạm thời sử dụng vào các mục đích nông nghiệp, được trồng cây thấp dưới 1,5 mét nhưng không được ảnh hưởng đến an toàn, ổn định công trình, an toàn giao thông vận tải đường sắt trong quá trình khai thác.	Bộ Nông nghiệp và Môi trường	Khoản 2, đề nghị cân nhắc không quy định về việc cho sử dụng vào các mục đích nông nghiệp để phù hợp với quy định về đất dành cho đường sắt tại Điều 209 Luật Đất đai, về đất sử dụng đa mục đích tại Điều 218 Luật Đất đai, đồng thời để tránh phát sinh các tranh chấp, bồi thường khi cần phải lấy đất để thực hiện các mục đích dành cho đường sắt.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu, làm rõ như sau: tại điểm g khoản 1 Điều 218 Luật Đất đai quy định đất quy định tại khoản 2, 3 Điều 9 Luật Đất đai được sử dụng kết hợp mục đích khác. Theo đó, đất công trình giao thông được kết hợp sử dụng mục đích nông nghiệp. Như vậy quy định dự thảo Nghị định là phù hợp với quy định của Luật Đất đai. Bên cạnh đó, tại khoản 4 Điều 24 dự thảo Nghị định đã quy định không được sử dụng đất trong phạm vi đất dành cho đường sắt để xây dựng các công trình kiến trúc, trồng cây che khuất tầm nhìn của người tham gia giao thông. Thực tế hiện nay, thời gian qua có một số địa

			phương đề nghị trồng cỏ, cây cảnh trong phạm vi hành lang an toàn giao thông đường sắt qua khu vực đô thị để tạo cảnh quan đô thị. Do đó, quy định trên phù hợp với quy định với Luật Đất đai, đáp ứng được yêu cầu thực tiễn hiện nay.
3. Trong khu vực ga, nhà ga đường sắt, việc lắp đặt biển quảng cáo thương mại, biển tuyên truyền an toàn giao thông phải tuân thủ quy định của pháp luật về quảng cáo và không làm ảnh hưởng đến an toàn công trình đường sắt, an toàn chạy tàu.	Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch	Khoản 3: Cần quy định rõ việc quảng cáo phải tuân thủ Luật Quảng cáo, không sử dụng trái phép <i>hình ảnh di tích, biểu tượng văn hóa</i> .	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: dự thảo Nghị định chỉ quy định đối với việc lắp đặt biển quảng cáo thương mại, biển tuyên truyền an toàn giao thông theo quy định của pháp luật quảng cáo là đầy đủ và phù hợp với thực tế.
	Tổng công ty ĐSVN	Đề nghị sửa đổi, bổ sung khoản 3 Điều 24 như sau: “3. Trong khu vực ga, nhà ga đường sắt, hành lang an toàn giao thông đường sắt , việc lắp đặt biển quảng cáo thương mại, biển tuyên truyền an toàn giao thông phải tuân thủ quy định của pháp luật về quảng cáo và không làm ảnh hưởng đến an toàn công trình đường sắt, an toàn chạy tàu.” Lý do: Trên thực tế, dọc hành lang an toàn giao thông đường sắt, bên cạnh hoặc trên cầu đường sắt đều có lắp đặt, treo biển quảng cáo, biển tuyên truyền...	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: tại điểm a khoản 3 Điều 44 Luật Đường sắt có quy định: “a) Các công trình được phép xây dựng trong phạm vi bảo vệ công trình, hành lang an toàn giao thông đường sắt gồm: công trình thiết yếu phục vụ quốc phòng, an ninh, phòng, chống thiên tai, kinh tế - xã hội không thể bố trí ngoài phạm vi đất dành cho đường sắt; công trình dùng cho mục đích tuyên truyền theo yêu cầu của cơ quan nhà nước”. Như vậy, việc lắp đặt biển quảng cáo thương mại không được phép xây dựng trong hành lang an toàn giao thông đường sắt.
4. Không được sử dụng đất trong phạm vi đất dành cho đường sắt trong các trường hợp sau: a) Xây dựng các công trình kiến trúc, trồng cây che khuất tầm nhìn của người tham gia giao thông trong phạm vi hành lang an toàn giao thông đường sắt; b) Xây dựng các công trình không liên quan đến công trình hầm đường sắt trong khu vực đô thị trong vùng không được xây dựng công trình khác	Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch	Khoản 4: Đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo bổ sung quy định trường hợp không được sử dụng đất trong phạm vi đất dành cho đường sắt, cụ thể: “ <i>Không xây dựng công trình trong phạm vi đất đường sắt có tác động tiêu cực đến di sản văn hóa, danh lam thắng cảnh, di sản thế giới</i> ”.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: Khoản 3 Điều này quy định về việc được phép lắp đặt biển quảng cáo thương mại, biển tuyên truyền an toàn giao thông trong khu vực ga, nhà ga đường sắt. Nội dung quảng cáo tuân thủ theo quy định của Luật quảng cáo; sử dụng trái phép hình ảnh di tích, biểu tượng văn hóa là hành vi vi phạm theo quy định về quảng cáo. Vì vậy, không quy định trong nghị định này

quy định tại điểm a khoản 2 Điều 15 của Nghị định này.			tránh chồng chéo.
Điều 25. Xây dựng công trình trong phạm vi đất dành cho đường sắt	Bộ Quốc phòng	Đề nghị nghiên cứu, bổ sung điều quy định về trách nhiệm của Bộ Quốc phòng trong dự thảo Nghị định liên quan đến nội dung quản lý của Bộ Quốc phòng như: công trình thiết yếu phục vụ quốc phòng (Điều 25)	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: Khoản 1 điều này đã quy định công trình thiết yếu phục vụ quốc phòng, an ninh, phòng, chống thiên tai được phép xây dựng trong phạm vi đất dành cho đường sắt và các công trình phục vụ quốc phòng trước khi có nhu cầu xây dựng trong phạm vi đất dành cho đường sắt đều đã phải được thống nhất, chấp thuận của Bộ Quốc phòng (đáp ứng các nội dung quản lý của Bộ Quốc phòng). Vì vậy đề nghị không bổ sung điều quy định về trách nhiệm của Bộ Quốc phòng trong dự thảo Nghị định.
	UBND tỉnh Ninh Bình	Tại “Điều 25. Xây dựng công trình trong phạm vi đất dành cho đường sắt” đề nghị bổ sung thêm khoản “Công trình dùng cho mục đích tuyên truyền theo yêu cầu của cơ quan nhà nước bao gồm:” cho phù hợp với quy định tại khoản 3, Điều 44 Luật Đường sắt số 95/2025/QH15.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu và bổ sung 01 khoản như sau: “3. Công trình dùng cho mục đích tuyên truyền theo yêu cầu của cơ quan nhà nước (pa nô, áp phích, tranh cổ động...) khi xây dựng trong phạm vi bảo vệ công trình đường sắt, hành lang an toàn giao thông đường sắt phải có giải pháp đảm bảo an toàn công trình, an toàn giao thông đường sắt.”
	UBND tỉnh Hà Tĩnh	Đề nghị cơ quan soạn thảo xem xét bổ sung khoản 4 tại Điều 25 như sau: “4. Bộ xây dựng quy định chi tiết các khoản 2 và 3 Điều này” để có cơ sở cho các cơ quan, đơn vị, địa phương áp dụng triển khai thực hiện.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: Khoản 2 Điều 25 quy định các công trình theo quy định tại khoản 1 sẽ được cấp phép xây dựng theo quy định chi tiết tại Thông tư của Bộ Xây dựng (theo quy định tại khoản 5 Điều 44 Luật Đường sắt). Các nội dung quy định tại khoản 2 điều này sẽ được quy định chi tiết tại Thông tư của Bộ Xây dựng. Do đó, đề nghị không bổ sung thêm một khoản vào điều này.
	Tổng công ty ĐSVN	Việc quy định về cấp phép xây dựng khá đầy đủ tuy nhiên theo quy định tại khoản	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: việc khai thác kết cấu hạ tầng dùng chung do

		3 Điều 15 Nghị định số 15/2025/NĐ-CP ngày 03/2/2025 của Chính phủ quy định việc quản lý, sử dụng, khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt: “<i>Trong quá trình quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt, trường hợp xây dựng, lắp đặt công trình viễn thông, công trình cấp, thoát nước trên tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt thì việc xây dựng, lắp đặt các công trình này trên tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt thực hiện theo quy định của pháp luật về viễn thông, pháp luật về xây dựng, pháp luật về đường sắt và pháp luật khác có liên quan; không phải lập, phê duyệt Đề án khai thác và thực hiện khai thác theo quy định tại Nghị định này. Việc quản lý, sử dụng số tiền thu được từ việc cho phép xây dựng, lắp đặt công trình viễn thông, công trình cấp, thoát nước trên tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt thực hiện theo quy định tại khoản 1 Điều 20 Nghị định này</i>”. Do vậy việc cấp phép xây dựng trên căn quy định thêm trường hợp công trình nào phải thuê sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt, trường hợp nào không cho phù hợp với quy định pháp luật đồng thời tăng nguồn thu cho ngân sách, bù đắp chi phí cho công tác quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia.	tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt thực hiện theo quy định của pháp luật. Việc cấp giấy phép xây dựng trong phạm vi đất dành cho đường sắt nhằm mục đích đảm bảo an toàn công trình, an toàn vận tải đường sắt. Việc quy định thêm trường hợp công trình nào phải thuê hoặc không thuê sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt là không khả thi.
1. Công trình thiết yếu phục vụ quốc phòng, an ninh, phòng, chống thiên tai, kinh tế - xã hội, công trình hạ tầng kỹ thuật sử dụng chung với đường sắt (sau đây gọi là công trình thiết yếu, dùng chung với đường sắt) gồm:	UBND TP Hồ Chí Minh	Điểm b khoản 3 Điều 25 dự thảo Nghị định: Dự thảo quy định chủ đầu tư phải lấy ý kiến của cơ quan quản lý đường sắt có thẩm quyền về vị trí, quy mô, phương án	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: tại khoản 5 Điều 44 Luật Đường sắt quy định việc xây dựng công trình thiết yếu (có đường gom) phải được cấp phép xây dựng theo quy định của Bộ trưởng Bộ Xây dựng. Hiện nay,

a) Công trình sử dụng làm các cơ sở, tiện ích, cấu trúc phục vụ cho mục đích quốc phòng, an ninh theo quy định của Bộ Quốc phòng, Bộ Công an; b) Công trình phục vụ giao thông vận tải gồm: cầu đường bộ, cầu đường sắt, cầu bộ hành, hầm đường sắt, hầm đường ô tô, hầm cho người đi bộ, đường bộ; đê chắn sóng, đê chắn cát, kè hướng dòng, kè bảo vệ bờ; các công trình cống, bể, hào, hầm, tuy nèn kỹ thuật phục vụ giao thông vận tải; c) Công trình phục vụ nông nghiệp và phát triển nông thôn gồm: đập, đê, kè, kênh, mương, cống lấy nước, cống tiêu nước, đường hầm thủy công; d) Công trình phục vụ cho mục đích sản xuất công nghiệp gồm: cột điện, đường dây, trạm biến áp, cơ sở cung cấp năng lượng cho phương tiện giao thông; đ) Công trình hạ tầng kỹ thuật: tuyến ống cấp nước, tuyến ống/cống thoát nước, công trình chiếu sáng công cộng, trạm viễn thông, cột ăng ten, cột treo cáp, đường cáp viễn thông, cống, bể, hào, hầm tuy nèn kỹ thuật và kết cấu khác sử dụng cho cơ sở, tiện ích hạ tầng kỹ thuật; e) Các công trình thiết yếu khác do Bộ trưởng Bộ Xây dựng quyết định.		thiết kế, tổ chức giao thông trên đường gom khi phê duyệt dự án, đồng thời lấy ý kiến của tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt về phương án tổ chức thi công và biện pháp bảo đảm an toàn. Đây là quy định cần thiết, tuy nhiên để bảo đảm khả thi trong triển khai, đề nghị Ban soạn thảo bổ sung quy định về trách nhiệm và thời hạn trả lời của các cơ quan nêu trên, tránh tình trạng chậm hoặc không trả lời gây ảnh hưởng đến tiến độ dự án.	Bộ Xây dựng đang hoàn thiện dự thảo Thông tư quy định về quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt trong đó có quy định cụ thể trách nhiệm của các chủ thể, thời gian trả lời để thực hiện việc xây dựng đường gom.
2. Các công trình quy định tại khoản 1 Điều này khi đầu tư xây dựng phải có giải pháp kỹ thuật không làm ảnh hưởng đến sự ổn định, tuổi thọ, bảo đảm an toàn công trình đường sắt, an toàn giao thông vận tải đường sắt vệ sinh môi trường, phòng chống cháy, nổ, cứu hộ, cứu nạn; đồng thời phải phù hợp với quy hoạch tuyến, ga đường sắt, quy hoạch ngành, quy hoạch địa phương và phải được cấp có thẩm quyền chấp thuận, cấp phép xây dựng theo quy định tại khoản 5 Điều 44 Luật Đường sắt trước khi thực hiện.	Bộ Nông nghiệp và Môi trường	Hồ sơ dự thảo Nghị định có nội dung liên quan đến yêu cầu tuân thủ quy định pháp luật về bảo vệ môi trường nói chung, theo đó các yêu cầu về bảo vệ môi trường trong dự thảo Nghị định đã được cụ thể hóa trong pháp luật về bảo vệ môi trường, đề nghị rà soát lại một số cụm từ trong dự thảo Nghị định để đảm bảo rõ ràng, dễ hiểu, như cụm từ “an toàn giao thông vận tải đường sắt vệ sinh môi trường” tại khoản 2 Điều 25 (Xây dựng công trình	Về nội dung này, Bộ Xây dựng xin tiếp thu và chỉnh lý khoản 2 Điều này như sau: “<i>Các công trình quy định tại khoản 1 Điều này khi đầu tư xây dựng phải có giải pháp kỹ thuật không làm ảnh hưởng đến sự ổn định, tuổi thọ, bảo đảm an toàn công trình đường sắt, an toàn giao thông vận tải đường sắt, vệ sinh môi trường, phòng chống cháy, nổ, cứu hộ, cứu nạn; ...</i>”

		trong phạm vi đất dành cho đường sắt) dự thảo Nghị định.	
3. Xây dựng đường gom trong phạm vi bảo vệ công trình, hành lang an toàn giao thông đường sắt của đường sắt quốc gia hiện có, đường sắt chuyên dùng trong trường hợp không thể bố trí ngoài phạm vi đất dành cho đường sắt ngoài việc thực hiện theo quy định tại khoản 3 Điều 44 Luật Đường sắt, phải đáp ứng yêu cầu sau: a) Đường gom phải được lắp đặt đầy đủ hệ thống biển báo quy định đối các phương tiện được phép tham gia giao thông trên đường gom và có giải pháp kỹ thuật để không làm ảnh hưởng đến sự ổn định, tuổi thọ, bảo đảm an toàn công trình đường sắt, an toàn giao thông vận tải đường sắt;	Tổng công ty ĐSVN	Đề nghị bổ sung điểm a khoản 3 như sau: “a) Đường gom phải được lắp đặt đầy đủ hệ thống biển báo quy định đối với các phương tiện được phép tham gia giao thông trên đường gom và có giải pháp kỹ thuật để không làm ảnh hưởng đến sự ổn định, tuổi thọ, bảo đảm an toàn công trình đường sắt, an toàn giao thông vận tải đường sắt;”.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu và chỉnh lý như sau: “a) Đường gom phải được lắp đặt đầy đủ hệ thống biển báo quy định đối với các phương tiện được phép tham gia giao thông trên đường gom và có giải pháp kỹ thuật để không làm ảnh hưởng đến sự ổn định, tuổi thọ, bảo đảm an toàn công trình đường sắt, an toàn giao thông vận tải đường sắt;”.
Mục 5 KINH DOANH KẾT CẤU HẠ TẦNG ĐƯỜNG SẮT	Bộ Tài chính	- Luật Giá số 16/2023/QH15 ngày 19/6/2023 đã quy định về quyền và nghĩa vụ của tổ chức, cá nhân kinh doanh hàng hoá, dịch vụ và người tiêu dùng trong lĩnh vực giá (chương II). Đề nghị Bộ Xây dựng rà soát các quy định tại Luật Giá (nêu trên) để quy định đầy đủ các nội dung về quyền và nghĩa vụ của doanh nghiệp kết cấu hạ tầng đường sắt, doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt trong dự thảo Nghị định. - Đề nghị Bộ Xây dựng rà soát yêu cầu nhân lực² tại Điều 27, 40 của dự thảo Nghị định để bảo đảm khả thi, tránh hạn chế sự tham gia của khu vực tư nhân.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu và làm rõ như sau: - Bộ Xây dựng đã rà soát các quy định tại Luật Giá và không quy định lại những nội dung đã được quy định để bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất trong hệ thống pháp luật. Đó đó, tiếp thu ý kiến của Bộ Tài chính, Bộ Xây dựng đề xuất bỏ điểm c khoản 1 Điều 28 dự thảo Nghị định. - Việc quy định nhân sự tại Điều 27, Điều 40 được kế thừa quy định Điều 20, Điều 21 của Nghị định số 65/2018/NĐ-CP và các quy định này được áp dụng chung cho các doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt (bao gồm cả doanh nghiệp nhà nước và doanh nghiệp tư nhân), quy định này không hạn chế sự tham gia của khu vực tư nhân và phù hợp với thông lệ quốc tế.
Điều 27. Điều kiện kinh doanh kết cấu hạ tầng	Bộ Công	Để phù hợp với các quy định tại Điều 12 và	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau:

² Trình độ đại học về chuyên ngành vận tải đường sắt và có ít nhất 03 năm kinh nghiệm làm việc trực tiếp trong lĩnh vực điều hành giao thông vận tải đường sắt.

đường sắt Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt phải có đủ các điều kiện sau: 1. Là doanh nghiệp được thành lập theo quy định của pháp luật.	thương	Điều 28, đề nghị quy định Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt (tại Điều 27) phải có tổ chức bộ máy và nhân sự phụ trách công tác bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt.	- Về tổ chức: điểm a khoản 2 Điều này đã quy định doanh nghiệp phải có “<i>bộ phận quản lý khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt</i>”. Bộ phận quản lý khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt đã bao gồm bộ phận quản lý bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt; - Về nhân sự: tại khoản 3 Điều này quy định “<i>3. Người phụ trách bộ phận quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng phải có trình độ đại học trở lên về một trong số các chuyên ngành xây dựng công trình giao thông, tự động hoá, thông tin tín hiệu giao thông, quản lý xây dựng và có ít nhất 03 năm kinh nghiệm làm việc trong doanh nghiệp quản lý, bảo trì, xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt.</i>” Như vậy, dự thảo đã có quy định đầy đủ theo ý kiến của Bộ Công thương.
2. Trong quá trình hoạt động, doanh nghiệp phải thiết lập hoặc thuê tổ chức bộ máy và nhân lực như sau: a) Về tổ chức, bộ máy: có bộ phận chuyên môn kỹ thuật về điều hành giao thông vận tải đường sắt, bộ phận kỹ thuật an toàn giao thông, bộ phận quản lý khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt; b) Về nhân lực: Người phụ trách bộ phận chuyên môn kỹ thuật về điều hành giao thông vận tải đường sắt phải có trình độ đại học về chuyên ngành vận tải đường sắt và có ít nhất 03 năm kinh nghiệm làm việc trực tiếp trong lĩnh vực điều hành giao thông vận tải đường sắt. Người phụ trách bộ phận an toàn kết cấu hạ tầng đường sắt phải có trình độ đại học về chuyên ngành xây dựng công trình đường sắt và có ít	UBND tỉnh Hà Tĩnh	Đề nghị cơ quan soạn thảo xem xét bỏ các quy định về thời gian kinh nghiệm như sau: Tại điểm b khoản 2 Điều 27: “<i>b) Về nhân lực:</i> <i>Người phụ trách bộ phận chuyên môn kỹ thuật về điều hành giao thông vận tải đường sắt phải có trình độ đại học về chuyên ngành vận tải đường sắt.</i> <i>Người phụ trách bộ phận công tác an toàn phải có trình độ đại học về chuyên ngành xây dựng công trình đường sắt.</i> <i>Người phụ trách bộ phận quản lý khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt có trình độ đại học và tương đương trở lên.</i>”. Lý do: Thực hiện chủ trương của Chính phủ về cắt, giảm các giảm chi phí tuân thủ thủ tục hành chính cho các tổ chức, cá	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: Giao thông đường sắt là lĩnh vực tương đối đặc thù, yêu cầu sự phối hợp nhịp nhàng, thông suốt của nhiều bộ phận trong hệ thống. Yêu cầu về kinh nghiệm làm việc cũng như trình độ chuyên môn đối với người phụ trách các bộ phận là hết sức cần thiết để đảm bảo an toàn giao thông vận tải đường sắt. Ngành đường sắt Việt Nam có lịch sử hàng trăm năm, nhân lực hoạt động trong ngành này tuy không nhiều như các ngành giao thông khác (đường bộ, đường không...) nhưng không ở mức khan hiếm; hoàn toàn đáp ứng được yêu cầu của Dự thảo Nghị định đặt ra (chi yêu cầu đối với Người đứng đầu bộ phận). Bên cạnh đó, việc xác minh kinh nghiệm 03 năm của một cá nhân hiện nay là hoàn toàn khả thi khi mà Việt Nam đang thực hiện mô hình

nhất 03 năm kinh nghiệm làm việc trực tiếp một trong các lĩnh vực: xây dựng, quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt. Người phụ trách bộ phận quản lý khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt có trình độ đại học và có ít nhất 03 năm kinh nghiệm làm việc trực tiếp một trong các lĩnh vực: xây dựng, quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt.		nhân; bên cạnh đó hiện nay chưa có phương thức xác thực chứng minh người có kinh nghiệp 03 năm trở lên đối với một chuyên môn nào đó thì tốt hơn người mới thực hiện chuyên môn đó.	Chính phủ điện tử và xác thực mã định danh VneID. Do vậy các điều kiện như dự thảo Nghị định là phù hợp. Quy định này được kế thừa các quy định của Luật Đường sắt 2017, Nghị định số 65/2018/NĐ-CP và trong quá trình triển khai thực hiện không có tồn tại, vướng mắc.
	UBND TP Hồ Chí Minh	Điều 27 dự thảo Nghị định Quy định về điều kiện kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt là cần thiết để bảo đảm an toàn, hiệu quả trong khai thác. Tuy nhiên, qua nghiên cứu, Sở Xây dựng có một số ý kiến như sau: - Về yêu cầu trình độ chuyên môn: Hiện nguồn nhân lực đào tạo đúng chuyên ngành đường sắt còn hạn chế, đặc biệt trong bối cảnh khuyến khích xã hội hóa đầu tư. Việc yêu cầu “trình độ đại học chuyên ngành đường sắt” có thể gây khó khăn cho doanh nghiệp mới tham gia. Đề nghị mở rộng phạm vi chuyên ngành được chấp nhận, cho phép sử dụng nhân sự có chuyên ngành gần (xây dựng công trình giao thông, cơ khí, điện – điện tử, viễn thông, công nghệ vận tải...). - Về yêu cầu kinh nghiệm thực tế: Quy định phải có “03 năm kinh nghiệm trực tiếp trong lĩnh vực” là hợp lý về nguyên tắc, nhưng trong thực tế nhân lực có kinh nghiệm trực tiếp trong điều hành, quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt còn hạn chế. Đề nghị bổ sung cơ chế linh hoạt, cho phép công nhận kinh nghiệm tương	Về nội dung này, Bộ Xây dựng đã được làm rõ theo ý kiến của UBND tỉnh Hà Tĩnh.

		đương hoặc áp dụng giai đoạn chuyển tiếp để doanh nghiệp có thời gian bổ sung nhân lực phù hợp.	
	Tổng công ty ĐSVN	Đề nghị sửa đổi, bổ sung đoạn cuối điểm b khoản 2 Điều 27 như sau: “Người phụ trách bộ phận quản lý khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt có trình độ đại học và có ít nhất 03 năm kinh nghiệm làm việc trực tiếp một trong các lĩnh vực: xây dựng, quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt, kinh tế, quản trị, kinh doanh.” Lý do: Bộ phận khai thác tài sản có nhiệm vụ chủ yếu là kinh doanh các dịch vụ liên quan đến khai thác tài sản. Về chất lượng, kỹ thuật liên quan đến kết cấu hạ tầng đường sắt đã có Bộ phận công tác an toàn đảm nhiệm.	Bộ Xây dựng tiếp thu và chỉnh lý điểm b khoản 2 Điều 27 như sau: <i>“3. Người phụ trách bộ phận quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng phải có trình độ đại học trở lên về một trong số các chuyên ngành xây dựng công trình giao thông, tự động hoá, thông tin tin hiệu giao thông, quản lý xây dựng và có ít nhất 03 năm kinh nghiệm làm việc trong doanh nghiệp quản lý, bảo trì, xây dựng kết cấu hạ tầng đường sắt.</i> <i>4. Người phụ trách bộ phận điều hành giao thông phải có trình độ đại học trở lên về một trong số các chuyên ngành khai thác vận tải, công nghệ thông tin, tự động hoá hoặc thông tin tin hiệu và có ít nhất 03 năm kinh nghiệm làm việc trong lĩnh vực điều hành giao thông vận tải đường sắt.</i> <i>5. Người phụ trách bộ phận an toàn giao thông đường sắt phải có trình độ đại học trở lên về một trong số các chuyên ngành khai thác vận tải, cơ khí giao thông, thông tin tin hiệu, xây dựng công trình giao thông và có ít nhất 03 năm kinh nghiệm làm việc trong doanh nghiệp vận tải đường sắt hoặc quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt.”</i>
Điều 28. Quyền, nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt	Bộ Tài chính	Về quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt: Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt gồm tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương và đường sắt	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: Ngân sách nhà nước cấp cho công tác quản lý, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia chỉ đáp ứng khoảng 40% so với nhu cầu. Trong khi đó, kết cấu hạ tầng đường sắt được xây dựng

		chuyên dùng³. Tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do Nhà nước đầu tư, quản lý (<i>trong đó có cả tài sản được xác lập quyền sở hữu toàn dân, tài sản do các đối tượng khác điều chuyển về Bộ Xây dựng để giao cho doanh nghiệp quản lý tài sản</i>) được giao cho đối tượng quản lý (trong đó có doanh nghiệp) theo 02 hình thức (<i>không tính thành vốn nhà nước tại doanh nghiệp/tính thành vốn nhà nước tại doanh nghiệp</i>); theo đó được giao quản lý, sử dụng, khai thác theo các phương thức khác nhau tương ứng với hình thức giao, đối tượng giao. Do vậy, đề nghị Bộ Xây dựng làm rõ nội dung tại điểm g khoản 1 và điểm g khoản 2 Điều 28 dự thảo Nghị định.	trên 100 năm, một số hạng mục công trình đường sắt đã xuống cấp, hạn chế năng lực khai thác và kinh doanh kết cấu hạ tầng. Do đó, quy định này nhằm tạo điều kiện cho doanh nghiệp được giao tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt được sử dụng vốn của doanh nghiệp để kịp thời sửa chữa, cải tạo các hạng mục trong trình bảo đảm điều kiện khai thác an toàn và nâng cao hiệu quả kinh doanh. Do đó, cần thiết bổ sung quy định này vào trong dự thảo Luật.
1. Quyền của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt: a) Được quản lý, bảo trì, sử dụng, khai thác kết cấu hạ tầng đường sắt theo quy định; b) Yêu cầu tổ chức, cá nhân có hoạt động liên quan đến kết cấu hạ tầng đường sắt phải thực hiện đúng tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật về kết cấu hạ tầng đường sắt; c) Lập phương án giá hàng hóa, dịch vụ do mình cung cấp; phê duyệt hoặc trình cấp có thẩm quyền phê duyệt theo quy định của pháp luật về giá và pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công; d) Tạm đình chỉ chạy tàu khi thấy kết cấu hạ tầng đường sắt có nguy cơ mất an toàn chạy tàu; đ) Được bồi thường thiệt hại trong trường hợp kết cấu hạ tầng đường sắt bị hư hỏng do lỗi của tổ	Tổng công ty ĐSVN	1. Đề nghị bổ sung thêm 01 điểm tại khoản 1 Điều 28 như sau: “Yêu cầu tổ chức, cá nhân sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt trong phạm vi quản lý của mình phải trả tiền sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt.”. Lý do: Để làm rõ phạm vi và đồng bộ với các quy định khác trong khoản này. 2. Đề nghị sửa đổi, bổ sung điểm a khoản 1 Điều 28 như sau: “a) Quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt do mình quản lý theo quy định của pháp luật;”.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu và làm rõ như sau: a) Chính lý điểm a khoản 1 Điều 28 như sau: “a) <i>Quản lý, sử dụng, khai thác, bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt do mình quản lý theo quy định của pháp luật;</i>” b) Đề nghị không bổ sung quy định “Yêu cầu tổ chức, cá nhân sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt trong phạm vi quản lý của mình phải trả tiền sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt.” Vì việc này được thực hiện theo hợp đồng và theo quy định của pháp luật về phí và lệ phí.

³ khoản 1 Điều 40 Luật Đường sắt 2025.

chức, cá nhân khác gây ra;

e) Được Nhà nước hỗ trợ theo quy định tại khoản 5 Điều 50 của Luật Đường sắt và Điều 47, Điều 48, Điều 49 Nghị định này;

g) Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt được sửa chữa, cải tạo, nâng cấp, bổ sung công năng cho tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt bằng nguồn vốn của doanh nghiệp theo quy định để phục vụ mục đích quản lý, khai thác tài sản tốt hơn mà không làm ảnh hưởng đến hình thức giao tài sản, mục đích sử dụng tài sản;

h) Các quyền khác theo quy định của pháp luật.

2. Nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt:

a) Quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt theo quy định của pháp luật;

b) Kiểm tra, theo dõi trạng thái kỹ thuật, chất lượng kết cấu hạ tầng đường sắt đã công bố để tổ chức chạy tàu an toàn, thông suốt;

c) Xây dựng, điều chỉnh, công bố biểu đồ chạy tàu trên các tuyến, đoạn tuyến, khu đoạn để làm cơ sở cho việc chạy tàu và trong phạm vi có thể, phải đáp ứng tất cả các yêu cầu phân bổ năng lực kết cấu hạ tầng;

d) Tổ chức điều hành giao thông vận tải đường sắt trên hệ thống đường sắt do mình quản lý. Cung cấp cho cơ quan quản lý nhà nước về đường sắt và khách hàng thông tin về dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt và năng lực kết cấu hạ tầng đường sắt khi có yêu cầu;

đ) Thông báo kịp thời sự cố đe dọa an toàn chạy tàu và việc tạm đình chỉ chạy tàu cho trực ban chạy tàu ga ở hai đầu khu gian nơi xảy ra sự cố, nhân viên điều hành giao thông vận tải đường sắt,

khách hàng sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt; chịu trách nhiệm trước pháp luật về quyết định tạm đình chỉ chạy tàu; e) Thực hiện nhiệm vụ quốc phòng, an ninh và chạy tàu đặc biệt do cơ quan nhà nước có thẩm quyền yêu cầu; 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; i) Các nghĩa vụ khác theo quy định của pháp luật.			
Mục 6 LỘ TRÌNH, TRÁCH NHIỆM XỬ LÝ CÁC VỊ TRÍ ĐƯỜNG SẮT GIAO NHAU VỚI ĐƯỜNG SẮT, ĐƯỜNG SẮT GIAO NHAU VỚI ĐƯỜNG BỘ TRÊN ĐƯỜNG SẮT HIỆN HỮU	Bộ Tài chính	Rà soát kỹ (các Điều: 35, 38, 39), bảo đảm quy định phù hợp với nội dung được giao tại khoản 9 Điều 16 Luật Đường sắt năm 2025.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: Các quy định tại Điều 35, Điều 38, Điều 39 của dự thảo Nghị định được kế thừa từ Điều 10, Điều 16, Điều 38 Nghị định số 65/2018/NĐ-CP và trong quá trình triển khai thực hiện không có tồn tại, vướng mắc. Trong quá trình xây dựng dự thảo Nghị định, Bộ Xây dựng đã rà soát kỹ các quy định này bảo đảm phù hợp với quy định khoản 9 Điều 16 Luật Đường sắt và phù hợp với thực tiễn.
	Bộ Công an	Tại Điều 33, Điều 34, Điều 36, Điều 37 đề nghị sử dụng các cụm từ thống nhất thành “ <i>Cơ quan quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt</i> ”, để phù hợp với Điều 18 Luật Đường sắt quy định về quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: “cơ quan quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt” theo quy định tại khoản 2 Điều 18 Luật Đường sắt bao gồm cả Chính phủ, Bộ Xây dựng, các bộ, ngành và địa phương. Dự thảo Nghị định xác định chủ thể “ <i>cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành giao thông vận tải đường sắt</i> ” theo quy định phân cấp nhiệm vụ

			của các cơ quan/đơn vị thuộc Bộ Xây dựng được hiểu đây là trách nhiệm của Cục Đường sắt Việt Nam.
	Ủy ban nhân dân tỉnh Lâm Đồng	- Giao Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương quy định hoặc quyết định phân cấp cho cơ quan chuyên môn thuộc tỉnh, Ủy ban nhân dân cấp xã thực hiện tại các điều khoản: khoản 1 Điều 33 quản lý vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt; khoản 1 Điều 34 biện pháp bảo đảm an toàn giao thông tại các vị trí nguy hiểm; khoản 1 Điều 36 quản lý lối đi tự mở; khoản 1 Điều 37 biện pháp để kiểm chế không phát sinh lối đi tự mở, thu hẹp, xoá bỏ lối đi tự mở qua đường sắt; khoản 1, khoản 2 Điều 67 trách nhiệm của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh. - Đề nghị sửa đổi, lược bỏ nội dung đường sắt chuyên dùng giao cho Ủy ban nhân dân tỉnh thực hiện tại các điều khoản: điểm a khoản 1 Điều 33 quản lý vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt; khoản 1 Điều 38 kinh phí thực hiện việc quản lý, giám, xoá bỏ các lối đi tự mở, các đường ngang được xác định là vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt. Lý do lược bỏ: đường sắt chuyên dùng do tổ chức, doanh nghiệp đầu tư xây dựng, chịu trách nhiệm quản lý theo Luật Đường sắt.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: - Về phân cấp cho cơ quan chuyên môn thuộc tỉnh, Ủy ban nhân dân cấp xã thực hiện: tại khoản 1 Điều 13 Luật Tổ chức chính quyền địa phương đã quy định <i>"1. Hội đồng nhân dân cấp tỉnh phân cấp cho Ủy ban nhân dân cùng cấp hoặc Hội đồng nhân dân cấp xã; Ủy ban nhân dân cấp tỉnh, Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp tỉnh phân cấp cho cơ quan chuyên môn, tổ chức hành chính khác thuộc Ủy ban nhân dân cấp mình, Ủy ban nhân dân, Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp xã thực hiện liên tục, thường xuyên một hoặc một số nhiệm vụ, quyền hạn mà mình được giao theo quy định của pháp luật, trừ trường hợp pháp luật quy định không được phân cấp."</i> Như vậy, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có đủ thẩm quyền phân cấp cho các đơn vị trực thuộc theo quy định của dự thảo Nghị định để triển khai thực hiện. - Về lược bỏ quy định về đường sắt chuyên dùng: tại điểm c khoản 3 Điều 55 Luật Đường sắt quy định trách nhiệm của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh: quản lý, tăng cường các điều kiện an toàn giao thông tại lối đi tự mở; giám, xoá bỏ các lối đi tự mở hiện có theo lộ trình do Chính phủ quy định; chịu trách nhiệm trong việc phát sinh lối đi tự mở; bảo đảm kinh phí để thực hiện công tác bảo đảm an toàn giao thông trong phạm vi trách nhiệm của địa phương. Do đó, dự thảo Nghị định giao Ủy ban nhân dân cấp tỉnh thực hiện các quy định tại điểm a khoản 1 Điều 33 và khoản 1 Điều 38 Luật Đường sắt là

			hoàn toàn phù hợp.
Điều 31. Tiêu chí xác định điểm đen tai nạn giao thông đường sắt Điểm đen tai nạn giao thông đường sắt được xác định dựa trên số vụ và mức độ thiệt hại do tai nạn giao thông đường sắt đã xảy ra trong vòng 12 tháng tính từ thời điểm xảy ra tai nạn lần gần nhất thuộc các trường hợp sau: 1. Vị trí xảy ra từ 01 vụ tai nạn rất nghiêm trọng trở lên. 2. Vị trí xảy ra từ 02 vụ tai nạn nghiêm trọng trở lên. 3. Vị trí xảy ra từ 03 vụ tai nạn ít nghiêm trọng trở lên.	Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Ngãi	Tại Điều 31 dự thảo Nghị định, đề nghị cơ quan dự thảo xác định rõ “trong một năm (12 tháng)” là xác định theo năm dương lịch hay tính từ thời điểm nào để bảo đảm việc xác định điểm đen tai nạn giao thông đường sắt được rõ ràng, thống nhất.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: - Dự thảo Nghị định đã quy định rõ thời gian trong vòng 12 tháng (năm dương lịch) tính từ thời điểm xảy ra tai nạn lần gần nhất. - Việc phân loại tai nạn giao thông đường sắt (rất nghiêm trọng; nghiêm trọng; ít nghiêm trọng) theo quy định tại Thông tư của Bộ Xây dựng.
Điều 33. Quản lý vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt 1. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh nơi có vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt chịu trách nhiệm: a) Chủ trì tổ chức theo dõi, phân tích, lập danh mục, lộ trình xóa bỏ và thực hiện các biện pháp bảo đảm an toàn giao thông đường sắt tại các vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt trên đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng trong phạm vi quản lý; b) Tổ chức quản lý các vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt trong quy định tại điểm a khoản 1 Điều này. 2. Cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành giao thông vận tải đường sắt chịu trách nhiệm: a) Phối hợp với Ủy ban nhân dân các cấp thực hiện nội dung quy định tại điểm a khoản 1 Điều này trên đường sắt quốc gia; b) Kiểm tra, đề xuất với Bộ Xây dựng các biện pháp đảm bảo an toàn giao thông đường sắt tại	Tổng công ty ĐSVN	Đề nghị xem xét lại đối tượng tại khoản 1 Điều này. Lý do: Các khoản khác tại Điều 33 có đối tượng là “<i>Ủy ban nhân dân các cấp</i>”.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: - Giữ nguyên nội dung tại Khoản 1 Điều 33 của Dự thảo cho phù hợp với điểm d Khoản 2 Điều 18 Luật Đường sắt. “<i>d) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình có trách nhiệm tổ chức thực hiện quản lý nhà nước về hoạt động đường sắt tại địa phương.</i>” - Các khoản khác ngoài Khoản 1 Điều 33, nội dung của Dự thảo hướng đến UBND cấp xã thực hiện các nhiệm vụ theo quy định về phân cấp, phân quyền của Chính phủ và UBND cấp tỉnh.

các vị trí là đường ngang nguy hiểm trên đường sắt quốc gia; đề xuất với Ủy ban nhân dân các cấp biện pháp đảm bảo an toàn giao thông đường sắt tại các vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt còn lại trên đường sắt quốc gia; c) Kiểm tra, chỉ đạo tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia thực hiện các quy định tại khoản 3 Điều này. 3. Tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt chịu trách nhiệm: a) Chủ trì, phối hợp với Ủy ban nhân dân các cấp lập danh mục, lộ trình và thực hiện biện pháp đảm bảo an toàn tại các vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt khi được giao, cho thuê hoặc chuyển nhượng; b) Quản lý hồ sơ, kiểm tra, cập nhật các vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt để phục vụ công tác quản lý; c) Đề xuất với cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành giao thông vận tải đường sắt các biện pháp bảo đảm an toàn giao thông đường sắt tại các vị trí nguy hiểm trên đường sắt quốc gia. 4. Chủ sở hữu đường sắt chuyên dùng chịu trách nhiệm: a) Chủ trì, phối hợp với Ủy ban nhân dân các cấp lập danh mục, lộ trình và thực hiện biện pháp đảm bảo an toàn tại các vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt trên đường sắt chuyên dùng; b) Quản lý hồ sơ, kiểm tra, cập nhật các vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt trên đường sắt chuyên dùng để phục vụ công tác quản lý.			
Điều 34. Biện pháp bảo đảm an toàn giao thông đường sắt tại các vị trí nguy hiểm			
1. Ủy ban nhân dân cấp tỉnh nơi có vị trí nguy	Bộ Công an	Bổ sung điểm c khoản 1 Điều 34 như sau:	Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu, bổ

hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt chịu trách nhiệm: a) Chủ trì tổ chức theo dõi, phân tích, lập danh mục, lộ trình xóa bỏ và thực hiện các biện pháp bảo đảm an toàn giao thông đường sắt tại các vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt trên đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương, đường sắt chuyên dùng trong phạm vi quản lý; b) Tổ chức quản lý các vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt trong quy định tại điểm a khoản 1 Điều này.		<i>“Lực lượng Công an phối hợp với Ủy ban nhân dân các cấp xây dựng phương án bố trí lực lượng, tổ chức thực hiện các biện pháp bảo đảm an toàn giao thông tại các vị trí nguy hiểm”, để phù hợp với khoản 2 Điều 55 Luật Đường sắt quy định về trách nhiệm bảo vệ trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt của lực lượng Công an.</i>	sung 01 khoản vào Điều 33 như sau: <i>“5. Lực lượng Công an có trách nhiệm phối hợp với các cơ quan, đơn vị tại khoản 1, khoản 2, khoản 3, khoản 4 Điều này để xây dựng phương án bố trí lực lượng, tổ chức thực hiện các biện pháp bảo đảm an toàn giao thông tại các vị trí nguy hiểm.”.</i>
3. Tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt: a) Phối hợp với Ủy ban nhân dân các cấp, cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành đường sắt để thực hiện các nội dung quy định tại các điểm b, c và d khoản 1 Điều này tại các vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt trên đường sắt; b) Thực hiện việc xóa bỏ các đường ngang là vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt trên đường sắt; c) Thực hiện huấn luyện nghiệp vụ cảnh giới, chốt gác và cung cấp trang thiết bị cho người do địa phương bố trí đề cảnh giới, chốt gác tại các lối đi tự mở là vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt; d) Thực hiện chốt gác tại các đường ngang là vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông trên đường sắt.	Tổng công ty ĐSVN	Đề nghị sửa đổi, bổ sung điểm b khoản 3 Điều 34 như sau: <i>“b) Thực hiện việc xóa bỏ các đường ngang là vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt trên đường sắt khi được cấp có thẩm quyền quyết định”.</i> Lý do: Tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt không có thẩm quyền thành lập và xóa bỏ đường ngang.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu và chỉnh lý khoản 3 Điều 34 như sau: <i>“3. Trách nhiệm của tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương</i> <i>a) Phối hợp với Ủy ban nhân dân các cấp, cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành giao thông vận tải đường sắt để thực hiện các nội dung quy định tại khoản 1 Điều này tại các vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt trên đường sắt;</i> <i>b) Thực hiện các biện pháp cải tạo, nâng cấp điều kiện an toàn giao thông tại các đường ngang nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt hoặc xóa bỏ đường ngang nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt khi được cấp có thẩm quyền quyết định. Trường hợp chưa thực hiện được các biện pháp này, phải xây dựng và thực hiện ngay phương án cảnh giới, chốt gác tại các đường ngang nguy hiểm;</i> <i>c) Chủ trì, phối hợp với Ủy ban nhân dân các cấp thực hiện huấn luyện nghiệp vụ cảnh giới, chốt gác và cung cấp trang thiết bị cho người</i>

			<i>do địa phương bố trí để cảnh giới, chốt gác tại điểm đen tai nạn giao thông đường sắt.”.</i>
4. Chủ sở hữu đường sắt chuyên dùng: a) Phối hợp với Ủy ban nhân dân các cấp để thực hiện các nội dung quy định tại các điểm b, c và d khoản 1 Điều này tại các vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt trên đường sắt chuyên dùng; b) Thực hiện việc xóa bỏ các đường ngang là vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt trên đường sắt chuyên dùng; c) Thực hiện huấn luyện nghiệp vụ cảnh giới, chốt gác và cung cấp trang thiết bị cho người do địa phương bố trí để cảnh giới, chốt gác tại các vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt trên đường sắt chuyên dùng; d) Thực hiện chốt gác tại các đường ngang là vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông trên đường sắt chuyên dùng.	Tập đoàn hóa chất Việt Nam	Đề xuất sửa đổi nội dung tại điểm c Khoản 4 Điều 34 “c) Thực hiện huấn luyện nghiệp vụ cảnh giới, chốt gác và cung cấp trang thiết bị cho người do địa phương bố trí để cảnh giới, chốt gác tại các <i>điểm đen tai nạn giao thông đường sắt trên đường sắt chuyên dùng;</i>” Lý do: Điều kiện địa hình của đường sắt qua nhiều khu vực đồi núi quanh co, nhiều điểm khuất tầm nhìn, nhiều lối đi tự mở chỉ dẫn vào 1, 2 hộ dân và nhà dân nằm cách xa lối đi này. Do đó, số lượng các vị trí có nguy cơ nguy hiểm đối với ATGT đường sắt tương đối lớn, việc thực hiện cảnh giới, chốt gác tại tất cả các vị trí này là không khả thi. Ngoài ra, người dân địa phương thực hiện cảnh giới, chốt gác mặc dù có tổ chức huấn luyện nghiệp vụ nhưng nguy cơ xảy ra sự cố, tai nạn tại các chốt gác này luôn tiềm ẩn do bản thân không được đào tạo bài bản, chính quy, tinh thần trách nhiệm không cao như nhân viên gác đường ngang (được luật hóa). Chỉ sơ suất nhỏ hoặc nhầm lẫn nhỏ của người cảnh giới chốt gác thì nguy cơ xảy ra tai nạn là khó tránh khỏi.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: Vị trí nguy hiểm được xác định là vị trí thường xuyên hoặc có thể xảy ra tai nạn giao thông đường sắt. Do đó, cần thiết phải quy định như nội dung dự thảo để đảm bảo an toàn giao thông.
Điều 36. Quản lý lối đi tự mở	Bộ Công an	Đề nghị sửa đổi Điều 36, Điều 38 quy định “Quản lý lối đi tự mở”, vì theo Khoản 18 Điều 3 Luật Đường sắt quy định “<i>Lối đi tự mở là đoạn đường giao nhau đồng mức với đường sắt do tổ chức, cá</i>	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: Đề nghị giữ nguyên nội dung cụm từ “Quản lý lối đi tự mở” cho phù hợp với điểm c Khoản 3 Điều 55 Luật Đường sắt; Mặt khác, nội dung này kế thừa Điều 13 Nghị

		<i>nhân tự xây dựng, sử dụng, khai thác khi chưa được cơ quan thẩm quyền cho phép". Do đó, việc xây dựng sử dụng lối đi tự mở là bất hợp pháp, cơ quan nhà nước không thực hiện quản lý đối với hoạt động bất hợp pháp.</i>	định số 65/2018/NĐ-CP, quá trình áp dụng thực tiễn không có bất cập; thực tiễn trong tình hình mới cần quản lý, tăng cường các điều kiện bảo đảm an toàn giao thông tại các lối đi tự mở này theo hướng: kiên quyết không để phát sinh, giảm dần và tiến tới xóa bỏ hoàn toàn các vị trí lối đi tự mở đến hết năm 2030 theo nội dung quy định tại Điều 39 của Dự thảo. Bên cạnh đó, tiếp thu ý kiến thẩm định của Bộ Tư pháp, Bộ Xây dựng đã gộp Điều này vào Điều 33 (nay là Điều 30) dự thảo Nghị định cho phù hợp.
3. Tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt chịu trách nhiệm: a) Chủ trì, phối hợp với Ủy ban nhân dân các cấp lập hồ sơ quản lý, lộ trình thực hiện biện pháp đảm bảo an toàn tại các lối đi tự mở trên đường sắt khi được giao, cho thuê hoặc chuyển nhượng; b) Quản lý hồ sơ, kiểm tra, cập nhật các lối đi tự mở trên đường sắt để phục vụ công tác quản lý; kịp thời phát hiện, báo cáo và phối hợp với Ủy ban nhân dân các cấp có biện pháp ngăn chặn lối đi tự mở phát sinh.	Tổng công ty ĐSVN	Đề nghị xem xét lại quy định tại điểm a khoản 3 Điều 36. Tổng công ty đề xuất điều chỉnh nội dung tại điểm a khoản 3 như sau: "3. Tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt chịu trách nhiệm: a) Chủ trì , phối hợp với Ủy ban nhân dân các cấp lập hồ sơ quản lý, lộ trình thực hiện biện pháp đảm bảo an toàn tại các lối đi tự mở trên đường sắt khi được giao, cho thuê hoặc chuyển nhượng;" Lý do: Theo quy định tại điểm a khoản 1 và điểm a khoản 3 Điều này, cả Ủy ban nhân dân cấp tỉnh và Tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia đều được giao chủ trì thực hiện cùng một nhiệm vụ.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu và chỉnh lý theo hướng gộp quy định tại Điều này vào Điều 33 (nay là Điều 32) dự thảo Nghị định
Điều 38. Kinh phí thực hiện việc quản lý, giảm, xóa bỏ các lối đi tự mở, các đường ngang được xác định là vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt 1. Kinh phí để quản lý, giảm, xóa bỏ đối với lối đi tự mở trên đường sắt quốc gia, đường sắt	UBND tỉnh Thanh Hoá	Tại khoản 1 Điều 38 dự thảo Nghị định quy định: "1. Kinh phí để quản lý, giảm, xóa bỏ đối với lối đi tự mở trên đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng do địa phương bố trí từ nguồn ngân sách của địa phương và các nguồn kinh phí khác theo	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: dự thảo quy định Điều này là phù hợp với Khoản 3 Điều 55 của Luật số 95/2025/QH15. Mặt khác để các địa phương chủ động xác định, bố trí nguồn lực thực hiện trách nhiệm bảo vệ trật tự, an toàn trong hoạt động đường

chuyên dùng do địa phương bố trí từ nguồn ngân sách của địa phương và các nguồn kinh phí khác theo quy định của pháp luật. 2. Kinh phí để quản lý, giảm, xóa bỏ đường ngang trên đường sắt quốc gia được xác định là vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt được đảm bảo từ nguồn ngân sách trung ương và các nguồn kinh phí khác theo quy định của pháp luật. 3. Kinh phí để quản lý, giảm, xóa bỏ đường sắt chuyên dùng giao nhau với đường sắt quốc gia, đường ngang trên đường sắt chuyên dùng hoặc các đường ngang do tổ chức, cá nhân sử dụng được xác định là vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt quy định tại Nghị định này do chủ sở hữu đường sắt chuyên dùng, tổ chức, cá nhân sử dụng chịu trách nhiệm.		quy định của pháp luật". Hiện nay, trên địa bàn tỉnh Thanh Hoá nói riêng và cả nước nói chung đang còn nhiều lối đi tự mở trên tuyến đường sắt quốc gia đã hình thành từ nhiều năm qua, do lịch sử để lại; việc xóa bỏ các lối đi tự mở này cần nhu cầu kinh phí là rất lớn (như xây dựng đường gom, cầu, hầm, giải phóng mặt bằng, ...), trong khi nguồn ngân sách của địa phương còn hạn chế, cân cơ chế hỗ trợ từ ngân sách trung ương hoặc có chính sách huy động nguồn lực từ các bộ, ngành, doanh nghiệp quản lý khai thác đường sắt. Vì vậy, đề nghị nghiên cứu điều chỉnh như sau: "Kinh phí để quản lý, giảm, xóa bỏ đối với lối đi tự mở trên đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng được bố trí từ <i>nguồn ngân sách của Trung ương</i>, địa phương và các nguồn kinh phí khác theo quy định của pháp luật".	sắt theo quy định của Luật ĐS và quy định pháp luật khác liên quan.
	UBND tỉnh Hà Tĩnh	Tại khoản 1 Điều 38 đề nghị cơ quan soạn thảo xem xét sửa đổi như sau: "<i>1. Kinh phí để quản lý, giảm, xóa bỏ đối với lối đi tự mở trên đường sắt quốc gia, đường sắt chuyên dùng được bố trí từ nguồn ngân sách của Trung ương, ngân sách của địa phương và các nguồn kinh phí hợp pháp khác theo quy định của pháp luật.</i>" Theo đó bổ sung trách nhiệm của Bộ Tài chính tại điều 63 và Bộ Xây dựng tại Điều 62.	Về nội dung, này, Bộ Xây dựng làm rõ tại ý kiến góp ý của UBND tỉnh Thanh Hóa.
	Công ty THHH MTV ĐS Hà Nội	Đối với công tác xử lý các vị trí giao cắt nguy hiểm, lối đi tự mở (đường ngang dân sinh) đã được dự thảo Nghị định kế thừa và bổ sung chi tiết. Tuy nhiên, Công ty đề	Về nội dung này, Bộ Xây dựng có ý kiến như sau: Dự thảo đã quy định cụ thể nguồn kinh phí để thực hiện các nhiệm vụ cụ thể thuộc trách

		xuất dự thảo nên bổ sung thêm các cơ chế, quy định về bố trí nguồn vốn, ngân sách để các địa phương có thể triển khai xử lý triệt để.	nhiệm của địa phương, các tổ chức, cá nhân liên quan như đã nêu tại Khoản 1, Khoản 2, Khoản 3 về việc bố trí nguồn kinh phí từ ngân sách nhà nước và nguồn kinh phí khác theo quy định của pháp luật để thực hiện quản lý, giảm, xóa bỏ các lối đi tự mở, các đường ngang được xác định là vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt.
Điều 39. Lộ trình thực hiện thu hẹp, giảm, xóa bỏ lối đi tự mở, xóa bỏ vị trí đường sắt chuyên dùng giao cắt với đường sắt quốc gia	Thanh tra Chính phủ	Đề nghị nghiên cứu bổ sung quy định về trách nhiệm của các cơ quan trong việc triển khai lộ trình thu hẹp, xóa bỏ các lối đi tự mở, xóa bỏ vị trí đường sắt chuyên dùng giao cắt với đường sắt quốc gia để đảm bảo tính khả thi trong quá trình triển khai thực hiện.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: trách nhiệm của các cơ quan trong việc triển khai lộ trình thu hẹp, xóa bỏ các lối đi tự mở, xóa bỏ vị trí đường sắt chuyên dùng giao cắt với đường sắt quốc gia đã được quy định tại Chương IV Tổ chức thực hiện.
	UBND tỉnh Hà Tĩnh	Tại Điều 39 đề nghị cơ quan soạn thảo bổ sung nội dung trách nhiệm thực hiện cụ thể của các cơ quan, đơn vị (Bộ Xây dựng, các đơn vị quản lý đường sắt, UBND cấp tỉnh, UBND cấp xã) trong việc triển khai theo lộ trình xóa bỏ lối đi tự mở hoặc bổ sung vào trách nhiệm của Bộ Xây dựng tại Điều 62, của UBND cấp tỉnh tại khoản 2 điều 67, của UBND cấp xã tại Điều 68.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng đã làm rõ tại ý kiến góp ý của Thanh tra Chính phủ.
	UBND tỉnh Phú Thọ	Tại Điều 39 của dự thảo Nghị định có quy định “ <i>lộ trình thực hiện thu hẹp, giảm, xóa bỏ lối đi tự mở, xóa bỏ vị trí đường sắt chuyên dùng giao cắt với đường sắt quốc gia</i> ”. Tuy nhiên đối với lộ trình để “ <i>giảm, xóa bỏ đường ngang trên đường sắt quốc gia được xác định là vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt</i> ” chưa được đề cập đến và quy định rõ cơ quan nào phải thực hiện (về nội dung này tại khoản 2 Điều 38 mới chỉ đề	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: Tại điểm b Khoản 3 Điều 34 của Dự thảo đã quy định biện pháp đảm bảo an toàn giao thông tại các vị trí nguy hiểm. Mặt khác, Điều 33 của Dự thảo quy định rõ nội dung về quản lý các vị trí các vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt.

		cập đến kinh phí thực hiện - <i>đảm bảo từ nguồn ngân sách trung ương và các nguồn kinh phí khác theo quy định của pháp luật</i>). Vì vậy, Ủy ban nhân dân tỉnh Phú Thọ đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo quy định rõ nội dung này.	
Việc thu hẹp, xóa bỏ các lối đi tự mở, xóa bỏ vị trí đường sắt chuyên dùng giao cắt với đường sắt quốc gia được thực hiện theo lộ trình sau: 1. Đến hết năm 2026 phải hoàn thành các công việc, gồm: a) Hoàn thành việc lập hồ sơ và tổ chức quản lý vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt, lối đi tự mở theo quy định tại Điều 33 và Điều 36 của Nghị định này; b) Xây dựng kế hoạch thực hiện việc thu hẹp, giảm, xóa bỏ lối đi tự mở và các vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt; c) Xóa bỏ các lối đi tự mở trên địa bàn khu vực đông dân cư thuộc các khu đoạn đường sắt có tốc độ và mật độ chạy tàu cao; các lối đi tự mở là các vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt; d) Thu hẹp chiều rộng xuống dưới 03 mét đối với toàn bộ các lối đi tự mở có chiều rộng từ 03 mét trở lên. 2. Đến năm 2030 phải hoàn thành các công việc sau: a) Xóa bỏ toàn bộ các lối đi tự mở còn lại trên các tuyến đường sắt; b) Hoàn thành việc xóa bỏ vị trí đường sắt chuyên dùng giao cắt với đường sắt quốc gia. Tổ chức vận tải qua đường sắt quốc gia tại vị trí này bằng phương thức khác hoặc bãi bỏ vị trí giao cắt này.	Bộ Tài chính	Về lộ trình thực hiện thu hẹp, giảm, xóa bỏ lối đi tự mở, xóa bỏ vị trí đường sắt chuyên dùng giao cắt với đường sắt quốc gia (Điều 39): Việc dự thảo Nghị định quy định lộ trình mới đến hết năm 2026 phải hoàn thành việc lập hồ sơ, quản lý vị trí nguy hiểm, xây dựng kế hoạch xử lý, xóa bỏ lối đi tự mở tại khu vực đông dân cư và các vị trí nguy hiểm, đồng thời thu hẹp toàn bộ lối đi tự mở có chiều rộng từ 03 mét trở lên; đến năm 2030 phải xóa bỏ toàn bộ lối đi tự mở còn lại và chấm dứt vị trí giao cắt đường sắt chuyên dùng với đường sắt quốc gia là cần thiết. Tuy nhiên để đảm bảo tính khả thi, hiệu quả đề nghị Bộ Xây dựng xem xét, bổ sung đánh giá cụ thể về hiện trạng, kế hoạch và dự kiến nguồn lực để triển khai thực hiện.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: Đề xuất sửa đổi, bổ sung lộ trình để tiếp tục thực hiện thu hẹp, xóa bỏ các lối đi tự mở, xóa bỏ vị trí đường sắt chuyên dùng giao cắt với đường sắt quốc gia (giai đoạn từ năm 2026 đến 2030) cho phù hợp với điều kiện thực tiễn; giai đoạn từ 2020 đến 2025 các chủ thể liên quan đã rào đóng, xóa bỏ 1.237 vị trí lối đi tự mở nguy hiểm (đạt 30,6% so yêu cầu tại Nghị định số 65/2018/NĐ-CP, Quyết định số 358/QĐ-TTg). Hiện trên các tuyến đường sắt còn tồn tại 2.828 vị trí LĐTMM đã và đang được chính quyền địa phương lập phương án, kế hoạch rào đóng, xóa bỏ để đảm bảo ATGT; Điều 44 Luật Đường sắt 2025 đã tháo gỡ vướng mắc, rào cản pháp lý và tạo điều kiện thuận lợi để địa phương thực hiện xây dựng đường gom, giải pháp căn cơ để xóa bỏ LĐTMM qua đường sắt; mặt khác tại Nghị quyết số 76/NQ-CP ngày 10/4/2025 của Chính phủ ban hành Kế hoạch triển khai Nghị quyết số 1313/NQ-UBTVQH15 ngày 25/9/2024 của UBTV Quốc hội giám sát chuyên đề việc thực hiện chính sách, pháp luật về đảm bảo TTATGT từ năm 2019 đến hết năm 2023 đã chỉ đạo nội dung “...; ban hành Quyết định mới thay thế Quyết định số 994/QĐ-TTg ngày 19/6/2014 của Thủ tướng Chính phủ về phê duyệt kế hoạch lập lại trật tự hành lang an toàn đường bộ, đường sắt

			<i>giai đoạn 2014 – 2020”.</i> Ngày 18/8/2025, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Chỉ thị số 22/CT-TTg về việc tăng cường các giải pháp bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt trong tình hình mới, theo đó Thủ tướng Chính phủ đã giao nhiệm vụ cụ thể cho các bộ, ngành, địa phương xử lý vi phạm trật tự HLTGTĐDS, xóa lồi đi tự mở và giao Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương (có đường sắt đi qua) chỉ đạo cơ quan, đơn vị trực thuộc tăng cường công tác quản lý nhà nước, xây dựng kế hoạch chi tiết, cụ thể, ưu tiên kinh phí đầu tư để xử lý triệt để điểm đen, điểm tiềm ẩn tai nạn giao thông đường sắt, lồi đi tự mở theo Quyết định 358/QĐ-TTg ngày 10 tháng 3 năm 2020 của Thủ tướng Chính phủ. Thực hiện Chỉ thị của Thủ tướng Chính phủ, Bộ Xây dựng đã có văn bản số 10617/BXD-KCHT ngày 26/9/2025 gửi Bộ Tài chính để bố trí nguồn vốn thực hiện Quyết định số 358 là 1.638 tỷ đồng. Như vậy, việc đề xuất bổ sung lộ trình thu hẹp, xóa bỏ các lồi đi tự mở, xóa bỏ vị trí đường sắt chuyên dùng giao cắt với đường sắt quốc gia là cần thiết, phù hợp với điều kiện thực tiễn và chỉ đạo của cấp có thẩm quyền.
	Tập đoàn hóa chất Việt Nam	Đề xuất sửa đổi điểm a Khoản 2 Điều 39: Không đưa nội dung “2. Đến năm 2030 phải hoàn thành các công việc sau: a) Xóa bỏ toàn bộ các lồi đi tự mở còn lại trên các tuyến đường sắt; b) Hoàn thành việc xóa bỏ vị trí đường sắt chuyên dùng giao cắt với đường sắt quốc gia. Tổ chức vận tải qua đường sắt quốc	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: Nội dung Dự thảo quy định tại điểm a Khoản 2 Điều này phù hợp quy định tại Khoản 9 Điều 16 của Luật Đường sắt.

		gia tại vị trí này bằng phương thức khác hoặc bãi bỏ vị trí giao cắt này”. này vào Dự thảo Nghị định. Lý do: Vì có đặc điểm địa hình miền núi và do lịch sử để lại, dọc các tuyến đường sắt chuyên dùng có nhiều hộ dân chỉ có 1 lối đi duy nhất cắt ngang qua đường sắt để kết nối với cuộc sống xã hội bên ngoài. Do đó việc xóa bỏ toàn bộ các lối đi tự mở là không khả thi.	
Chương III VẬN TẢI ĐƯỜNG SẮT			
Mục 1 KINH DOANH VẬN TẢI ĐƯỜNG SẮT	Bộ Tài chính	- Luật Giá số 16/2023/QH15 ngày 19/6/2023 đã quy định về quyền và nghĩa vụ của tổ chức, cá nhân kinh doanh hàng hoá, dịch vụ và người tiêu dùng trong lĩnh vực giá (chương II). Đề nghị Bộ Xây dựng rà soát các quy định tại Luật Giá (nêu trên) để quy định đầy đủ các nội dung về quyền và nghĩa vụ của doanh nghiệp kết cấu hạ tầng đường sắt, doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt trong dự thảo Nghị định. - Đề nghị Bộ Xây dựng rà soát yêu cầu nhân lực⁴ tại Điều 27, 40 của dự thảo Nghị định để bảo đảm khả thi, tránh hạn chế sự tham gia của khu vực tư nhân.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: (1) Về ý kiến đề nghị rà soát các quy định tại Luật Giá để quy định đầy đủ các nội dung về quyền và nghĩa vụ của doanh nghiệp kết cấu hạ tầng đường sắt, doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt trong dự thảo Nghị định. - Quá trình xây dựng Dự thảo Nghị định này, Ban soạn thảo đã rà soát các quy định tại Luật Giá đồng thời rà soát các quy định của Luật Đường sắt 2025 (có hiệu lực từ 01/01/2026) để đưa vào dự thảo Nghị Định; - Nội dung quyền và nghĩa vụ của doanh nghiệp kết cấu hạ tầng đường sắt, doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt trong dự thảo Nghị định cơ bản được giữ nguyên theo Nghị định 65/2017/NĐ-CP đồng thời có tinh chỉnh, sắp xếp lại cho phù hợp. (2) Về ý kiến đề nghị rà soát yêu cầu nhân lực⁵ tại Điều 27, 40 của dự thảo Nghị định để bảo đảm khả thi, tránh hạn chế sự tham gia của khu

⁴ Trình độ đại học về chuyên ngành vận tải đường sắt và có ít nhất 03 năm kinh nghiệm làm việc trực tiếp trong lĩnh vực điều hành giao thông vận tải đường sắt.

⁵ Trình độ đại học về chuyên ngành vận tải đường sắt và có ít nhất 03 năm kinh nghiệm làm việc trực tiếp trong lĩnh vực điều hành giao thông vận tải đường sắt.

			vực tư nhân Kinh doanh đường sắt là kinh doanh có điều kiện, việc đưa ra các điều kiện như dự thảo, cơ bản được kế thừa từ những quy định trước đây (Điều 21 ND số 65/2017/NĐCP); chỉ bổ sung thêm 01 nội dung Khoản 3: “3. Có tối thiểu 01 đoàn phương tiện giao thông đường sắt tham gia vận chuyển hàng hóa, hành khách, hành lý phù hợp với quy chuẩn kỹ thuật quốc gia.”. Đây là những điều kiện tối thiểu mà doanh nghiệp cần phải có khi tham gia kinh doanh đường sắt. Về cơ bản, không có khó khăn vướng mắc cho các doanh nghiệp tư nhân khi tham gia kinh doanh vận tải đường sắt. Thực tiễn vừa qua có một số doanh nghiệp tư nhân đã tham gia kinh doanh đường sắt tổ chức chạy các đoàn tàu như: Tàu ngoại Ô của Công ty BHL; Tàu du lịch Hà Nội Quảng Bình của Công ty JINXIN.... và chưa gặp khó khăn vướng mắc. Do vậy nội dung này Bộ Xây dựng tiếp thu một phần như ý kiến của Tổng công ty ĐSVN.
Điều 40. Điều kiện kinh doanh vận tải đường sắt	Bộ Công thương	Đối với doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt (Điều 40) phải có tổ chức bộ máy; nhân sự phụ trách công tác bảo trì và phải có quyền sử dụng hợp pháp tối thiểu 01 cơ sở hạ tầng kỹ thuật hạ tầng để phục vụ đoàn phương tiện giao thông đường sắt tham gia vận chuyển hàng hóa, hành khách, hành lý của mình.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: thực tế hiện nay, một số doanh nghiệp kinh doanh đã tham gia kinh doanh vận tải đường sắt. Theo đó, các doanh nghiệp này không cần thiết phải có cơ sở hạ tầng để phục vụ đoàn phương tiện mà các doanh nghiệp này đã thuê hạ tầng, bảo trì các phương tiện giao thông đường sắt của các đơn vị đường sắt quốc gia, các cơ sở công nghiệp đường sắt. Do đó, đề nghị không bổ sung điều kiện này vào dự thảo Nghị định để tạo chủ động cho doanh nghiệp, thu hút được doanh nghiệp tham gia kinh doanh vận tải đường sắt, tránh áp dụng các

			điều kiện gây khó khăn cho doanh nghiệp theo đúng tinh thần của Nghị quyết số 68-NQ/TW.
2. Trong quá trình hoạt động, doanh nghiệp phải thiết lập hoặc thuê tổ chức bộ máy và nhân lực như sau: a) Về tổ chức, bộ máy: có bộ phận kỹ thuật an toàn giao thông, vận tải đường sắt và bộ phận quản lý khai thác vận tải đường sắt; b) Về nhân lực: Người phụ trách bộ phận kỹ thuật an toàn phải có trình độ đại học chuyên ngành về phương tiện giao thông đường sắt hoặc chuyên ngành về khai thác vận tải đường sắt và có ít nhất 03 năm kinh nghiệm làm việc trực tiếp về công tác đảm bảo an toàn giao thông, đường sắt; Người phụ trách bộ phận quản lý khai thác vận tải đường sắt phải có trình độ đại học chuyên ngành về kinh tế hoặc khai thác vận tải đường sắt. Có ít nhất 03 năm kinh nghiệm làm việc trực tiếp về công tác khai thác vận tải đường sắt; Nhân viên làm việc trên tàu phải đáp ứng đầy đủ các tiêu chuẩn về chuyên môn, tiêu chuẩn về sức khỏe và được cấp chứng chỉ chuyên môn theo quy định.	UBND TP Hồ Chí Minh	Khoản 2 – Tổ chức bộ máy và nhân lực: Đề nghị chỉnh sửa, bổ sung như sau: <i>“Trong quá trình hoạt động, doanh nghiệp phải thiết lập hoặc thuê tổ chức, nhân lực phù hợp với quy mô hoạt động. Người phụ trách bộ phận kỹ thuật an toàn giao thông vận tải đường sắt hoặc quản lý khai thác vận tải đường sắt có thể tốt nghiệp chuyên ngành đường sắt hoặc chuyên ngành tương đương (cơ khí, điện, điện tử, tự động hóa, logistics, vận tải...) và có kinh nghiệm phù hợp.”</i>	Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu một phần và làm rõ như sau: - Chính lý nội dung tại điểm b khoản 2 như sau: <i>“3. Người phụ trách bộ phận tổ chức vận tải có trình độ đại học trở lên về một trong số các chuyên ngành kinh tế vận tải, khai thác vận tải, logistics và có ít nhất 03 năm kinh nghiệm làm việc trong doanh nghiệp vận tải đường sắt.</i> <i>4. Người phụ trách bộ phận an toàn giao thông đường sắt phải có trình độ đại học trở lên về một trong số các chuyên ngành khai thác vận tải, cơ khí giao thông, thông tin tín hiệu, xây dựng công trình và có ít nhất 03 năm kinh nghiệm làm việc trong doanh nghiệp vận tải đường sắt hoặc bảo trì kết cấu hạ tầng đường sắt.”</i> - Về người phụ trách bộ phận quản lý khai thác vận tải đường sắt đề nghị giữ như dự thảo vì: việc điều hành giao thông vận tải đường sắt đòi hỏi phải am hiểu chuyên môn nghiệp vụ về khai thác vận tải; điều hành giao thông vận tải đường sắt: lập và xây dựng, phân bổ biểu đồ chạy tàu, quản lý các hành trình chạy tàu cũng như quản lý về an toàn vận tải. Do vậy các chuyên môn khác như cơ khí, điện tử ..vv.. rất khó tiếp cận nội dung này dẫn đến nguy cơ mất an toàn chạy tàu.
	UBND tỉnh Hà Tĩnh	Đề nghị cơ quan soạn thảo xem xét bỏ các quy định về thời gian kinh nghiệm như sau: Tại điểm b khoản 2 Điều 40: <i>“ b) Về nhân lực</i> <i>Người phụ trách bộ phận kỹ thuật an toàn</i>	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: Giao thông đường sắt là lĩnh vực tương đối đặc thù, yêu cầu sự phối hợp nhịp nhàng, thông suốt của nhiều bộ phận trong hệ thống. Yêu cầu về kinh nghiệm làm việc cũng như trình độ chuyên môn đối với người phụ trách các bộ

		<i>giao thông vận tải đường sắt phải có trình độ đại học chuyên ngành về phương tiện giao thông đường sắt hoặc chuyên ngành về khai thác vận tải đường sắt;</i> <i>Người phụ trách bộ phận quản lý khai thác vận tải đường sắt phải có trình độ đại học chuyên ngành về kinh tế hoặc khai thác vận tải đường sắt.</i> <i>Nhân viên làm việc trên tàu phải đáp ứng đầy đủ các tiêu chuẩn về chuyên môn, tiêu chuẩn về sức khỏe và được cấp chứng chỉ chuyên môn theo quy định”.</i> Lý do: Thực hiện chủ trương của Chính phủ về cắt, giảm các giảm chi phí tuân thủ thủ tục hành chính cho các tổ chức, cá nhân; bên cạnh đó hiện nay chưa có phương thức xác thực chứng minh người có kinh nghiệm 03 năm trở lên đối với một chuyên môn nào đó thì tốt hơn người mới thực hiện chuyên môn đó.	phận là hết sức cần thiết để đảm bảo an toàn giao thông vận tải đường sắt. Ngành đường sắt Việt Nam có lịch sử hàng trăm năm, nhân lực hoạt động trong ngành này tuy không nhiều như các ngành giao thông khác (đường bộ, đường không...) nhưng không ở mức khan hiếm; hoàn toàn đáp ứng được yêu cầu của Dự thảo Nghị định đặt ra (chỉ yêu cầu đối với Người đứng đầu bộ phận) Bên cạnh đó, việc xác minh kinh nghiệm 03 năm của một cá nhân hiện nay là hoàn toàn khả thi khi mà Việt Nam đang thực hiện mô hình Chính phủ điện tử và xác thực mã định danh VneID. Do vậy các điều kiện như dự thảo Nghị định là phù hợp. Quy định này được kế thừa các quy định của Luật Đường sắt 2017, Nghị định số 65/2018/NĐ-CP và trong quá trình triển khai thực hiện không có tồn tại, vướng mắc.
	Tổng công ty ĐSVN	Quy định người phụ trách bộ phận kỹ thuật an toàn phải có trình độ đại học chuyên ngành là khó khả thi đối với doanh nghiệp nhỏ, vùng sâu vùng xa; đề nghị mở rộng phạm vi đào tạo (giao thông, cơ khí, điện...)	Về nội dung này, Bộ Xây dựng đã làm rõ tại ý kiến góp ý của TP Hồ Chí Minh.
3. Có tối thiểu 01 đoàn phương tiện giao thông đường sắt tham gia vận chuyển hàng hóa, hành khách, hành lý phù hợp với quy chuẩn kỹ thuật quốc gia.	UBND TP Hồ Chí Minh	Khoản 3 – Đoàn phương tiện giao thông đường sắt: Đề nghị chỉnh sửa như sau: <i>“Có quyền sở hữu hoặc quyền sử dụng hợp pháp ít nhất 01 đoàn phương tiện giao thông đường sắt phù hợp với quy chuẩn kỹ thuật quốc gia, thông qua hình thức sở hữu, hợp đồng thuê hoặc hợp đồng giao quản lý, khai thác phương</i>	Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu một phần và chỉnh lý như sau: <i>"3. Có quyền sở hữu hoặc quyền sử dụng hợp pháp ít nhất 01 đoàn phương tiện giao thông đường sắt phù hợp với quy chuẩn kỹ thuật quốc gia."</i>

		<i>tiền.”</i>	
	Tổng công ty ĐSVN	Đề nghị sửa đổi, bổ sung khoản 3 Điều 40 như sau: “3. Có tối thiểu 01 đoàn phương tiện giao thông đường sắt tàu tham gia vận chuyển được hàng hóa, hành khách, hành lý phù hợp với quy chuẩn kỹ thuật quốc gia; có hợp đồng điều hành giao thông đường sắt với doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt hoặc trực tiếp điều hành giao thông vận tải đường sắt. ”	Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu ý kiến của UBND Thành phố Hồ Chí Minh. Đồng thời nội dung góp ý của Tổng công ty ĐSVN đã được quy định tại điểm đ khoản 2 Điều 43 dự thảo Nghị định.
Điều 41. Quyền, nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt 2. Nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt: l) Không áp dụng quy định tại điểm a, điểm b, điểm c, điểm d, điểm h khoản này đối với đường sắt đô thị;	Công ty TNHH MTV ĐS Hà Nội	Tại điểm l khoản 2 đề nghị sửa đổi thành: không áp dụng quy định tại điểm c, điểm d, điểm h khoản này đối với đường sắt đô thị. Lý do: điểm a, điểm b vẫn phù hợp với đường sắt đô thị, không cần loại bỏ.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu và chỉnh lý như sau: <i>“l) Không áp dụng quy định tại điểm c, điểm d, điểm i khoản này đối với đường sắt đô thị;”</i> .
Mục 2 MIỄN, GIẢM GIÁ VÉ CHO CÁC ĐỐI TƯỢNG CHÍNH SÁCH XÃ HỘI KHI ĐI TÀU	Bộ Quốc phòng	Bổ sung đối tượng được miễn (không thu tiền vé) vào Mục 2 Chương III cho phù hợp, như: Người hoạt động Cách mạng trước Tổng khởi nghĩa 19/8/1945; Bà mẹ Việt Nam anh hùng...	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: tại mục 2 Chương III đã quy định cụ thể việc giảm giá vé cho Người hoạt động Cách mạng trước Tổng khởi nghĩa 19/8/1945; Bà mẹ Việt Nam anh hùng... Quy định này được kế thừa từ Nghị định số 65/2018/NĐ-CP và trong quá trình triển khai thực hiện không có tồn tại, vướng mắc. Bên cạnh đó, tiếp thu ý kiến thẩm định của Bộ Tư pháp, Bộ Xây dựng đã bổ sung đối tượng theo quy định về pháp luật người có công với cách mạng.
Điều 45. Miễn, giảm giá vé cho từng đối tượng chính sách xã hội 1. Giảm giá vé áp dụng cho các đối tượng sau: a) Mức giảm 90% giá vé áp dụng cho người hoạt động cách mạng trước Tổng khởi nghĩa 19 tháng	Bộ Tài chính	Về miễn, giảm giá vé cho từng đối tượng chính sách xã hội (Điều 45): - Nội dung điều này không quy định đối tượng được miễn giá vé (mà chỉ quy định giảm đến 90%). Đề nghị Bộ Xây dựng	Về nội dung này, Bộ Xây dựng có ý kiến như sau: Nội dung điều này được kế thừa từ NĐ 65/2017/NĐ-CP hướng dẫn thi hành Luật Đường sắt 2017 và kể cả các NĐ hướng dẫn

8 năm 1945; bà mẹ Việt Nam anh hùng; b) Mức giảm 30% giá vé áp dụng cho các đối tượng là thương binh, người hưởng chính sách như thương binh; người hoạt động kháng chiến bị nhiễm chất độc hóa học và nạn nhân chất độc hóa học. c) Giảm giá vé cho đối tượng là người khuyết tật đặc biệt nặng; người khuyết tật nặng; người cao tuổi thực hiện theo quy định của pháp luật về người khuyết tật và người cao tuổi. 2. Việc giảm giá vé quy định tại khoản 1 Điều này được áp dụng theo giá vé bán thực tế của loại chỗ, loại tàu mà đối tượng sử dụng. 3. Việc miễn, giảm giá vé cho các đối tượng chính sách xã hội quy định tại Điều 51 của Nghị định này khi đi tàu khách liên vận quốc tế được thực hiện theo các quy định của Điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.		xem xét lại nội dung tên Điều. - Về đối tượng chính sách: Đề nghị Bộ Xây dựng tổng hợp thêm ý kiến của Bộ Nội vụ liên quan đến chính sách cho các đối tượng chính sách xã hội để tránh bỏ sót một số đối tượng như người có công với cách mạng⁶, cán bộ công chức, viên chức khi đi làm nhiệm vụ... - Đề nghị Bộ Xây dựng xem xét sửa lại điểm c khoản 1 cho rõ đối tượng tương ứng với quy định của pháp luật: “c) Giảm giá vé cho đối tượng là người khuyết tật đặc biệt nặng; người khuyết tật nặng theo quy định của pháp luật về người khuyết tật; giảm giá vé cho đối tượng là người cao tuổi thực hiện theo quy định của pháp luật về người cao tuổi”.	thi hành luật Đường sắt 2005 (Luật Đường sắt đầu tiên của Việt Nam). Nội dung này được thực hiện ổn định từ khi có Luật đường sắt đến nay. Do vậy đề nghị giữ nguyên như nội dung Điều 24 ND 65/2017/ND-CP và xem xét điều chỉnh tên các điều trích dẫn cho phù hợp. Cụ thể là: <i>“Điều 40. Giảm giá vé cho từng đối tượng chính sách xã hội</i> <i>1. Giảm giá vé áp dụng cho các đối tượng sau:</i> <i>a) Giảm 90% giá vé đối với người hoạt động cách mạng trước Tổng khởi nghĩa 19 tháng 8 năm 1945; bà mẹ Việt Nam anh hùng;</i> <i>b) Giảm 30% giá vé đối với các đối tượng là người có công với cách mạng, trừ các đối tượng đã được giảm giá vé quy định tại điểm a khoản 1 Điều này;</i> <i>c) Mức giảm giá vé cho đối tượng là người khuyết tật đặc biệt nặng; người khuyết tật nặng; người cao tuổi thực hiện theo quy định của pháp luật về người khuyết tật và người cao tuổi;</i> <i>d) Mức giảm giá vé cho các đối tượng quy định tại khoản 3 Điều 39 của Nghị định này được thực hiện theo quy định của pháp luật.</i> <i>2. Việc giảm giá vé quy định tại khoản 1 Điều này được áp dụng theo giá vé bán thực tế của loại chỗ, loại tàu mà đối tượng sử dụng.</i> <i>3. Việc giảm giá vé cho các đối tượng quy định tại Điều 39 của Nghị định này khi đi tàu khách liên vận quốc tế được thực hiện theo các quy định của Điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.”</i>
--	--	---	--

⁶ Khoản 1, Điều 3 Pháp lệnh số 02/2020/UBTVQH14 ngày 19/12/2020 của Ủy ban thường vụ Quốc hội.

	UBND tỉnh Quảng Ngãi	Tại Điều 45 dự thảo Nghị định, đề nghị cơ quan dự thảo xác định cụ thể mức giảm giá vé cho đối tượng tại khoản 3 Điều 44 để thống nhất mức áp dụng; đồng thời, xem xét lại đối với đối tượng “người hoạt động kháng chiến bị nhiễm chất độc hóa học và nạn nhân chất độc hóa học” thì áp dụng mức giảm 30% giá vé theo điểm b khoản 1 hay áp dụng theo quy định tại khoản 4 Điều 45 vì cùng một đối tượng nhưng lại có hai quy định liên quan đến miễn, giảm giá vé trong cùng một điều luật.	Nội dung này đã được Bộ Xây dựng tiếp thu như ý kiến của Bộ Tài chính.
Mục 3. VẬN TẢI NHIỆM VỤ ĐẶC BIỆT, AN SINH XÃ HỘI			
Điều 47. Vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt, an sinh xã hội 4. Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt được hỗ trợ phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt, giá dịch vụ điều hành giao thông vận tải đường sắt khi thực hiện nhiệm vụ vận tải đặc biệt, vận tải phục vụ an sinh xã hội.	Tổng công ty ĐSVN	Đề nghị bổ sung và làm rõ các chính sách hỗ trợ phí sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt, giá điều hành giao thông vận tải đường sắt với doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt đã được nêu tại khoản 4 Điều 47. Lý do: Dự thảo Nghị định chưa quy định cụ thể. Tại các Điều 68, 49 của dự thảo chỉ đề cập đến nội dung việc hỗ trợ chi phí cho doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: tại thời điểm do ảnh hưởng của dịch Covid 19, nhà nước đã thực hiện việc giảm phí sử dụng KCHT đường sắt từ 8% xuống 4%; Thuế VAT từ 10% xuống 8% vv. Quy định như dự thảo để có cơ sở cho Bộ Tài chính ban hành các thông tư hướng dẫn giảm phí, thuế VAT nhằm hỗ trợ cho doanh nghiệp.
Điều 49. Thực hiện hỗ trợ vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt, an sinh xã hội	Tổng công ty ĐSVN	Cần quy định cơ chế thanh toán, bù giá kịp thời, có quỹ dự phòng minh bạch, cách tính chi phí thực hiện nhiệm vụ.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: - Về cơ chế thanh toán đã quy định cụ thể tại Điều 48; - Về việc bù giá kịp thời: Tại Điều 49 của dự thảo đã quy định cụ thể về cách thức, thời gian thực hiện đảm bảo công khai, minh bạch đúng trình tự, thủ tục để đảm bảo nguyên tắc thu bù chi.

			Đây chính là cơ chế thanh toán cho Doanh nghiệp khi thực hiện nghĩa vụ vận tải đặc biệt, an sinh xã hội.
Mục 4 DANH MỤC HÀNG HOÁ NGUY HIỂM VÀ VẬN TẢI HÀNG HOÁ NGUY HIỂM TRÊN ĐƯỜNG SẮT	Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch	Đề nghị cơ quan chủ trì soạn thảo nghiên cứu sửa đổi, bổ sung một số nội dung tại Chương II. Mục 4. Danh mục hàng hóa nguy hiểm và vận tải hàng hóa nguy hiểm trên đường sắt: - Cần bổ sung các quy định cụ thể về ứng phó sự cố môi trường theo quy định của pháp luật về bảo vệ môi trường vận chuyển hàng hóa nguy hiểm (ví dụ: hóa chất độc hại, chất dễ cháy nổ, chất thải nguy hại), quy định các phương án ứng phó sự cố môi trường được cơ quan có thẩm quyền thẩm định; - Cần xem xét bổ sung quy định bắt buộc đơn vị vận tải phải trang bị phương tiện, thiết bị phòng ngừa sự cố (chông rò rỉ, tràn đổ), đồng thời có kế hoạch, thiết bị chuyên dụng để giảm thiểu tác động đến môi trường nước, đất, không khí; - Trong trường hợp xảy ra sự cố, cần bổ sung quy định đối với việc phối hợp giữa các cơ quan có liên quan để thu gom, xử lý ô nhiễm, vật liệu nhiễm độc trong quá trình khắc phục sự cố.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: Mục 4 quy định danh mục hàng hóa nguy hiểm và vận tải hàng nguy hiểm trên đường sắt, còn các nội dung khác như quy định cụ thể về ứng phó sự cố môi trường; quy định cụ thể về ứng phó sự cố môi trường; quy định đối với việc phối hợp giữa các cơ quan có liên quan để thu gom, xử lý ô nhiễm, vật liệu nhiễm độc trong quá trình khắc phục sự cố nên quy định tại các Luật Bảo vệ môi trường, Luật Hóa chất, Luật phóng xạ..... để đảm bảo tính đồng bộ, thống nhất trong hệ thống pháp Luật. Mặt khác, các quy định về vận tải hàng nguy hiểm được kế thừa từ Điều 26 Nghị định số 65/2018/NĐ-CP và có sửa đổi, bổ sung bảo đảm tương đồng với quy định về phân loại hàng hoá nguy hiểm được quy định tại Điều 4 Nghị định số 34/2024/NĐ-CP, Điều 4 Nghị định số 161/2024/NĐ-CP. Các quy định này cũng phù hợp với kinh nghiệm quốc tế trong việc vận chuyển hàng nguy hiểm của nước trên thế giới.
	Bộ Y tế	Về hàng hóa nguy hiểm: Dự thảo Nghị định có nhiều nội dung quy định về hàng hóa nguy hiểm như: - Khoản 6 Điều 3 quy định “6. Hàng hóa nguy hiểm là hàng hóa có chứa các chất nguy hiểm khi vận chuyển trên đường sắt có khả năng gây nguy hại tới tính mạng, sức khỏe con người, môi trường, an toàn	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: 1. Về ý kiến “<i>Khi xếp dỡ tại ga đường sắt phải có điều kiện nhưng không có quy định giao chủ thể quy định về điều kiện</i>”: tại Điều 56 (nay là Điều 58) dự thảo nghị định đã quy định tổ chức, cá nhân xếp, dỡ hàng hóa nguy hiểm trên toa xe và lưu kho, bãi phải tuân thủ đúng chỉ dẫn về bảo quản, xếp, dỡ, vận chuyển của từng

và an ninh quốc gia” - Điểm đ khoản 3 Điều 6 quy định: “đ) Các giấy tờ liên quan đến điều kiện xếp dỡ hàng nguy hiểm tại ga đường sắt theo quy định của pháp luật đối với ga có xếp dỡ hàng nguy hiểm.” - Khoản 2 Điều 54 dự thảo quy định: “2. Việc lập tàu, chạy tàu trong quá trình vận tải hàng nguy hiểm phải tuân thủ quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khai thác đường sắt, về tín hiệu đường sắt.” - Điểm b Khoản 2 Điều 55 quy định: “2. Nội dung huấn luyện an toàn hàng hóa nguy hiểm: tên hàng nguy hiểm, tính chất nguy hiểm, phân loại và ghi nhãn; các nguy cơ gây mất an toàn trong quá trình bảo quản, xếp dỡ, vận chuyển hàng nguy hiểm; quy trình bảo quản, xếp dỡ, vận chuyển phù hợp với vị trí làm việc; quy định về an toàn hàng hóa nguy hiểm; các quy trình ứng phó sự cố”.

- Khoản 3 Điều 56 quy định: “Việc lập tàu vận tải hàng nguy hiểm phải thực hiện theo đúng quy định về vận chuyển loại, nhóm hàng đó và theo Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khai thác đường sắt.”

* Như vậy, theo dự thảo Nghị định thì hàng hóa nguy hiểm:

(1) Khi xếp dỡ tại ga đường sắt phải có điều kiện nhưng không có quy định giao chủ thể quy định về điều kiện;

(2) Việc lập tàu, chạy tàu trong quá trình vận tải hàng nguy hiểm phải tuân thủ quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khai thác đường sắt, về tín hiệu đường sắt như vậy các loại hàng hóa khác khi vận chuyển có

loại hàng hóa nguy hiểm hoặc **trong thông báo của người thuê vận tải** và tại Điều 58 (nay là Điều 60) đã quy định cụ thể về trách nhiệm của người thuê vận tải.

2. Về ý kiến “*Việc lập tàu, chạy tàu trong quá trình vận tải hàng nguy hiểm phải tuân thủ quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khai thác đường sắt, về tín hiệu đường sắt như vậy các loại hàng hóa khác khi vận chuyển có phải đáp ứng các quy chuẩn kỹ thuật quốc gia này không?*”: theo quy định của Luật Đường sắt 2025, các phương tiện giao thông đường sắt khi tham gia giao thông đường sắt đều phải tuân thủ quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về đường sắt.

Riêng đối với việc lập tàu, chạy tàu trong quá trình vận tải hàng nguy hiểm, phương tiện giao thông đường sắt ngoài việc phải tuân thủ các quy định còn phải chấp hành nghiêm **quy trình chạy tàu và công tác dồn lập tàu đối với từng loại hàng hóa nguy hiểm của doanh nghiệp kinh doanh đường sắt** như: khoảng cách toa xe đệm trong thành phần đoàn tàu, việc dồn dịch xếp, dỡ toa xe, quy định về áp tải hàng hóa...

3. Về ý kiến trong toàn bộ dự thảo không có quy định thế nào là các chất nguy hiểm khi vận chuyển trên đường sắt: tại Điều 53 của dự thảo Nghị định đã quy định cụ thể về danh mục hàng nguy hiểm. Theo đó, với mỗi loại hàng hóa (chất nguy hiểm) tính chất lý, hóa học của hàng hóa đó đều đã được nhà sản xuất chỉ dẫn theo quy định của Liên hợp quốc và được người thuê vận tải thực hiện chỉ dẫn trong toàn bộ quá trình vận chuyển.

		phải đáp ứng các quy chuẩn kỹ thuật quốc gia này không? Bên cạnh đó, trong toàn bộ dự thảo không có quy định thể nào là các chất nguy hiểm khi vận chuyển trên đường sắt. Do vậy đề nghị làm rõ nội dung này để bảo đảm tính minh bạch và khả thi khi thực hiện.	
	Bộ Nông nghiệp và Môi trường	Đối với nội dung “cấp Giấy phép vận chuyển hàng hóa nguy hiểm”, đề nghị xem xét bổ sung vào dự thảo Nghị định quy định chi tiết một số điều và biện pháp để tổ chức, hướng dẫn thi hành Luật Đường sắt. Lý do: - Nghị định số 34/2024/NĐ-CP ngày 31/3/2024 của Chính phủ quy định Danh mục hàng hoá nguy hiểm, vận chuyển hàng hoá nguy hiểm bằng phương tiện giao thông cơ giới đường bộ và phương tiện thủy nội địa đã quy định việc cấp Giấy phép vận chuyển hàng hóa nguy hiểm trên đường thủy nội địa. - Nghị định số 161/2024/NĐ-CP ngày 18/12/2024 của Chính phủ quy định Danh mục hàng hóa nguy hiểm, vận chuyển hàng hóa nguy hiểm và trình tự, thủ tục cấp giấy phép, cấp giấy chứng nhận hoàn thành chương trình tập huấn cho người lái xe hoặc người áp tải vận chuyển hàng hóa nguy hiểm trên đường bộ đã quy định cấp giấy phép vận chuyển hàng hóa nguy hiểm bằng phương tiện giao thông cơ giới đường bộ. Do vậy, đề nghị xem xét thêm về nội dung, thẩm quyền cấp giấy phép vận	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: (i) Luật Hóa chất năm 2025 chính thức có hiệu lực từ 01/01/2026 tại khoản 2 Điều 13 chỉ quy định như sau: “2. Tổ chức, cá nhân vận chuyển hóa chất nguy hiểm phải tuân thủ các quy định về vận chuyển hàng hóa nguy hiểm của pháp luật về đường bộ, trật tự, an toàn giao thông đường bộ, đường thủy nội địa, đường sắt, hàng không, hàng hải; yêu cầu quy định tại khoản 1 Điều này, Điều 33, điểm c khoản 1 Điều 38 của Luật này và quy định khác của pháp luật có liên quan. Khi xảy ra sự cố, tổ chức, cá nhân vận chuyển hóa chất nguy hiểm phải thông báo ngay cho Ủy ban nhân dân và Ban chỉ huy phòng thủ dân sự nơi gần nhất”. Như vậy, Luật Hóa chất chỉ quy định về điều kiện vận chuyển hàng nguy hiểm mà không quy định việc cấp phép vận chuyển hàng nguy hiểm. Bên cạnh đó, dự thảo Nghị định lần này đã quy định đầy đủ các điều kiện vận chuyển hàng nguy hiểm và được thiết chế các điều kiện vận chuyển tương đối đầy đủ, chặt chẽ, tương đồng với điều kiện vận chuyển hàng nguy hiểm của các phương thức vận tải khác như: đường bộ, đường thủy nội địa... Vì vậy, nếu quy định việc cấp phép đối với hàng hóa là hóa chất là

		chuyển hàng hóa nguy hiểm cần quy định thống nhất với 02 Nghị định nêu trên.	phù hợp với quy định của Luật Hóa chất và quan điểm chỉ đạo của Đảng, Quốc hội, Chính phủ về cắt giảm các thủ tục hành chính rườm rà, không cần thiết gây khó khăn cho doanh nghiệp. (ii) Đối với việc vận chuyển hàng hóa là vũ khí, vật liệu nổ và công cụ hỗ trợ. Theo quy định Luật Quản lý, sử dụng vũ khí, vật liệu nổ và công cụ hỗ trợ năm 2024 có quy định về vận chuyển vật liệu nổ quân dụng (Điều 33), vận chuyển vật liệu nổ công nghiệp (Điều 41), vận chuyển tiền chất thuốc nổ (Điều 47), quy định về bảo quản vũ khí, vật liệu nổ, tiền chất thuốc nổ (Điều 8)..., theo đó việc cấp phép vận chuyển đối với loại hàng hóa này đã được hướng dẫn cụ thể trong Luật. Việc cấp phép vận chuyển các loại hàng hóa này thuộc thẩm quyền của Bộ Quốc phòng và Bộ Công an (Bộ Công an cấp phép đối với đối tượng không thuộc phạm vi quản lý của Bộ Quốc phòng). Do vậy, trong dự thảo lần này không cần thiết phải quy định việc cấp phép vận chuyển hàng nguy hiểm là cần thiết, tránh chồng chéo, hiệu lực khi thực thi các quy định pháp luật.
Điều 55. Huấn luyện an toàn hàng hóa nguy hiểm 1. Tổ chức huấn luyện an toàn hàng hóa nguy hiểm a) Người thuê vận tải hoặc người vận tải có trách nhiệm tổ chức huấn luyện an toàn hàng hóa nguy hiểm hoặc cử các đối tượng được quy định tại khoản 2 Điều này tham gia khóa huấn luyện của các đơn vị có chức năng huấn luyện an toàn hàng hóa nguy hiểm, định kỳ 02 năm một lần;	Tổng công ty ĐSVN	- Đề nghị xem xét lại các điều khoản dẫn chiếu tại điểm a khoản 1 và điểm đ khoản 5 Điều 55. - Quy định về thời gian huấn luyện an toàn hàng hóa nguy hiểm tối thiểu 16 giờ mỗi loại tại khoản 4 Điều 55 là quá dài cho một lô hàng.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu và làm rõ như sau: - Tiếp thu và chỉnh lý theo hướng bổ sung 01 khoản quy định đối tượng được huấn luyện: “2. <i>Đối tượng phải được huấn luyện an toàn hàng hóa nguy hiểm gồm: Người điều khiển phương tiện, trực ban chạy tàu ga, trưởng tàu, nhân viên tổ đồn, nhân viên hóa vận, người áp tải, người thủ kho, người xếp dỡ.</i>”; - Chỉnh lý điểm d khoản 5: “<i>Tổ chức, cá nhân</i>

b) Hoạt động huấn luyện an toàn hàng hóa nguy hiểm được tổ chức riêng hoặc kết hợp với hoạt động huấn luyện an toàn khác; c) Người đã được huấn luyện an toàn hàng hóa nguy hiểm phải được huấn luyện lại khi có sự thay đổi chủng loại hàng hóa nguy hiểm trong quá trình vận chuyển; khi người đã được huấn luyện thay đổi vị trí làm việc; sau 02 lần kiểm tra người đã được huấn luyện không đạt yêu cầu; khi hết thời hạn 02 năm từ kể từ lần được huấn luyện trước. 2. Nội dung huấn luyện an toàn hàng hóa nguy hiểm a) Nội dung huấn luyện an toàn hàng hóa nguy hiểm phải phù hợp với vị trí, trách nhiệm của người được huấn luyện; tính chất, chủng loại, mức độ nguy hiểm của các loại hàng hóa nguy hiểm. Tài liệu huấn luyện do người thuê vận tải hoặc người vận tải thực hiện, nội dung tài liệu được biên soạn theo loại và nhóm loại quy định tại Điều 59 của Nghị định này; b) Nội dung huấn luyện gồm: tên hàng nguy hiểm, tính chất nguy hiểm, phân loại và ghi nhãn; các nguy cơ gây mất an toàn trong quá trình bảo quản, xếp dỡ, vận chuyển hàng nguy hiểm; quy trình bảo quản, xếp dỡ, vận chuyển phù hợp với vị trí làm việc; quy định về an toàn hàng hóa nguy hiểm; các quy trình ứng phó sự cố. 3. Người huấn luyện an toàn hàng hóa nguy hiểm phải có trình độ đại học trở lên và có ít nhất 05 năm kinh nghiệm công tác phù hợp với chuyên ngành tập huấn. 4. Thời gian huấn luyện an toàn hàng hóa nguy hiểm: tối thiểu 16 giờ cho mỗi loại và nhóm hàng nguy hiểm, bao gồm cả thời gian kiểm tra.			<i>có trách nhiệm lưu giữ đầy đủ hồ sơ quy định tại điểm d khoản này trong thời gian 03 năm và xuất trình khi cơ quan quản lý nhà nước yêu cầu”.</i> - Đối quy định về thời gian huấn luyện: nội dung này tương đồng với quy định tại Điều 8 Nghị định số 34/2024/NĐ-CP và Điều 8 Nghị định số 161/2024/NĐ-CP.
---	--	--	--

5. Đánh giá kết quả và lưu giữ hồ sơ huấn luyện an toàn hàng hóa nguy hiểm: a) Người thuê vận tải hoặc người vận tải hoặc đơn vị có chức năng huấn luyện an toàn hàng hóa nguy hiểm chịu trách nhiệm kiểm tra để đánh giá kết quả huấn luyện an toàn hàng hóa nguy hiểm; b) Kiểm tra nội dung huấn luyện: nội dung kiểm tra phải phù hợp với nội dung huấn luyện. Thời gian kiểm tra tối đa là 02 giờ. Bài kiểm tra đạt yêu cầu phải đạt điểm trung bình trở lên; c) Trong thời gian 07 ngày làm việc kể từ khi kết thúc huấn luyện và kiểm tra kết quả huấn luyện an toàn hàng hóa nguy hiểm, tổ chức, cá nhân tổ chức huấn luyện, kiểm tra ban hành quyết định công nhận kết quả kiểm tra và cấp giấy chứng nhận đã hoàn thành huấn luyện an toàn hàng hóa nguy hiểm. d) Hồ sơ huấn luyện an toàn hàng hóa nguy hiểm gồm: nội dung huấn luyện; người được huấn luyện với các thông tin về họ tên, ngày tháng năm sinh, chức danh, vị trí làm việc, chữ ký xác nhận tham gia huấn luyện; người huấn luyện với các thông tin về họ tên, ngày tháng năm sinh, trình độ học vấn, chuyên ngành được đào tạo, kinh nghiệm công tác, kèm theo các tài liệu chứng minh; nội dung và kết quả kiểm tra huấn luyện an toàn hàng hóa nguy hiểm; quyết định công nhận kết quả kiểm tra huấn luyện an toàn hàng hóa nguy hiểm của tổ chức, cá nhân.			
đ) Tổ chức, cá nhân có trách nhiệm lưu giữ đầy đủ hồ sơ quy định tại khoản 6 Điều này trong thời gian 03 năm và xuất trình khi cơ quan quản lý nhà nước yêu cầu.	Tập đoàn CN Than – Khoáng sản VN	Tại Điều 55: Đề nghị sửa đổi điểm đ khoản 5 từ “đ) Tổ chức, cá nhân có trách nhiệm lưu giữ đầy đủ hồ sơ quy định tại khoản 6 Điều này...” thành “...quy định tại điểm đ khoản 5 Điều này” do Điều 55 không có khoản 6.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng đã tiếp thu ý kiến của Tổng công ty ĐSVN: Theo dự thảo trình xin ý kiến các cơ quan đơn vị Điều này chỉ có 5 khoản (chưa có khoản 6) do vậy khi giải trình tiếp thu ý kiến của Tổng công ty ĐSVN đã bổ sung (Khoản 2) quy định về đối

			tượng phải huấn luyện nghiệp vụ phải được huấn luyện an toàn hàng hóa nguy hiểm.
Điều 56. Xếp, dỡ, lưu kho hàng hoá nguy hiểm 1. Tổ chức, cá nhân xếp, dỡ hàng hóa nguy hiểm trên toa xe và lưu kho, bãi phải tuân thủ đúng chỉ dẫn về bảo quản, xếp, dỡ, vận chuyển của từng loại hàng hóa nguy hiểm hoặc trong thông báo của người thuê vận tải. 2. Việc xếp, dỡ hàng hóa nguy hiểm thực hiện theo hướng dẫn của người thuê vận tải. Không xếp chung các loại hàng hóa có thể tác động lẫn nhau làm tăng mức độ nguy hiểm trong cùng một toa xe hoặc phương tiện chuyên dùng đường sắt. Đối với loại, nhóm hàng hóa nguy hiểm quy định phải xếp, dỡ, lưu giữ ở nơi riêng biệt thì việc xếp, dỡ phải thực hiện tại khu vực kho, bến bãi riêng biệt. 3. Việc lập tàu vận tải hàng nguy hiểm phải thực hiện theo đúng định về vận chuyển loại, nhóm hàng đó và theo Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về khai thác đường sắt. 4. Trường hợp vận tải hàng hóa nguy hiểm không quy định phải có người áp tải thì người vận tải thực hiện xếp, dỡ hàng hóa theo chỉ dẫn của người thuê vận tải. 5. Sau khi đưa hết hàng hóa nguy hiểm ra khỏi kho, bãi và không xếp lại hàng hóa nguy hiểm đó thì nơi lưu giữ hàng hóa nguy hiểm phải được làm sạch để không ảnh hưởng tới hàng hóa khác.	Bộ Y tế	<i>Đề nghị bổ sung một số nội dung (chữ in đậm nghiêng) tại các khoản thuộc Điều 56:</i> - Khoản 1, Điều 56: Tổ chức, cá nhân xếp, dỡ hàng hóa nguy hiểm trên toa xe và lưu kho, bãi phải tuân thủ đúng quy trình hướng dẫn, chỉ dẫn về bảo quản, xếp, dỡ, vận chuyển của từng loại hàng hóa nguy hiểm hoặc trong thông báo của người thuê vận tải. - Khoản 2, Điều 56: Việc xếp, dỡ hàng hóa nguy hiểm thực hiện theo quy trình hướng dẫn và chỉ dẫn của người thuê vận tải. Không xếp chung các loại hàng hóa có thể tác động lẫn nhau làm tăng mức độ nguy hiểm trong cùng một toa xe hoặc phương tiện chuyên dùng đường sắt. Đối với loại, nhóm hàng hóa nguy hiểm quy định phải xếp, dỡ, lưu giữ ở nơi riêng biệt thì việc xếp, dỡ phải thực hiện tại khu vực kho, bến bãi riêng biệt. - Khoản 4, Điều 56: Trường hợp vận tải hàng hóa nguy hiểm không quy định phải có người áp tải thì người vận tải thực hiện xếp, dỡ hàng hóa theo quy trình hướng dẫn và chỉ dẫn của người thuê vận tải.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu một phần và chỉnh lý các khoản này theo hướng bổ sung cụm từ “<i>hướng dẫn</i>” để bao quát hơn trong việc thực hiện xếp, dỡ hàng hóa nguy hiểm trên toa xe và lưu kho, bãi. Nội dung này được sửa đổi, bổ sung trên cơ sở kế thừa quy định tại Điều 32 Nghị định số 65/2018/NĐ-CP và chỉnh lý bảo đảm ngắn gọn, rõ ràng và phù hợp với thực tiễn hiện nay. Nội dung này tương đồng với quy tại Điều 10 Nghị định số 161/2024/NĐ-CP.
Điều 59. Trách nhiệm của doanh nghiệp vận tải hàng hoá nguy hiểm Ngoài việc thực hiện quy định của Luật Đường sắt và các quy định liên quan của Nghị định này, doanh nghiệp vận tải hàng hóa nguy hiểm còn có trách nhiệm sau:	Bộ Y tế	<i>Đề nghị bổ sung một số nội dung (chữ in đậm nghiêng) tại các khoản thuộc Điều 56:</i> Khoản 7, Điều 59: Tổ chức tập huấn an toàn hàng hóa nguy hiểm, xây dựng và ban hành quy trình hướng dẫn về bảo	Về nội dung này, Bộ Xây dựng đã làm rõ như sau: việc bảo quản, xếp, dỡ, vận chuyển hàng hóa nguy hiểm được quy định tại khoản 1 Điều 56 (nay là Điều 58) dự thảo Nghị định.

1. Bố trí toa xe phù hợp với loại hàng hóa nguy hiểm cần vận tải. 2. Kiểm tra hàng hóa bảo đảm an toàn trước khi thực hiện vận tải theo quy định. 3. Chấp hành đầy đủ thông báo của người thuê vận tải. 4. Thực hiện niêm yết biểu trưng nguy hiểm của loại, nhóm loại hàng hóa nguy hiểm đang vận tải theo quy định. 5. Phải làm sạch và bóc hoặc xóa biểu trưng nguy hiểm trên toa xe vận tải hàng hóa nguy hiểm sau khi dỡ hết hàng hóa nếu không tiếp tục vận tải loại hàng hóa đó. 6. Chỉ thực hiện vận tải hàng hóa nguy hiểm khi hàng hóa có đầy đủ thủ tục, hồ sơ hợp lệ, đóng gói bảo đảm an toàn vận tải. 7. Tổ chức tập huấn an toàn hàng hóa nguy hiểm đối với người tham gia vận tải hàng hóa nguy hiểm theo quy định tại Điều 55 của Nghị định này. 8. Mua bảo hiểm theo quy định của pháp luật.		<i>quản, xếp, dỡ, vận chuyển hàng hóa nguy hiểm</i> đối với người tham gia vận tải hàng hóa nguy hiểm theo quy định tại Điều 55 của Nghị định này.	
Điều 60. Trách nhiệm của Ủy ban nhân dân các cấp khi xảy ra sự cố trong quá trình vận tải hàng hoá nguy hiểm Khi nhận được thông báo có sự cố xảy ra trong quá trình vận tải hàng hoá nguy hiểm trên đường sắt thì Ủy ban nhân dân cấp xã nơi gần nhất có trách nhiệm huy động lực lượng để khẩn trương thực hiện các công việc sau đây: 1. Cứu người, phương tiện, hàng hoá nguy hiểm. 2. Đưa nạn nhân (nếu có) ra khỏi khu vực xảy ra sự cố và tổ chức cấp cứu nạn nhân. 3. Khoanh vùng, sơ tán dân cư ra khỏi khu vực ô nhiễm, độc hại đồng thời báo cáo Ủy ban nhân dân cấp trên huy động các lực lượng phòng hóa,	Bộ Công an	Tại Điều 60 quy định về trách nhiệm của Ủy ban nhân dân các cấp khi xảy ra sự cố trong quá trình vận tải hàng hoá nguy hiểm, tuy nhiên nội dung chỉ nêu về trách nhiệm Ủy ban nhân dân cấp xã là chưa đầy đủ, đề nghị sửa đổi, bổ sung quy định về trách nhiệm của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh	Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu và chỉnh lý Điều này bảo đảm phù hợp với pháp lệnh về phòng thủ dân sự, cụ thể như sau: <i>“Khi nhận được thông báo có sự cố xảy ra trong quá trình vận tải hàng hoá nguy hiểm trên đường sắt, Ủy ban nhân dân các cấp nơi xảy ra sự cố có trách nhiệm thực hiện các biện pháp được áp dụng theo quy định của pháp luật về phòng thủ dân sự.”</i>

phòng hóa, phòng dịch, bảo vệ môi trường, kịp thời xử lý sự cố, khắc phục hậu quả. 4. Tổ chức, bố trí lực lượng bảo vệ hiện trường, bảo vệ hàng hoá nguy hiểm, phương tiện để tiếp tục vận tải và phục vụ công tác điều tra, giải quyết hậu quả.			
Điều 61. Vận tải hàng nguy hiểm trong trường hợp đặc biệt, phục vụ mục đích quốc phòng, an ninh Bộ trưởng Bộ Xây dựng quyết định việc vận tải hàng nguy hiểm trên đường sắt phục vụ yêu cầu cấp bách phòng, chống dịch bệnh, thiên tai, địch họa, phục vụ mục đích quốc phòng, an ninh trên cơ sở đề nghị của các bộ, cơ quan có liên quan.	Bộ Quốc phòng	Tại Điều 61, đề nghị làm rõ khi vận tải hàng nguy hiểm trong trường hợp phục vụ mục đích quốc phòng thì Bộ Quốc phòng phải có văn bản đề nghị Bộ trưởng Bộ Xây dựng xem xét, quyết định hay chỉ cần cơ quan, đơn vị được giao thực hiện nhiệm vụ thuộc Bộ Quốc phòng đề nghị Bộ trưởng Xây dựng quyết định (phân cấp, phân quyền).	Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu và làm rõ như sau: - Tại khoản 1 Điều 50 Luật Đường sắt quy định " <i>1. Vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt là vận tải người, hàng hóa và trang thiết bị để phòng, chống, khắc phục hậu quả thiên tai, tai nạn, dịch bệnh, thực hiện nhiệm vụ khẩn cấp về quốc phòng, an ninh.</i> " - Tại Điều 49, Điều 50, Điều 51 dự thảo Nghị định đã có quy định cụ thể về vận tải nhiệm vụ đặc biệt theo hướng các cơ quan nhà nước có thẩm quyền khi có nhu cầu phục vụ nhiệm vụ đặc biệt phải đặt hàng với doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt. Vì vậy, Bộ Xây dựng đề xuất sửa đổi, bổ sung Điều này như sau: " Điều 56. Vận tải hàng nguy hiểm trong trường hợp đặc biệt <i>Việc vận tải hàng nguy hiểm trong trường hợp đặc biệt được thực hiện theo quy định vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt tại Điều 42, Điều 43, Điều 44 và các quy định về vận tải hàng nguy hiểm của Nghị định này.</i> "
	Bộ Quốc phòng	Đề nghị nghiên cứu, bổ sung điều quy định về trách nhiệm của Bộ Quốc phòng trong dự thảo Nghị định liên quan đến nội dung quản lý của Bộ Quốc phòng như: vận tải hàng nguy hiểm trong trường hợp phục vụ mục đích quốc phòng (Điều 61)	Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu và bổ sung 01 khoản tại Điều quy định về trách nhiệm của Bộ Quốc phòng: " <i>Thực hiện trách nhiệm theo quy định tại Điều 56 Nghị định này trong việc vận tải hàng nguy hiểm trong trường hợp đặc biệt phục vụ nhiệm vụ khẩn cấp về quốc phòng, an ninh.</i> "

Chương IV TỔ CHỨC THỰC HIỆN			
Điều 62. Trách nhiệm của Bộ Xây dựng 1. Đề xuất phương án xử lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia sau khi tháo dỡ để Bộ Tài chính xử lý theo quy định của pháp luật. 2. Phối hợp với Bộ Nông Nghiệp và Môi trường trong việc quản lý, sử dụng đất dành cho đường sắt theo quy định pháp luật. 3. Phối hợp với Ủy ban nhân dân cấp tỉnh và các bộ, ngành liên quan tuyên truyền, phổ biến, giáo dục và thực hiện các quy định pháp luật về quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt. 4. Chỉ đạo, hướng dẫn các cơ quan, tổ chức trong việc quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt theo quy định của pháp luật. 5. Kiểm tra việc thực hiện các quy định của pháp luật về quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt. 6. Xây dựng kế hoạch, tổ chức và kiểm tra thực hiện công tác phòng, chống và khắc phục hư hại của công trình đường sắt do sự cố thiên tai, địch họa gây ra.	Bộ Tài chính	Đối với Bộ Xây dựng: Đề nghị bổ sung nội dung sau vào Điều 62 dự thảo Nghị định: <i>Chủ trì, phối hợp với Bộ Tài chính và các cơ quan liên quan tổ chức thực hiện việc quản lý, sử dụng, khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia theo quy định của pháp luật.</i>	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: trách nhiệm của Bộ Xây dựng (Bộ Giao thông vận tải trước đây) và Bộ Tài chính trong việc quản lý, sử dụng, khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia đã được quy định tại cụ thể tại Nghị định số 15/2025/NĐ-CP. Vì vậy, để bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất trong hệ thống pháp luật, Bộ Xây dựng đề nghị không bổ sung nội dung này trong dự thảo Nghị định.
Điều 63. Trách nhiệm của Bộ Tài chính 1. Chủ trì, phối hợp với Bộ Xây dựng và các cơ quan liên quan tổ chức thực hiện việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia theo quy định của pháp luật. 2. Chủ trì, bố trí kinh phí sự nghiệp để quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường sắt quốc gia theo quy định của pháp luật. 3. Bố trí nguồn vốn ngân sách hàng năm để thực hiện thu hẹp, giảm, xóa bỏ các lối đi tự mở, các đường ngang không phù hợp với quy định của	Bộ Tài chính	Đối với Bộ Tài chính (Điều 63): (i) Căn cứ quy định tại Luật Đầu tư công ⁷ số 58/2024/QH15; Luật số 90/2025/QH15; Nghị quyết số 70/2025/UBTVQH15 ngày 07/2/2025 của Ủy ban Thường vụ Quốc hội về nguyên tắc, tiêu chí và định mức phân bổ vốn đầu tư công nguồn ngân sách nhà nước, trên cơ sở đề nghị của các bộ, cơ quan trung ương, địa phương, Bộ Tài chính tổng hợp, báo cáo cấp có thẩm	Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu và chỉnh lý theo hướng: - Bỏ khoản 1 Điều này vì trách nhiệm của Bộ Xây dựng (Bộ Giao thông vận tải trước đây) và Bộ Tài chính trong việc quản lý, sử dụng, khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia đã được quy định tại cụ thể tại Nghị định số 15/2025/NĐ-CP. Vì vậy, để bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất trong hệ thống pháp luật, Bộ Xây dựng đề nghị không bổ sung nội dung này trong dự thảo Nghị định.

⁷ Bộ Tài chính tổng hợp trình Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ kế hoạch đầu tư công trung hạn và hàng năm của quốc gia.

Luật Đường sắt đáp ứng lộ trình quy định tại Nghị định này. 4. Bố trí nguồn vốn ngân sách để hỗ trợ cho doanh nghiệp kinh doanh đường sắt trong trường hợp vận tải phục vụ nhiệm vụ đặc biệt, vận tải phục vụ an sinh xã hội theo quy định của Nghị định này. 5. Chủ trì phối hợp với Bộ Xây dựng tổng hợp kế hoạch đầu tư công trung hạn và hàng năm vốn ngân sách trung ương theo quy định trình Chính phủ để thực hiện việc thu hẹp, giảm, xóa bỏ các đường ngang không phù hợp với quy định tại Nghị định này.		quyền xem xét, quyết định việc bố trí vốn ngân sách nhà nước để thực hiện các dự án. Do đó, đề nghị Bộ Xây dựng xem xét bỏ khoản 5, Điều 63 dự thảo Nghị định, đảm bảo không chồng chéo, trùng lặp với các nội dung đã được quy định tại Luật Đầu tư công. Ngoài ra, để phù hợp với chức năng và nhiệm vụ của Bộ Tài chính, đề nghị Bộ Xây dựng nghiên cứu sửa đổi, bổ sung khoản 3 như sau: “<i>Phối hợp với Bộ Xây dựng, tổng hợp báo cáo cấp thẩm quyền bố trí nguồn vốn ngân sách nhà nước để thực hiện việc thu hẹp, giảm, xóa bỏ các đường ngang không phù hợp với quy định tại Nghị định này</i>”. (ii) Tại điểm a khoản 2 Điều 40 Luật Đường sắt năm 2025 quy định: “<i>Bộ Xây dựng thực hiện chức năng của đại diện chủ sở hữu, thống nhất quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công</i>”. Do vậy, đề nghị Bộ Xây dựng sửa lại khoản 1 Điều 63 dự thảo Nghị định như sau: “<i>1. Chủ trì, Phối hợp với Bộ Xây dựng và các cơ quan liên quan tổ chức thực hiện việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia theo quy định của pháp luật</i>”.	- Sửa đổi, bổ sung khoản 3: “<i>Phối hợp với Bộ Xây dựng, tổng hợp báo cáo cấp thẩm quyền bố trí nguồn vốn ngân sách nhà nước để thực hiện việc thu hẹp, giảm, xóa bỏ các đường ngang không phù hợp với quy định tại Nghị định này</i>”. - Bỏ khoản 5 Điều này.
Điều 64. Trách nhiệm của Bộ Công an 1. Chỉ đạo, hướng dẫn lực lượng công an kiểm tra, kiểm soát, xử lý vi phạm pháp luật về quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt theo thẩm quyền. 2. Phối hợp với Bộ Xây dựng, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh thực hiện chức năng quản lý nhà nước về quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt.	Bộ Công An	Đề nghị sửa đổi, bổ sung nội dung Điều 64, quy định Trách nhiệm của Bộ Công an như sau: - Chỉ đạo, hướng dẫn lực lượng Công an kiểm tra, kiểm soát, xử lý vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường sắt; phòng ngừa, phát hiện, đấu tranh,	Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu và chỉnh lý theo hướng: “<i>1. Chỉ đạo, hướng dẫn lực lượng Công an kiểm tra, kiểm soát, xử lý vi phạm pháp luật về trật tự, an toàn giao thông đường sắt; phòng ngừa, phát hiện, đấu tranh, ngăn chặn các hành vi vi phạm pháp luật, các loại tội phạm</i>

3. Chỉ đạo các cơ quan, đơn vị trực thuộc, công an các tỉnh, thành phố bố trí lực lượng tham gia tổ công tác liên ngành ở địa phương trong việc xử lý, thu hẹp, giảm, xóa bỏ các lối đi tự mở theo quy định của Nghị định này.		ngăn chặn các hành vi vi phạm pháp luật, các loại tội phạm và phòng chống khủng bố trên lĩnh vực giao thông đường sắt; điều tra giải quyết tai nạn giao thông đường sắt. - Chủ trì phối hợp với Bộ Xây dựng, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh, doanh nghiệp đường sắt, tổ chức tuyên truyền, phổ biến pháp luật về bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn phòng chống cháy nổ, cứu hộ cứu nạn... trên lĩnh vực giao thông đường sắt. - Chỉ đạo Công an các đơn vị, địa phương bố trí lực lượng tham gia tổ công tác liên ngành trong việc xử lý, xóa bỏ các lối đi tự mở theo quy định. - Phối hợp tham gia xây dựng, hoàn thiện chính sách, pháp luật, quy chuẩn kỹ thuật trong lĩnh vực bảo đảm an ninh trật tự, an toàn giao thông đường sắt. - Thực hiện các nhiệm vụ khác theo quy định pháp luật.	<i>và phòng chống khủng bố trong hoạt động đường sắt; điều tra, giải quyết tai nạn giao thông đường sắt theo thẩm quyền.</i> <i>2. Chủ trì phối hợp với Bộ Xây dựng, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh, doanh nghiệp đường sắt, tổ chức tuyên truyền, phổ biến pháp luật về bảo đảm an ninh, trật tự, an toàn phòng chống cháy nổ, cứu hộ cứu nạn trong hoạt động đường sắt.</i> <i>3. Chỉ đạo Công an các đơn vị, địa phương bố trí lực lượng tham gia tổ công tác liên ngành trong việc xử lý, xóa bỏ các lối đi tự mở theo quy định.</i> <i>4. Phối hợp với Bộ Xây dựng, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh thực hiện chức năng quản lý nhà nước về hoạt động bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt theo quy định pháp luật.”</i>
	UBND tỉnh Quảng Ngãi	Đề nghị bổ sung trách nhiệm triển khai ứng dụng công nghệ giám sát, xử lý vi phạm (camera, hệ thống xử phạt nguội) tại các điểm giao cắt đường sắt – đường bộ.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: trách nhiệm triển khai ứng dụng công nghệ giám sát, xử lý vi phạm (camera, hệ thống xử phạt nguội) tại các điểm giao cắt đường sắt – đường bộ thuộc phạm vi điều chỉnh của pháp luật về xử lý vi phạm hành chính. Vì vậy, đề nghị không bổ sung quy định này vào trong dự thảo Nghị định nhằm bảo đảm tính đồng bộ, thống nhất trong hệ thống pháp luật.
Điều 65. Trách nhiệm của Bộ Nông nghiệp và Môi trường 1. Chủ trì, phối hợp với Bộ Xây dựng, Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương xử lý các tồn tại về sử dụng đất trong hành	Bộ Nông nghiệp và Môi trường	Khoản 2 Điều 62 (Trách nhiệm của Bộ Xây dựng) và Điều 65 (Trách nhiệm của Bộ Nông nghiệp và Môi trường), đề nghị không quy định về trách nhiệm cụ thể của Bộ Nông nghiệp và Môi trường như tại dự	Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu và chỉnh lý theo hướng lược bỏ Điều này.

lang an toàn giao thông đường sắt theo quy định của pháp luật về đất đai và pháp luật về bảo vệ môi trường. 2. Chủ trì thực hiện chức năng quản lý nhà nước theo quy định của pháp luật về đất đai liên quan đến quản lý, sử dụng và bảo vệ đất dành cho đường sắt. 3. Chỉ đạo, hướng dẫn việc thực hiện quy hoạch và xây dựng hệ thống công trình thủy lợi liên quan đến công trình đường sắt; hướng dẫn việc sử dụng đất trong hành lang an toàn đường sắt để canh tác nông nghiệp, đảm bảo kỹ thuật và an toàn công trình đường sắt.		thảo Nghị định vì thẩm quyền, trách nhiệm quản lý nhà nước về đất đai đã được phân cấp triệt để cho chính quyền địa phương; do đó việc quy định trách nhiệm chủ trì, xử lý các tồn tại, chỉ đạo, hướng dẫn thực hiện ... là không phù hợp.	
Điều 67. Trách nhiệm của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh			
1. Chủ trì, phối hợp với Bộ Xây dựng trong việc chỉ đạo tổ chức lập hồ sơ các lối đi tự mở đang tồn tại trên đường sắt quốc gia theo quy định của Nghị định này và đảm bảo trật tự an toàn giao thông tại các điểm giao nhau giữa đường bộ và đường sắt trên đường sắt quốc gia.	UBND tỉnh Hà Tĩnh	Đề nghị cơ quan soạn thảo xem xét sửa đổi khoản 1 Điều 67 như sau: “<i>1. Chủ trì, phối hợp với Bộ Xây dựng trong việc chỉ đạo tổ chức lập hồ sơ các lối đi tự mở đang tồn tại trên đường sắt địa phương theo quy định của Nghị định này và đảm bảo trật tự an toàn giao thông tại các điểm giao nhau giữa đường bộ và đường sắt trên đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương.</i>” Đề đảm bảo thẩm quyền của UBND tỉnh trong việc quản lý đường sắt địa phương.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: quy định này chỉ áp dụng đối với các tuyến đường sắt quốc gia hiện hữu. Đối với các tuyến đường sắt xây dựng mới phải xây dựng hàng rào bảo vệ theo quy định tại khoản 2 Điều 44 Luật Đường sắt và không được phép phát sinh lối đi tự mở theo quy định tại Điều 38 dự thảo Nghị định. Tiếp thu ý kiến, Bộ Xây dựng chỉnh lý khoản 1 Điều này như sau: “<i>1. Chủ trì, phối hợp với Bộ Xây dựng trong việc chỉ đạo tổ chức lập hồ sơ các lối đi tự mở đang tồn tại trên đường sắt quốc gia hiện hữu theo quy định của Nghị định này và đảm bảo trật tự an toàn giao thông tại các điểm giao nhau giữa đường bộ và đường sắt trên đường sắt quốc gia</i>”.
2. Tổ chức quản lý và xóa bỏ lối đi tự mở qua đường sắt quy định tại Mục 6 Chương II Nghị định này. 3. Hằng năm, phối hợp với Bộ Xây dựng báo cáo			

Chính phủ việc sử dụng ngân sách và kết quả thu hẹp, giảm, xóa bỏ các lối đi tự mở, vị trí nguy hiểm đối với tai nạn giao thông đường sắt trên đường sắt quốc gia theo quy định của Nghị định này. 4. Chỉ đạo thực hiện quy định về quản lý, bảo vệ đất dành cho đường sắt thuộc phạm vi quản lý.			
5. Đề xuất phương án xử lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt địa phương sau khi tháo dỡ để Bộ Tài chính xử lý theo quy định của pháp luật.	UBND thành phố Hải Phòng	Tại Khoản 5, Điều 67. Trách nhiệm của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh trong dự thảo: Đề nghị rà soát, chỉnh lý lại nội dung “Đề xuất phương án xử lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt địa phương sau khi tháo dỡ để Bộ Tài chính xử lý theo quy định của pháp luật.” Lý do điều chỉnh: Tại Điểm b, Khoản 2, Điều 40 Luật Đường sắt năm 2025 đã quy định: “b) Ủy ban nhân dân cấp tỉnh thực hiện chức năng của đại diện chủ sở hữu, thống nhất quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt địa phương theo quy định của pháp luật về quản lý, sử dụng tài sản công.”. Như vậy, trách nhiệm về xử lý tài sản đối với đường sắt địa phương thuộc về Ủy ban nhân dân cấp tỉnh theo quy định.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu và chỉnh lý khoản 5 Điều 67 như sau: “5. <i>Tổ chức quản lý, xử lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt địa phương theo quy định của pháp luật.</i>”.
6. Tổ chức quản lý, bảo vệ đất dành cho đường sắt theo quy định của Luật Đường sắt 2025 và các quy định của pháp luật về đất đai. 7. Bố trí ngân sách địa phương để quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường sắt địa phương theo quy định của pháp luật.			
8. Chủ trì, tổ chức xác định ranh giới đất dành cho đường sắt, lập hồ sơ quản lý đất dành cho đường sắt theo quy định của Điều 23 và Điều 24 của Nghị định này.	UBND thành phố Hải Phòng	Tại Khoản 8, Điều 67. Trách nhiệm của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh trong dự thảo: Đề nghị rà soát, chỉnh lý lại nội dung: “Chủ trì, tổ chức xác định ranh giới đất	Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu và chỉnh lý khoản 8 như sau: “8. Phối hợp với cơ quan, tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt xác

		<i>dành cho đường sắt, lập hồ sơ quản lý đất dành cho đường sắt theo quy định của Điều 23 và Điều 24 của Nghị định này.”</i> theo hướng chuyển từ trách nhiệm của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh sang cơ quan, tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt để thống nhất với quy định tại Điều 22 dự thảo Nghị định đã tham gia ý kiến nêu trên, phù hợp với quy định của Luật Đất đai 2024 và Nghị định hướng dẫn.	<i>định ranh giới đất dành cho đường sắt, lập hồ sơ quản lý đất dành cho đường sắt theo quy định của Điều 23 và Điều 24 của Nghị định này.”</i>
	UBND tỉnh Hà Tĩnh	Về trách nhiệm xác định ranh giới đất dành cho đường sắt, đề nghị sửa đổi theo hướng cơ quan quản lý nhà nước về đường sắt phải chịu trách nhiệm về việc lập, xác định và bàn giao cho địa phương quản lý (dự thảo đang giao địa phương lập là không phù hợp), cụ thể: Tại khoản 8 Điều 67 đề nghị sửa như sau: “8. <i>Phối hợp với cơ quan, tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt xác định ranh giới đất dành cho đường sắt, lập hồ sơ quản lý đất dành cho đường sắt theo quy định của Điều 23 và Điều 24 của Nghị định này.</i>” Lý do: để phù hợp theo quy định tại khoản 2 Điều 22 dự thảo Nghị định và các quy định tại Điều 209, Điều 210 Luật Đất đai năm 2024.	Về nội dung này đã được Bộ Xây dựng tiếp thu theo ý kiến của UBND thành phố Hải Phòng.
9. Kiểm tra, thanh tra, giải quyết các khiếu nại tố cáo liên quan đến quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt trên địa bàn tỉnh theo quy định của pháp luật.			
Điều 68. Trách nhiệm của Ủy ban nhân dân cấp xã	UBND tỉnh Quảng Ngãi	- Quy định trách nhiệm của Chủ tịch UBND xã là phù hợp, song cần bổ sung	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: tại điểm d khoản 3 Điều 55 Luật Đường sắt

1. Trực tiếp quản lý, bảo vệ, thực hiện các biện pháp ngăn chặn và xử lý kịp thời các hành vi lấn chiếm đất dành cho đường sắt thuộc phạm vi quản lý theo phân cấp của Ủy ban nhân dân cấp tỉnh. 2. Chủ trì giải quyết tranh chấp, khiếu nại, tố cáo liên quan đến quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt thuộc phạm vi quản lý theo quy định của pháp luật. 3. Chủ tịch Ủy ban nhân dân cấp xã có đường sắt đi qua chịu trách nhiệm khi để xảy ra phát sinh lỗi đi tự mở qua đường sắt quốc gia và đất dành cho đường sắt bị lấn, chiếm, sử dụng trái phép. 4. Chỉ đạo, hướng dẫn và kiểm tra đối với cơ quan quản lý có liên quan thuộc phạm vi quản lý trong việc quản lý đất dành cho đường sắt; thực hiện các biện pháp phòng ngừa, ngăn chặn, xử lý vi phạm, giải tỏa vi phạm hành lang an toàn giao thông đường sắt trong phạm vi quản lý. 5. Ủy ban nhân dân cấp xã phối hợp với cơ quan, tổ chức được giao quản lý kết cấu hạ tầng đường sắt tổ chức rà soát, thống kê, phân loại các công trình để tổ chức thực hiện theo quy định.		cơ chế hỗ trợ kinh phí, nguồn lực để xã có điều kiện thực hiện. - Đề nghị quy định trách nhiệm tuyên truyền, vận động người dân trong công tác bảo vệ hành lang đường sắt và xử lý vi phạm theo quy định.	2025 đã quy định UBND các cấp nơi có đường sắt đi qua có trách nhiệm bảo đảm kinh phí để thực hiện công tác bảo đảm an toàn giao thông đường sắt trong phạm vi trách nhiệm của địa phương. Bên cạnh đó, các quy định về cơ chế hỗ trợ kinh phí, nguồn lực cho các UBND cấp xã thuộc phạm vi điều chỉnh của pháp luật về ngân sách và pháp luật khác có liên quan. Đối với trách nhiệm tuyên truyền, vận động người dân trong công tác bảo vệ hành lang đường sắt và xử lý vi phạm theo quy định được thực hiện theo Luật Phổ biến giáo dục pháp luật và pháp luật về xử lý vi phạm hành chính
	UBND tỉnh Ninh Bình	1. Tại “Điều 68. Trách nhiệm của Ủy ban nhân dân cấp xã” đề nghị bổ sung quy định trách nhiệm của UBND cấp xã trong các công việc sau: - Tuyên truyền, phổ biến pháp luật về đường sắt cho nhân dân. - Phối hợp với các cơ quan chuyên ngành trong việc bảo vệ, giải tỏa vi phạm công trình đường sắt. - Tham gia công tác bồi thường, hỗ trợ, tái định cư khi triển khai dự án liên quan đến đường sắt. 2. Tại khoản 4, Điều 68 đề nghị bổ sung	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: - Đối với trách nhiệm tuyên truyền, phổ biến pháp luật về đường sắt cho nhân dân đã được quy định tại Luật Phổ biến giáo dục pháp luật. - Bổ sung 01 khoản vào Điều này: <i>“Phối hợp với cơ quan được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt, cơ quan liên quan trong việc bảo vệ, giải tỏa vi phạm trong phạm vi bảo vệ công trình đường sắt.”</i> - Phạm vi Nghị định này không quy định nội dung liên quan đầu tư, xây dựng, bồi thường hỗ trợ tái định cư phục vụ GPMB dự án; - Khoản 3 Điều 55 Luật Đường sắt đã quy định

		quy định cụ thể về cơ chế phối hợp giữa cơ quan quản lý đường sắt và chính quyền cấp xã trong công tác quản lý, kiểm tra, xử lý vi phạm hành lang an toàn đường sắt cho phù hợp với Điều 51, Luật Đường sắt số 95/2025/QH15.	trách nhiệm của UBND các cấp đối với công tác bảo vệ, chống lấn chiếm hành lang an toàn giao thông đường sắt nên không cần phải bổ sung thêm trong Nghị định này nữa.
Điều 69. Trách nhiệm của tổ chức, cá nhân đầu tư, kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt 1. Tổ chức được giao quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đường sắt địa phương do nhà nước đầu tư: a) Sử dụng đất dành cho đường sắt đúng mục đích theo quy hoạch, kế hoạch sử dụng đất được cấp có thẩm quyền phê duyệt; b) Thực hiện chế độ báo cáo về công tác bảo vệ, sử dụng đất dành cho đường sắt theo quy định của pháp luật; c) Người đứng đầu phải chịu trách nhiệm trước pháp luật khi không thực hiện các quy định về quản lý, sử dụng, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt theo quy định của pháp luật. 2. Tổ chức, cá nhân đầu tư kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt khi được nhà nước cho thuê hoặc chuyển nhượng có trách nhiệm quản lý, sử dụng kết cấu hạ tầng đường sắt theo nội dung của hợp đồng và quy định của pháp luật. 3. Chủ sở hữu đường sắt chuyên dùng tự đầu tư, quản lý, bảo vệ kết cấu hạ tầng đường sắt chuyên dùng theo quy định của pháp luật. 4. Chủ trì hoặc phối hợp thực hiện thống kê lập danh mục quản lý đối với các đường ngang trên đường sắt quốc gia không phù hợp với quy định của Luật Đường sắt; các vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt; các lối đi tự mở qua đường sắt trên đường sắt quốc gia.	UBND tỉnh Hà Tĩnh	Về trách nhiệm xác định ranh giới đất dành cho đường sắt, đề nghị sửa đổi theo hướng cơ quan quản lý nhà nước về đường sắt phải chịu trách nhiệm về việc lập, xác định và bàn giao cho địa phương quản lý (dự thảo đang giao địa phương lập là không phù hợp), cụ thể: Bổ sung thêm một khoản nhiệm vụ cơ quan quản lý đường sắt tại Điều 69 nội dung như sau: “<i>Chủ trì, tổ chức phối hợp UBND các cấp xác định ranh giới đất dành cho đường sắt, lập hồ sơ quản lý đất dành cho đường sắt theo quy định của Điều 23 và Điều 24 của Nghị định này</i>” Lý do: để phù hợp theo quy định tại khoản 2 Điều 22 dự thảo Nghị định và các quy định tại Điều 209, Điều 210 Luật Đất đai năm 2024.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: nội dung này đã được quy định tại khoản 2 Điều 22 dự thảo Nghị định.

5. Hằng năm, có trách nhiệm báo cáo cơ quan nhà nước có thẩm quyền về kết quả thực hiện giảm, xóa bỏ đối với các đường ngang trên đường sắt quốc gia không phù hợp với quy định của Luật Đường sắt; các vị trí nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt; các lối đi tự mở qua đường sắt trên đường sắt quốc gia để tổ chức thực hiện theo quy định.			
	Bộ Công an	Đổi tên Điều 69 thành “<i>Trách nhiệm của tổ chức, cá nhân đầu tư, kinh doanh, khai thác kết cấu hạ tầng, vận tải đường sắt</i>”; vì: Mở rộng phạm vi điều chỉnh đối với cả doanh nghiệp kinh doanh vận tải. Bổ sung Khoản 6 Khoản 7 Điều 69, cụ thể: - Phối hợp chặt chẽ, kịp thời với cơ quan quản lý nhà nước trong công tác phòng ngừa, đấu tranh phòng chống tội phạm và xử lý, giải quyết sự cố, tai nạn, cứu nạn, cứu hộ trên đường sắt. - Xây dựng các phương án PCCC, cứu nạn, cứu hộ; định kỳ diễn tập PCCC các hầm, ga ngầm, kho chứa hàng nguy hiểm phải được thẩm duyệt thiết kế và nghiệm thu trước khi đưa vào khai thác.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng làm rõ như sau: - Về tên Điều 69: nội dung quy định tại Điều 69 dự thảo Nghị định về trách nhiệm của cơ quan, tổ chức, doanh nghiệp quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt. Còn trách nhiệm của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, kinh doanh vận tải đường sắt đã được quy định tại Điều 28 và Điều 41 của dự thảo Nghị định quy định về quyền, nghĩa vụ của doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, kinh doanh vận tải đường sắt. Do đó, Bộ Xây dựng đề xuất sửa tên Điều này như sau: “Điều 69: Trách nhiệm của cơ quan, tổ chức, doanh nghiệp quản lý tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt” - Về bổ sung khoản 6, khoản 7 Điều 69: Nội dung này đã được quy định tại khoản 1 Điều 55 Luật Đường sắt, theo đó doanh nghiệp kinh doanh đường sắt có trách nhiệm tổ chức bảo vệ trật tự, an toàn trong hoạt động đường sắt; chủ trì, phối hợp với các cơ quan, tổ chức thực hiện các hoạt động bảo đảm trật tự, an toàn giao thông đường sắt theo quy định tại khoản 1 Điều 51 của Luật Đường sắt như: bảo đảm an toàn về người, phương tiện, tài sản của tổ chức, cá nhân khi tham gia giao thông vận tải đường sắt; Phòng ngừa, ngăn chặn, đấu tranh chống hành

			vi phá hoại công trình đường sắt và các hành vi vi phạm hành lang an toàn giao thông đường sắt, phạm vi bảo vệ công trình đường sắt. Đồng thời, trách nhiệm của doanh nghiệp trong việc giải quyết sự cố, tai nạn giao thông đường sắt đã được Luật giao Bộ trưởng Bộ Xây dựng quy định chi tiết (khoản 6 Điều 54). Bên cạnh đó, trách nhiệm của doanh nghiệp trong việc xây dựng phương án phòng cháy chữa cháy, cứu nạn, cứu hộ; định kỳ diễn tập phòng cháy chữa cháy; các hầm, ga ngầm, kho chứa hàng nguy hiểm phải được thẩm duyệt thiết kế và nghiệm thu trước khi đưa vào khai thác đã được quy định cụ thể trong pháp luật về phòng cháy, chữa cháy như: (1) Người đứng đầu cơ sở có trách nhiệm xây dựng, tổ chức thực tập phương án chữa cháy, cứu nạn, cứu hộ theo quy định tại điểm đ khoản 3 Điều 8 và khoản 1 Điều 10 Luật Phòng cháy chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ. Và chủ đầu tư, chủ sở hữu công trình đường sắt có trách nhiệm thực hiện các yêu cầu về phòng cháy và chữa cháy trong việc áp dụng tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật, thẩm định, thi công, giám sát thi công, nghiệm thu về phòng cháy và chữa cháy theo quy định tại Khoản 5 Điều 8 Luật Phòng cháy chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ. (2) Điều 17, Điều 18 Luật Phòng cháy chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ đã có quy định chủ đầu tư, chủ sở hữu công trình phải được cơ quan có thẩm quyền thẩm định thiết kế về PCCC trước khi thi công xây dựng và trước khi đưa vào sử dụng phải được cơ quan quản lý chuyên ngành kiểm tra, chấp thuận công tác nghiệm thu về phòng cháy và chữa cháy theo quy định tại Điều 18 Luật
--	--	--	--

			Phòng cháy chữa cháy và cứu nạn, cứu hộ.
Chương V ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH			
Điều 72. Quy định chuyển tiếp	Bộ Ngoại giao	Tại Điều 72 (Quy định chuyển tiếp), đề nghị cân nhắc bổ sung quy định chuyển tiếp về việc đáp ứng các điều kiện kinh doanh hạ tầng đường sắt và kinh doanh vận tải đường sắt do dự thảo Nghị định bổ sung các điều kiện kinh doanh mới so với quy định hiện hành	Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu và bổ sung 01 khoản vào Điều này như sau: <i>“1. Doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt thành lập trước thời điểm Nghị định này có hiệu lực thì tiếp tục áp dụng các điều kiện kinh doanh được quy định tại Điều 20, Điều 21 Nghị định số 65/2018/NĐ-CP ngày 12 tháng 5 năm 2018 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành một số điều Luật Đường sắt. Trong thời hạn 24 tháng kể từ ngày Nghị định này có hiệu lực thi hành, doanh nghiệp kinh doanh kết cấu hạ tầng đường sắt, doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường sắt phải đáp ứng đầy đủ các điều kiện kinh doanh theo quy định của Nghị định này.”</i>
1. Đối với công trình hiện hữu trong phạm vi đất dành cho đường sắt trước ngày 01 tháng 01 năm 2026, giải quyết theo quy định của Luật Đường sắt năm 2017 và các quy định khác có liên quan của pháp luật. 2. Đối với công trình trong phạm vi đất dành cho đường sắt kể từ ngày Nghị định này có hiệu lực, thực hiện theo quy định của Luật Đường sắt năm 2025 và quy định tại Nghị định này. 3. Nguyên tắc giải quyết: a) Dỡ bỏ ngay các công trình ảnh hưởng trực tiếp đến an toàn công trình đường sắt và nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt; b) Đối với những công trình hiện hữu nằm trong phạm vi đất dành cho đường sắt theo quy định của Nghị định này nhưng chưa ảnh hưởng trực tiếp	Thanh tra Chính phủ	- Khoản 2 Đề nghị quy định rõ phạm vi, đối tượng áp dụng quy định này để phân biệt với phạm vi, đối tượng áp dụng quy định tại khoản 1 nhằm đảm bảo tính rõ ràng trong quá trình triển khai thực hiện. - Khoản 3: Đề nghị quy định rõ nguyên tắc giải quyết tại khoản này áp dụng đối với các nội dung quy định tại khoản 1 hay tại khoản 2 để đảm bảo tính rõ ràng.	Về nội dung này, Bộ Xây dựng tiếp thu và chỉnh lý theo hướng lược bỏ khoản 2 Điều này do thực hiện theo quy định của Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật. Đồng thời, chuyển quy định tại khoản 3 vào Điều 22 của dự thảo quy định về sử dụng đất dành cho đường sắt cho phù hợp.

đến an toàn công trình đường sắt, gây nguy hiểm đối với an toàn giao thông đường sắt, tạm thời cho phép giữ nguyên hiện trạng nhưng chủ công trình không được coi nói, xây dựng thêm và phải cam kết với chính quyền địa phương, tổ chức được giao tài sản kết cấu hạ tầng đảm bảo an toàn giao thông đường sắt.			
--	--	--	--